

(viii) пружалач услуга израђује рјешенја да потврди да су захтјеви везани за ућинак безбједности летенја било ког система и саставног дијела којим рукује испунјени у сваком тренутку.

(b) Неће се вршити пружање АТЦ услуга ако нису испунјени сљиведећи услови:

(i) систем распореда (rostering system) управља спречавањем замора особља које пружа АТЦ услуге.

Такав систем распореда треба да се позабави периодима на дужности, радним временом и прилагођеним периодима одмора. Ограничења утврђена унутар система распореда узимају у обзир релевантне факторе који доприносе замору као што су, посебно, недостатак сна, ремећење циркадијанских (circadian-који се понављају у току 24 сата) циклуса, ноћни сати, кумулативно радно вријеме за date периоде времена и такође заједничко извршавање додјелјених задатака;

(ii) путем образовних и превентивних програма се управља спречавањем стреса код особља које пружа АТЦ услуге;

(iii) пружалач АТЦ услуга има успостављене поступке којим потврђује да когнитивно расуђивање особља које пружа АТЦ услуге није уманјено и да је њихова здравствена способност задовољјављујућа;

(iv) при планирању и у раду, пружалач АТЦ услуга узима у обзир оперативна и техничка ограничења као и принципе људског фактора.

(a) Неће се вршити пружање комуникацијских, навигационих и/или услуга надзора ако нису испунјени сљиведећи услови:

Пружалач услуга правопвремено обавјештава релеванте кориснике ваздушног простора и АТЦ јединице о оперативном статусу (и његовим промјенама) својих услуга које се пружају у сврху АТЦ-а.

(d) Организације за обуку

Организација за обуку која обучава особље које пружа АТЦ услуге испуњава сљиведеће захтјеве:

(i) поседује сва средства неопходна за подручје надлежности повезано са њиховом активношћу. Та средства обухватају али се не ограничавају на сљиведеће: објекте, особље, опрему, методологију, документовање задатака, обавеза и поступака, приступ релевантним подацима и вођење евиденција;

(ii) имплементирају и одржавају систем управљања везан за безбједност летенја и стандард обуке, и теже сталном унапређењу овог система; и

(f) по потреби, успоставља рјешенја са другим релевантним организацијама да би осигурао континуирано испуњавање ових кључних захтјева".

На основу члана 16, члана 61. став (1), члана 64. и члана 71. став (1), Закона о управи ("Службени гласник БиХ", број 32/02 и 102/09) и члана 14. став (3), тачка а) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број 39/09) генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, доноси

ПРАВИЛНИК

О ЗАЈЕДНИЧКИМ ПРАВИЛИМА У ПОДРУЧЈУ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА И НАДЛЕЖНОСТИМА ЕВРОПСКЕ АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

Члан 1.

(Предмет)

(1) Предмет овог правилника су:

а) пројектовање, израда, одржавање и рад ваздухопловних производа, дијелова и уређаја, као и особље и организације укључене у пројектовање, израду и одржавање таквих производа, дијелова и уређаја,

б) особље и организације укључене у операције ваздухоплова,

ц) пројектовање, одржавање и операције аеродрома, као и особље и организације укључене у њих, а не доводећи у питање

националне и прописе Заједнице о заштити животне средине и урбанистичко планирање, прописе о очувању окружења аеродрома,

д) пројектовање, израда и одржавање аеродромске опреме, као и особље и организације укључене у њих,

е) пројектовање, израда и одржавање система за управљање ваздушним саобраћајем и службе ваздухопловне навигације (АТМ/АНС) и њихови саставни дијелови, као и особље и организације укључене у њих,

ф) АТМ/АНС, као и особље и организације укључене у њих.

(2) Овај правилник се не примјењује на:

а) производе, дијелове, уређаје, особље и организације наведене у ставу (1), тачка а) и б) при вршењу војних, царинских, полицијских, ватрогасних акција или услуга потраге и спасавања и обалске страже. Босна и Херцеговина се обавезују да обезбеди да такве акције или услуге посвећују дужну пажњу колико год је то могуће циљевима овог Правилника;

б) аеродроме или њихов дио, као и опрему, особље и организације поменуте у ставу (1), тачка ц) и д), које контролише и на којима војска изводи операције,

ц) АТМ/АНС, укључујући системе и њихове саставне дијелове, особље и организације поменуте у ставу (1) тачка е) и ф), које пружају или чије пружање омогућава војска. Босна и Херцеговина се обавезује да обезбеди да ваздухоплови поменути у тачки а) овог става, по потреби, буду одвојени од других ваздухоплова.

(3) Предмет овог правилника је и оснивање Европске агенције за безбједност ваздухопловног саобраћаја (у даљем тексту: ЕАСА), њене функције и мјере које она спроводи.

(4) Босна и Херцеговина ће у мјери у којој је то могуће обезбједити да војни објекти отворени за јавну употребу поменути у ставу (2), тачка б) или услуге које јавности пружа војно особље поменуто у ставу (2), тачка ц), обезбјеђују ниво safety-ија који је ефикасан бар колико онај који траже основни захтјеви који су дефинисани у Анексима Va и Vб који се налазе у додатку II овог правилника.

Члан 2.

(Примјенљивост)

Овим Правилником ће се примјењивати одредбе чланова од 1 - 68, субпараграф члана 69 (1), члан 69 (4) и Анекси од I до IV Додатка I који чини саставни дио овог правилника, као и остале одредбе Додатка II и Додатка III на овај Правилник.

Члан 3.

(Циљеви)

(1) Основни циљеви овог правилника су да успостави и одржи висок и уједначен ниво безбједности (safety) цивилног ваздухопловства у Босни и Херцеговини и Европи.

(2) Додатни циљеви, у областима које покрива овај правилник су:

а) обезбједи висок и уједначен ниво заштите животне околине,

б) да олакша слободно кретање робе, лица и услуга,

ц) да унаприједи ефикасност у процесима уређивања и сертификавања и да избјегне дуплирање послова између домаћег и европског нивоа,

д) да помогне Босни и Херцеговини, као чланици Мултилатералног споразума о успостављању заједничке европске ваздухопловне области (ЕСАА споразум), да испуни своје обавезе према Чикашкој конвенцији, дајући базу за њено јавно тумачење и примјену, уз гаранцију да је она у потпуности узета у обзир у овом Правилнику и његовим додацима, задржаним за њено увођење,

е) да промовише у свијету поу погледу Заједнице и Босне и Херцеговине као чланице ЕСАА споразума, на стандарде и прописе безбједности (safety) цивилног ваздухопловства, успостављањем одговарајуће сарадње са трећим земљама и међународним организацијама,

ф) да обезбједи исти третман за све учеснике ваздухопловног саобраћаја на унутрашњем тржишту.

(3) Начин на који ће циљеви овог Правилника поменути у ставу (1) и (2) бити постигнути су:

а) припрема, усвајање и уједначена примјена свих неопходних докумената,

б) признавање, без додатних захтјева, сертификата, лиценци, одобрења и других докумената издатих производима, особљу и организацијама у складу са овим Правилником и прописима за његово увођење,

ц) оснивање независне Европске агенције за безбједност ваздухопловног саобраћаја (EASA),

д) уједначено увођење свих неопходних закона и прописа од стране Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине (BHDCА), као и од стране EASA, у њиховим респективним доменима одговорности.

(4) Овим Правилником се дефинише и обим дјеловања Европске агенције за безбједност ваздухопловног саобраћаја (у даљем тексту: EASA), која има задатак спровођења послова и предузимања одређених мјера повезаних са подручјима из става 1. овога члана, када је то најбољи начин за обезбеђивање уједначености.

(5) Заједничка правила и обим дјеловања EASA -е, из става 1. и 2. овога члана, уређени су Уредбом из Додатка I овога Правилника.

Члан 4.

(Појмови)

(1) Дефиниције појмова из овог Правилника налазе се у члану 3. Уредбе из Додатка I измјенама и допунама члана 3. Уредбе из Додатка III.

(2) Изнимно од става 1. овог члана, појмови "Заједница", "право Заједнице", "Уговор о оснивању Европске заједнице", "Службени лист Европске уније", "ваздушна лука Заједнице" и "држава чланица", из Уредбе из Додатка I и Уредбе из Додатка II овога Правилника, читаће се у складу са тачкама 2. и 3. Додатка II ЕСАА Споразума.

(3) У смислу овога Правилника појмови "национална ваздухопловна власт" ("national aviation authority") и "национална надлежна власт" ("national competent authority") из Уредбе из Додатка I и Уредбе из Додатка II овога Правилника, читаће се као "Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине".

Члан 5.

(Надлежност за спровођење Правилника)

У смислу имплементације Уредаба из Додатка I, II и III овога Правилника надлежна је Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, у оквиру надлежности које у подручјима из члана 1. става (1) овога Правилника има на основу Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ" број 39/09) и овога Правилника.

Члан 6.

(Додаци)

(1) Додатак I, II и III уз овај Правилник чине његов саставни дио.

(2) Додатак I из става 1. овога члана чини Уредба (ЕЗ-а) бр. 216/2008 Европског парламента и Вијећа од 20. фебруара 2008. о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и којом се оснива Европска агенција за безбједност ваздухопловног саобраћаја те којом се опозивају Директива Вијећа 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ.

(3) Додатак II из става 1. овог члана чини Уредба (ЕЗ) Уредба Вијећа (ЕЗ) бр. 690/2009 од 30 јула 2009. којом се мијења и допуњује Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Вијећа о заједничким правилима у пољу цивилног ваздухопловства, а којом се успоставља Европска агенција за безбједност ваздушне пловидбе, а којом се опозивају Директива Вијећа 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЦ (Текст од значаја за ЕЕА)

(4) Додатак III из става 1. овог члана чини Уредба (ЕЗ) бр. 1108/2009 Европског парламента I Вијећа од 21. октобра 2009. којом се мијења и допуњује Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008 из области аеродрома, управљања ваздушним саобраћајем и службама ваздушне навигације, а на основу које престаје да важи Директива 2006/23/ЕЦ (Текст од значаја за ЕЕА - European Economic Area - Европска економска област)

Члан 7.

(Тумачење)

У случају нејасноћа у тумачењу и недостатака одредаба овога Правилника мјеродаван ће бити текст Уредбе из Додатка I и Уредбе из Додатка II овога Правилника на енглеском језику, како је објављен у Службеном листу Европске уније.

Члан 8.

(Ступање на снагу)

Овај Правилник ступа на снагу осми дан од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 1-1-02-2-548-1/10

14. априла 2010. године

Бања Лука

Генерални директор

Ђорђе Ратковица, с.р.

ДОДАТАК I

УРЕДБА (ЕЗ-а) бр. 216/2008 ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И ВИЈЕЋА

од 20. фебруара 2008.

о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и којом се оснива Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја те којом се опозивају Директива Вијећа 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ

(Текст значајан за Европски привредни простор)
ЕВРОПСКИ ПАРЛАМЕНТ И ВИЈЕЋЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице, а посебно његов члан 80. став 2.,

узимајући у обзир приједлог Комисије, узимајући у обзир мишљење Европског привредног и социјалног одбора[1]

након сајетовања с Одбором регија, дјелујући у складу с поступком предвиђеним у члану 251. Уговора[2], будући да:

(1) У цивилном ваздухопловству треба обезбједити стални висок и уједначен ниво безбједности европских грађана, доношењем заједничких безбједносних прописа и мјерама које обезбеђују усклађеност производа, лица и организација с тим прописима и с прописима који су донесени у сврху заштите околине. То би требало допринијети олакшавању слободног кретања роба, лица и организација на унутрашњем тржишту.

(2) Осим тога, ваздухоплове из трећих земаља, који долазе, лете унутар или одлазе из подручја на којем се примјењује Уговор, треба подвргнути одговарајућем надзору на нивоу Заједнице у оквирима одређеним Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству, која је потписана у Чикагу 7. децембра 1944. (Чикашка конвенција) чије су потписнице све државе чланице.

(3) Чикашка конвенција већ дефинише минималне стандарде за обезбеђивање безбједности цивилног ваздухопловства и с њим повезане заштите околине. Битни захтјеви Заједнице и прописи донесени за њихово спровођење морају обезбједити да државе чланице испуњавају обавезе из Чикашке конвенције, укључујући и оне које се односе на треће земље.

(4) У складу са стандардима и препорученим праксама Чикашке конвенције, Заједница мора утврдити битне захтјеви који се примјењују на ваздухопловне производе, дијелове и уређаје, на лица и организације укључене у летове ваздухоплова те на лица и производе укључене у обуку EN Ј 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008. и здравствене прегледе

пилота. Комисију треба овластити за развој потребних правила за спровођење.

(5) Не би било прописно да за све ваздухоплове вриједи заједничка правила, што се посебно односи на ваздухоплове једноставне конструкције или на оне који обављају углавном локалне летове, те на ваздухоплове који су кућне израде или који су посебно ријетки или малобројни; такви ваздухоплови требају, стога, остати под регулаторним надзором држава чланица, без икакве обавезе за друге државе чланице да на основу ове Уредбе признају такве националне поступке. Међутим, треба донијети размјерне мјере за опште повећање нивоа безбједности рекреацијског ваздухопловства. Посебну пажњу треба посветити ваздухопловима и хеликоптерима с ниском максималном узлетном масом чија се ефикасност повећава, који могу кружити по цијелој Заједници и који се производе индустријски. Стога је примјереније на њих примјењивати прописе на нивоу Заједнице како би се обезбједио потребан јединствен ниво безбједности и заштите околине.

(6) Дјелокруг Заједнице се мора јасно одредити како би се недвосмислено могле утврдити лица, организације и производи који подлијежу овој Уредби и њеним правилима за спровођење. Овакав се дјелокруг мора јасно дефинисати упућивањем на попис ваздухоплова на које се ова Уредба не односи.

(7) Ваздухопловни производи, дијелови и уређаји, оператери укључени у комерцијални ваздушни превоз те пилоти и лица, производи и организације укључене у њихову обуку и здравствене прегледе морају бити сертификовани или лиценцирани након што се утврди њихова усклађеност с битним захтјевима које утврђује Заједница у складу са стандардима и препорученим праксама утврђеним Чикашком конвенцијом. Комисију треба овластити за израду потребних правила за спровођење за утврђивање услова за издавање сертификата или услова за њихову замјену изјавом о способности, узимајући у обзир ризике повезане с различитим врстама операција, као што су одређени облици радова из ваздуха и локални летови малим ваздухопловима.

(8) За некомерцијалне летове, оперативна правила и правила лиценцирања треба прилагодити сложености ваздухоплова те треба утврдити одговарајуће дефиниције.

(9) Права повезана с дозволом за рекреацијског пилота морају бити ограничена спроведеном обуком за добијање одговарајућих овлашћења, у складу с правилима за спровођење.

(10) Како би се постигли циљеви Заједнице у погледу слободе кретања роба, лица и услуга те циљеви заједничке прометне политике, државе чланице морају, без даљих захтјева или процјена, прихватити производе, дијелове и уређаје, организације или лица сертификоване у складу с овом Уредбом и њеним правилима за спровођење.

(11) Треба обезбједити задовољавајућу флексибилност за рјешавање посебних околности, као што су хитне безбједносне мјере, те непредвиђене или ограничене оперативне потребе. Треба такође донијети одредбе за постизање једнаког нивоа безбједности другим начинима. Државе чланице би требале имати право одобравања изузећа од захтјева ове Уредбе и њених правила за спровођење, под условом да је њихово подручје примјене строго ограничено и да подлијежу одговарајућем надзору Заједнице.

(12) На свим подручјима на које се односи ова Уредба постоји потреба за бољим рјешењима тако да би неке задаће које се тренутно обављају на нивоу Заједнице или на националним нивоима требало обављати једно специјализовано стручно тијело. Стога постоји потреба да се унутар постојеће институционалне структуре и равнотеже снага Заједнице оснује Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја (даље у тексту Агенција) која је независна у односу на техничка питања и има правну, управну и финансијску аутономију. У ту сврху потребно је и прописно да то буде тијело Заједнице које има статус правног лица и које има имплементирајуће овлашћење које му даје ова Уредба.

(13) Према институционалном систему Заједнице, имплементација права Заједнице је првенствено у надлежности држава чланица. Стога се послови сертификација који се захтијевају овом Уредбом и њеним правилима за спровођење требају обављати на националном нивоу. Међутим, у неким јасно дефинисаним случајевима, Агенција такође мора бити овлаштена за спровођење послова сертификација, како је одређено овом Уредбом. Из истог разлога, Агенцији треба дозволити предузимање одређених мјера повезаних с летењем ваздухоплова, оспособљеношћу посаде или безбједношћу ваздухоплова из трећих земаља, када је то најбољи начин за обезбјеђивање уједначености и за унапријеђење дјеловања унутрашњег тржишта.

(14) Уредбом (ЕЗ-а) бр. 2111/2005[3] Агенцији се налаже обавеза саопштавања свих информација које могу бити важне за ажурирање пописа Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се из безбједносних разлога примјењује забрана летења у Заједници. Уколико Агенција одбије издавање одобрења ваздушном превознику под условима из ове Уредбе, она мора доставити Комисији све релевантне информације на којима се такво одбијање заснива, како би се, уколико је то потребно, име тог превозника уврстило у овај попис.

(15) Ефикасно дјеловање програма Заједнице за безбједност цивилног ваздухопловства у подручјима на које се односи ова Уредба захтијева чврсту сарадњу између Комисије, држава чланица и Агенције у препознавању стања која негативно утичу на безбједност и, по потреби, предузимању мјера за њихово отклањање.

(16) Унапређење "културе безбједности" и исправна примјена регулаторног система у подручјима на које се односи ова Уредба, захтијевају да свједоци инцидента и случајева спонтано извијесте о њима. Овакво би извјештавање било олакшано успостављањем околине у коме се оно не кажњава, а државе чланице би требале предузети одговарајуће мјере за обезбјеђивање заштите оваквих информација и лица које су их дале.

(17) Резултате испитивања ваздухопловних несрећа треба узети у хитан поступак, посебно ако су они повезани с неисправном конструкцијом ваздухоплова и/или с оперативним питањима како би се обезбједило повјерење корисника ваздушног превоза.

(18) Како би се постигли безбједносни циљеви ове Уредбе, Заједници се морају дати овлашћења за изрицање финансијских казни имаоцима сертификата и одобрења које издаје Агенција. У складу с правним поретком Заједнице, овакве финансијске казне изриче Комисија на препоруку Агенције. Ваља истакнути да се увођењем финансијских казни Комисија даје, у поређењу с одузимањем сертификата, могућност боље изнијансираног, флексибилнијег и поступнијег одговора на кршење прописа.

(19) Будући да у складу с Уговором све одлуке које Комисија донесе на основу ове Уредбе подлијежу ревизији Суда Европских заједница, Суду се на основу члана 229. мора дати неограничена надлежност у погледу одлука Комисије о изрицању глоба или периодичних новчаних казни.

(20) Како би се одговорило на све већу бригу о здрављу и добробити путника током летова, треба развити пројекте ваздухоплова који боље штите безбједност и здравље путника.

(21) Циљеви ове Уредбе се могу ефикасно постићи сарадњом с трећим земљама. У том случају се одредбе ове Уредбе и њених правила за спровођење могу прилагодити споразумима које Заједница склапа с тим државама. Ако такви споразуми не постоје, државама чланицама ипак треба допустити, уз одговарајући надзор Заједнице, да признају одобрења која је страним производима, дијеловима и уређајима те организацијама и особљу издала трећа земља.

(22) Како би могла исправно помагати Заједници, Агенцији треба омогућити развој стручног знања на свим подручјима безбједности цивилног ваздухопловства и заштите околине на које се односи ова Уредба. Она треба помагати Комисији при изради потребног законодавства те државама чланицама и

индустрији у његовој имплементацији. Она треба бити у могућности издавати техничке захтјеве за пројектовање и упуте по потреби давати техничке налазе и издавати сертификате, треба помагати Комисији у надзирању примјене ове Уредбе и њених правила за спровођење, те јој треба дати потребне овлашћења за извођење ових задатака.

(23) Комисија и државе чланице требају имати своје заступнике у управном одбору како би могле ефикасно надzirати дјелатност Агенције. Овом одбору треба дати потребна овлашћења за успостављање буџета, провјеравање његовог извођења, доношење одговарајућих финансијских прописа, успостављање транспарентних поступака при доношењу одлука Агенције, те за именовање извршног директора. Такође је прописано да се Агенцији омогући спровођење истраживања и организовање одговарајуће координације с Комисијом и државама чланицама. Пожељно је да Агенција помаже Заједници и њеним државама чланицама у подручју међународних односа, укључујући усклађивање прописа, признавање одобрења и техничку сарадњу, те да јој се да право успостављања одговарајућих односа са ваздухопловним тијелима трећих земаља и међународним организацијама надлежним за питања на које се односи ова Уредба.

(24) Ради транспарентности, у управном одбору Агенције требају бити заступљени посматрачи заинтересованих страна.

(25) Јавни интерес захтијева да Агенција заснива своје активности повезане са безбједношћу искључиво на независном стручном знању, строго примјењујући ову Уредбу и правила која је донијела Комисија за њено спровођење. У ту сврху, све одлуке Агенције повезане са безбједношћу треба доносити њен извршни директор који мора имати висок ниво флексибилности при добијању обавјештења и организовању унутрашњег функционисања Агенције. Међутим, када Агенција израђује нацрте правила опште природе која ће спроводити национална тијела, државе чланице морају бити укључене у поступак одлучивања.

(26) Нужно је обезбједити да странке на које се односе одлуке Агенције имају на располагању потребна правна средства, на начин који је прилагођен специфичној природи подручја ваздухопловства. Потребно је успоставити одговарајући жалбени механизам, тако да се на одлуке извршног директора може уложити жалба посебном жалбеном тијелу против чијих се одлука, с друге стране, може покренути поступак пред Судом европских заједница.

(27) Како би се загарантовала потпуна аутономност и независност Агенције, треба јој обезбједити аутономан буџет у који средства долазе углавном из доприноса Заједнице и из такси које плаћају корисници система. Било какав финансијски допринос који Агенција прими од држава чланица, трећих земаља или других ентитета не смије угрозити њену независност и непристраност. На доприносе Заједнице и било какве друге субвенције које иду на терет општег буџета Европске уније примјењује се буџетски поступак Заједнице. Књиговодствене ревизије треба спроводити Ревизорски суд.

(28) Прије успостављања било каквих локалних канцеларија Агенције, треба утврдити општа правила како би се разјаснило који се захтјеви морају испунити и какав допринос мора дати дотична држава чланица.

(29) Будући да државе чланице не могу у задовољавајућој мјери постићи циљеве ове Уредбе, а то се односи на успостављање и уједначену примјену општих правила у подручју безбједности цивилног ваздухопловства и заштите околине, него се ти циљеви ради њиховог свеевропског распона могу боље остварити на нивоу Заједнице, она може донијети мјере у складу с начелом супсидијарности, како је наведено у члану 5. Уговора. У складу с начелом пропорционалности, како је наведено у истом члану, ова Уредба при постизању тих циљева не прелази границе нужног у смислу постизања тих циљева.

(30) Препозната је потреба за укључивањем европских држава које нису чланице Европске уније, чиме би се

обезбједила примјерена паневропска димензија како би се поспјешило побољшање безбједности цивилног саобраћаја у цијелој Европи. Европске државе, које су са Заједницом склопиле споразум о усвајању и примјени законодавства Заједнице у подручју на које се односи ова Уредба, требају се придружити њеном раду у складу с условима који су договорени у оквиру тих споразума.

(31) Уопштени је циљ да се на Агенцију ефикасно пренесу дјелатности и задаће држава чланица, укључујући оне дјелатности и задаће које произлазе из њихове сарадње путем Заједничких ваздухопловних власти, без икаквог смањивања постојећег високог нивоа безбједности и без било каквих негативних ефеката на распореду сертификација. За обављање транзиције треба донијети одговарајуће мјере.

(32) Овом се Уредбом постављају заједничка правила у подручју цивилног ваздухопловства те се оснива Европска агенција за безбједност ваздухопловства. Стога треба опозвати Уредбу (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 Европског парламента и Вијећа од 15. јула 2002. о заједничким прописима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбједност ваздушног саобраћаја[4]

(33) Овом се Уредбом успоставља примјерен и обиман оквир за одређивање и спровођење заједничких техничких захтјева и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства. Стога треба благовремено опозвати Прилог III. Уредби Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства[5] и Директиву Вијећа 91/670/ЕЕЗ од 16. децембра 1991. о међусобном признавању дозвола особља за обављање функција у цивилном ваздухопловству[6], не доводећи у питање сертификате или лиценце за производе, лица или организације, које су већ издате у складу с тим прописима.

(34) Овом се Уредбом успоставља примјерен и обиман оквир за безбједност ваздухоплова из трећих земаља који користе ваздушне луке Заједнице. Стога треба благовремено опозвати Одлуку 2004/36/ЕЗ Европског парламента и Вијећа од 21. априла 2004. о безбједности ваздухоплова из трећих земаља које користе ваздушне луке Заједнице[7] не доводећи у питање имплементирајуће мјере о прикупљању информација, инспекцијским прегледима на рампи (Ramp inspection) и размјени информација.

(35) Ова ће се Уредба примјењивати на сва друга подручја повезана са безбједношћу цивилног ваздухопловства, на основу будућег приједлога у складу с Уговором.

(36) Треба донијети одговарајуће мјере за обезбеђивање потребне заштите осјетљивих безбједносних података, као и за одговарајуће информисање јавности у погледу нивоа безбједности цивилног ваздухопловства и с њим повезане заштите околине, узимајући у обзир Уредбу (ЕЗ-а) бр. 1049/2001 Европског парламента и Вијећа од 30. маја 2001. о јавној доступности докумената Европског парламента, Вијећа и Комисије[8], те одговарајуће национално законодавство. Против одлука које донесе Агенција, у складу с чланом 8. наведено Уредбе, треба омогућити улагање жалбе Омбудсману или тужбе Суду Европских заједница, у складу с чланом 195. или 230. Уговора.

(37) Мјере потребне за спровођење ове Уредбе треба донијети у складу с Одлуком Вијећа 1999/468/ЕЗ од 28. јуна 1999. којом се утврђују поступци за извршавање имплементирајућих овлашћења Комисије[9].

(38) Комисији посебно треба дати овлашћење за доношење правила за спровођење за пловидбеност, лиценцирање посаде ваздухоплова и издавање дозвола с тим у вези, летачких операција, ваздухоплова које употребљавају оператери из трећих земаља, надзор и спровођење, као и за доношење прописа о таксама и накнадама Агенције. Будући да су ове мјере општег обима и да су осмишљене за измјене и допуне небитних елемената ове Уредбе, између осталог, допуњавајући је новим небитним елементима, оне се морају донијети у складу с

регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 5а Одлуке 1999/468/ЕЗ.

(39) Ради ефикасности, за прилагођавање битних захтјева за заштиту околине и за доношење правила за спровођење за заштиту околине, треба скратити уобичајене рокове помно контролисаног регулаторног поступка.

(40) Ради хитности треба примијенити хитан поступак предвиђен у члану 5а ставу 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ у погледу одлучивања Комисије о мјерама које предузимају државе чланице у

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

оквиру непосредне реакције на проблем који је од утицаја на безбједност те о одобрењима одступања која предлажу државе чланице,

ДОНИЈЕЛИ СУ ОВУ УРЕДБУ:

Поглавље I.

НАЧЕЛА

Члан 1.

ПОДРУЧЈЕ ПРИМЈЕНЕ

1. Ова се Уредба примјењује на:

(а) пројектовање, производњу, одржавање и употребу ваздухопловних производа, дијелова и уређаја те на особље и организације који су укључени у пројектовање, производњу и одржавање таквих производа, дијелова и уређаја;

(б) особље и организације који су укључени у летење ваздухоплова.

2. Ова се Уредба не примјењује ако се производи, дијелови, уређаји, особље и организације из става 1. употребљавају у војним, царинским, полицијским или сличним службама. Државе чланице обезбјеђују да те службе, у највећој могућој мјери, уважавају циљеве ове Уредбе.

Члан 2.

ЦИЉЕВИ

1. Главни је циљ ове Уредбе успостава и одржавање високог уједначеног нивоа безбједности цивилног ваздухопловства у Европи.

2. Додатни циљеви, у подручјима на која се односи ова Уредба су следећи:

(а) обезбједити висок уједначен ниво заштите околине;

(б) олакшати слободно кретање роба, лица и услуга;

(ц) Промоција ефикасности трошкова регулаторних и сертификацијских поступака и избјегавање дуплицирања на националном и европском нивоу;

(д) помоћи државама чланицама у испуњавању њихових обавеза које произилазе из Чикашке конвенције, давањем основе за заједничко тумачење и уједначено спровођење њених одредаба те обезбјеђивањем да се њене одредбе унало уважавају у овој Уредби и у правилима израђеним за њено спровођење;

(е) промовисати у цијелом свијету ставове Заједнице у погледу правила и стандарда безбједности цивилног ваздухопловства, успостављањем примјерене сарадње с трећим земљама и међународним организацијама;

(ф) обезбједити уједначене услове пословања за све учеснике унутрашњег ваздухопловног тржишта.

3. Средства за постизање циљева из става 1. и 2. су:

(а) припрема, доношење и уједначена примјена свих потребних аката;

(б) признавање сертификата, дозвола, одобрења или других докумената изданих за производе, особље и организације у складу с овом Уредбом и њеним правилима за спровођење, без постављања додатних захтјева;

(ц) оснивање независне Европске агенције за безбједност ваздухопловства (даље у тексту Агенција);

(д) уједначена имплементација свих потребних аката од стране националних ваздухопловних тијела и Агенције унутар њихових подручја одговорности.

Члан 3.

ДЕФИНИЦИЈЕ

У смислу ове Уредбе:

(а) "трајни надзор" означава послове који се обављају ради провјеравања да ли се услови у којима је сертификат издан трајно испуњавају у било које доба током његовог раздобља ваљаности те предузимање заштитних мјера;

(б) "Чикашка конвенција" означава Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству и њене Анексе, која је потписана у Чикагу 7. децембра 1944.;

(ц) "производ" означава ваздухоплов, мотор или пропелер;

(д) "дијелови и уређаји" означавају било који инструмент, опрему, механизам, дио, справу, прибор или додатну опрему, укључујући комуникацијску опрему, који се употребљавају или су намијењени за употребу при управљању или контроли ваздухоплова током лета и који су инсталирани или спојени у ваздухоплову. Укључују дијелове структуре ваздухоплова, мотора или пропелера;

(е) "сертификација" означава све облике признавања усклађености производа, дијела или уређаја, организације или лица с важећим захтјевима, укључујући одредбе ове Уредбе и њених правила за спровођење те издавање одговарајућег сертификата којим се потврђује таква усклађеност;

(ф) "квалификовано тијело" означава тијело којем се може додијелити посебан задатак сертификаковања од стране и под надзором и одговорношћу Агенције или националне ваздухопловне власти;

(г) "сертификат" означава било какво одобрење, дозволу или неки други документ који се издаје као резултат сертификације;

(х) "оператер" означава било које правно или физичко лице које управља или намјерава управљати једним или већим бројем ваздухоплова;

(и) "комерцијалан лет" означава било који лет ваздухоплова у замјену за плаћање или неку другу протувриједност, који је на располагању јавности, или који се, ако није на располагању јавности, изводи у складу с уговором између оператера и клијента, при чему клијент нема никакву контролу над оператером;

(ј) "сложени ваздухоплов на моторни погон" означава:

(и.) авион:

- с сертификацираном највишом допуштеном масом при узлијетању већом од 5 700 кг, или

- сертификциран за конфигурацију највећег допуштеног броја путничких сједишта, који је већи од деветнаест, или

- сертификциран за лет с најмањом допуштеном посадом, која се састоји од најмање два пилота, или

- опремљен једним или више турбомлазних мотора или више елисномлазних мотора, или

(ии.) хеликоптер сертификциран:

- за највишу допуштену масу при узлијетању већу од 3 175 кг, или

- за конфигурацију највећег допуштеног броја путничких сједишта, који је већи од девет, или

- за лет с најмањом допуштеном посадом која се састоји од најмање два пилота, или

(иии.) ваздухоплов с нагибним ротором;

(к) "школски уређај за симулацију лета" означава било који тип уређаја којим се на тлу симулирају услови лета; они укључују симулаторе лета, уређаје за оспособљавање за летење, уређаје за обуку за летење и навигацију и основне уређаје за оспособљавање за инструментално летење;

(л) "овлаштење" означава изјаву уписану у дозволи, којом се наводе права, посебни услови или ограничења која се на њих односе.

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

Поглавље II.**БИТНИ ЗАХТЈЕВИ****Члан 4.****ОСНОВНА НАЧЕЛА И ПРИМЈЕНЉИВОСТ**

1. Ваздухоплови, укључујући било које инсталиране производе, дијелове и уређаје, који су:

(а) пројектовани или произведени у организацији за коју Агенција или држава чланица обезбјеђује безбједносни надзор; или

(б) регистровани у држави чланица, осим у случају када је њихов регулаторни безбједносни надзор пренесен у надлежност треће земље и када их не користи оператер из Заједнице; или

(ц) регистровани у трећој земљи и користи их оператер за који било која држава чланица обезбјеђује надзор над летовима, или ако их за летове у Заједницу, унутар Заједнице или из Заједнице користи оператер који има пословно сједиште или боравиште у Заједници; или

(д) регистровани у трећој земљи, или су регистровани у држави чланица која је пренијела свој регулаторни безбједносни надзор на трећу земљу, и које користи оператер из треће земље за летове у Заједницу, унутар Заједнице или из Заједнице морају бити у складу са овом Уредбом.

2. Особље укључено у летове ваздухоплова из става 1.(б), (ц) или (д) мора бити у складу с овом Уредбом.

3. Летови ваздухоплова из става 1.(б), (ц) или (д) морају бити у складу с овом Уредбом.

4. Став 1. се не односи на ваздухоплове из Анекса II.

5. Ставови 2. и 3. се не примјењују на ваздухоплове из Анекса II., с изузетком ваздухоплова наведених у његовим тачкама (а) (ии.), (д) и (х) када се употребљавају за комерцијални ваздушни превоз.

6. Ова Уредба не утиче на права трећих земаља која су одређена међународним конвенцијама, посебно Чикашком конвенцијом.

Члан 5.**ПЛОВИДБЕНОСТ**

1. Ваздухоплови из члана 4. става 1. тачака (а), (б) и (ц) морају бити у складу с битним захтјевима пловидбености утврђеним у Анексу I.

2. Усклађеност ваздухоплова из члана 4. става 1. тачке (б), те производа, дијелова и уређаја који су у њих уграђени, утврђује се у складу са слиједећим:

(а) производи морају имати сертификат типа. Сертификат типа и сертификација промјена таквог сертификата типа, укључујући додатне сертификате типа, издаје се када подносилац захтјева докаже да је производ у складу с основама за сертификацију типа како је одређено у члану 20. којим се обезбјеђује усклађеност с основним захтјевима из става 1., и када производ нема особине или карактеристике које га чине несигурним за лет. Сертификат типа обухвата производ, са свим уграђеним дијеловима и уређајима;

(б) за дијелове и уређаје се могу издати посебни сертификати када се за њих докаже да су у складу с детаљним спецификацијама пловидбености утврђеним за обезбјеђивање усклађености с битним захтјевима из става 1;

(ц) сертификат пловидбености се издаје посебно за сваки ваздухоплов када се докаже да је он у складу с пројектом типа одобреним у његовом сертификату типа и када одговарајућа документација, инспекцијски прегледи и тестови покажу да је ваздухоплов примјерен за безбједан лет. Овај сертификат пловидбености остаје ваљан све док се не обустави, опозове или укине и све док се ваздухоплов одржава у складу с битним захтјевима за континуирану пловидбеност, који су наведени у тачки 1.д Анекса I. и с мјерама из става 5.;

(д) организације одговорне за одржавање производа, дијелова и уређаја морају доказати да су способне и да имају средства за испуњавање обавеза повезаних с њиховим правима. Уколико није другачије договорено, ове способности и средства се признају издавањем одобрења организацији. Права која су

дата одобреној организацији и распон одобрења одређени су у условима одобрења;

(е) организације одговорне за пројектовање и производњу производа, дијелова и уређаја морају доказати да су способне и да имају средства за испуњавање обавеза повезаних с њиховим правима. Уколико није другачије договорено, ове способности и средства се признају издавањем одобрења организацији. Права која су дата одобреној организацији и распон одобрења одређени су у условима одобрења;

осим тога:

(ф) од особља одговорног за пуштање производа, дијела или уређаја након одржавања у поновну употребу може се тражити да имају одговарајући сертификат (сертификат особља);

(г) способност организација које спроводе обуку за одржавање, да обављају одговорности повезане с њиховим правима у погледу издавања сертификата из тачке (ф), може се признати издавањем одобрења.

3. Ваздухоплови из члана 4. става 1. тачке (а) и у њих уграђени производи, дијелови и уређаји морају бити у складу са ставом 2. тачкама (а), (б) и (е) овог члана.

4. Одступајући од става 1. и 2.:

(а) дозвола за летење (Permit to fly) може се издати када се докаже да је ваздухоплов способан за сигурно извођење основног лета. Она се издаје с одговарајућим ограничењима, посебно како би се заштитила безбједност трећих лица;

(б) ограничени сертификат пловидбености може се издати ваздухоплову за који није издан сертификат типа у складу са ставом 2. тачком (а). У овом случају се за ваздухоплов мора доказати да је у складу с специфичним спецификацијама за пловидбеност, и да унаточ одливима од битних захтјева из става 1. обезбјеђује одговарајућу безбједност за његову намјену. Ваздухоплови који испуњавају услове за овакве ограничене сертификате те ограничења за употребу таквих ваздухоплова, одређују се у складу с мјерама из става 5.;

(ц) када број ваздухоплова истог типа који испуњавају услове за ограничени сертификат пловидбености то оправдава, може се издати ограничени сертификат типа те се може утврдити одговарајућа основа за сертификацију типа.

5. Мјере намијењене за измјене и допуне небитних елемената овог члана његовим допуњавањем, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 4. Тим мјерама се посебно одређују:

(а) услови за утврђивање основа за сертификацију типа која се примјењује на производ и обавјештавање подносилаца захтјева о њима;

(б) услови за утврђивање детаљних спецификација пловидбености које се примјењују на дијелове и уређаје и обавјештавање подносилаца захтјева о њима;

(ц) услови за утврђивање посебних спецификација пловидбености које се примјењују на оне ваздухоплове који испуњавају услове за ограничени сертификат пловидбености и обавјештавање подносилаца захтјева о њима;

(д) услови за издавање и достављање обавезних информација како би се обезбједила континуирана пловидбеност производа;

(е) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, обустављање или опозив сертификата типа, ограниченог сертификата типа, одобрења за промјене сертификата типа, појединачних сертификата пловидбености, ограничених сертификата пловидбености, дозвола за летење, те сертификата за производе, дијелове или уређаје, укључујући:

(и.) услове о трајању ових сертификата и услове за обнављање сертификата када је раздобље ваљаности ограничено;

(ии.) ограничења која се примјењују при издавању дозвола за летење. Ова ограничења се посебно односе на слиједеће:

- сврху лета
- ваздушни простор који се користи за лет
- оспособљеност летачке посаде
- превоз других лица осим летачке посаде;

(ии.) ваздухоплове који испуњавају услове за ограничене сертификате пловидбености и с тим повезана ограничења;

(ив.) минимални програм осposобљавања за особље које има право сертификавања одржавања како би се обезбједила усклађеност са ставом 2. тачком (ф);

(в) минимални програм осposобљавања за пилоте и прописност симулатора повезаних с тим програмом како би се обезбједила усклађеност с чланом 7.;

(ви.) главну листу минималне опреме (ММЕЛ), како је прописно, и додатне спецификације пловидбености за одређени тип лета како би се обезбједила усклађеност с чланом 8.;

(ф) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, обустављање или опозив одобрења организација која се захтијевају у складу са ставом 2. тачкама (д), (е) и (г), те услови у којима се таква одобрења не морају захтијевати;

(г) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, обустављање или опозив сертификата особља који се захтијевају у складу са ставом 2. тачком (ф);

(х) одговорности носиоца сертификата;

(и) начин на који ваздухоплови из става 1. који нису обухваћени ставовима 2. или 4. доказују усклађеност с битним захтјевима;

(ј) начин на који ваздухоплови из члана 4. става 1. тачке (ц) доказују усклађеност с битним захтјевима;

6. Код доношења мјера из става 5. Комисија се посебно брине да те мјере:

(а) одражавају посљедња достигнућа и најбоље праксе у подручју пловидбености;

(б) уважавају свјетска ваздухопловна практична искуства те научни и технички развој;

(ц) омогућавају тренутну реакцију на утврђене узроке несрећа и озбиљних инцидената;

(д) за ваздухоплове из члана 4. става 1. тачке (ц) не постављају захтјеве који су инкомпатибилни с обавезама држава чланица у односу на Међународну организацију цивилног ваздухопловства (ИКАО).

Члан 6.

БИТНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА ЗАШТИТУ ОКОЛИНЕ

1. Производи, дијелови и уређаји морају бити у складу са захтјевима за заштиту околине садржаним у Измјенама и допунама 8. Свеска I. и Измјенама и допунама 5. Свеска II. Анекса 16. Чикашкој конвенцији који се примјењују од 24. новембра 2005., осим прилога Анексу 16.

2. Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената захтјева из става 1., како би их се ускладило с надоласећим измјенама и допунама Чикашке конвенције и њених Анекса који ступе на снагу након доношења ове Уредбе и који се примјењују у свим државама чланицама, уколико такве измјене и допуне не проширују распон ове Уредбе, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 5.

3. Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената захтјева из става 1. њиховим допуњавањем, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 5. користећи при том, ако је то потребно, садржај прилога наведених у ставу 1.

Члан 7.

ПИЛОТИ

1. Пилоти укључени у лет ваздухоплова из члана 4. става 1. тачака (б) и (ц), као и школски уређаји за симулацију лета те лица и организације укључене у осposобљавање, тестирање, провјеравање или здравствене прегледе ових пилота, морају испуњавати одговарајуће "битне захтјеве" утврђене у Анексу III.

2. Осим током осposобљавања, лице може дјеловати у својству пилота само ако посједује дозволу и здравствено свједочанство у складу с летовима које обавља.

Особи се дозвола издаје само ако она испуњава правила која су утврђена како би се обезбједила усклађеност с битним

захтјевима у погледу теоријског знања, практичних вјештина, знања језика и искуства како је то наведено у Анексу III.

Особи се издаје здравствено свједочанство само ако она испуњава правила која су утврђена како би се обезбједила усклађеност с битним захтјевима у погледу здравствене способности како је то наведено у Анексу III. Оваква здравствена свједочанства издају доктори или медицинске установе за ваздухопловну медицину.

Без обзира на трећи подстав, ако се ради о дозволи рекреацијског пилота, доктор опште праксе који детаљно познаје здравствену историју подносилаца захтјева, може, ако је то допуштено националним законодавством, преузети улогу доктора ваздухопловне медицине у складу с детаљним правилима за спровођење донесеним у складу поступка из члана 65. става 3.; ова имплементирајућа правила обезбјеђују одржавање нивоа безбједности.

У таквој дозволи и свједочанству наводе се права која су дата пилоту, те распон дозволе и здравственог свједочанства.

Захтјеви из другог и трећег подстава могу се испунити прихватањем дозвола и здравствених свједочанстава које су издате у трећој земљи или у име треће земље, уколико се ради о пилотима укљученим у летење ваздухоплова из члана 4. става 1. тачке (ц).

3. Способност организација које се баве осposобљавањем пилота и центара ваздухопловне медицине да испуњавају обавезе повезане с њиховим правима у погледу издавања дозвола и здравствених свједочанстава признаје се издавањем одобрења.

Организацијама које се баве осposобљавањем пилота и центрима ваздухопловне медицине се издаје одобрење ако су они у складу с правилима која су донесена како би се обезбједила усклађеност с одговарајућим битним захтјевима из Анекса III.

У том се одобрењу наводе права која су тим одобрењем дата.

4. Школски уређај за симулацију лета који се употребљава у обуци пилота мора имати сертификат. Сертификат се издаје када се докаже да је такав уређај у складу с правилима која су донесена како би се обезбједила усклађеност с одговарајућим битним захтјевима из Анекса III.

5. Лица одговорна за спровођење осposобљавања за летење или за обуку на симулатору летења, или за оцјену вјештине пилота, те доктори ваздухопловне медицине морају имати одговарајући сертификат. Овакав сертификат се издаје када се докаже да дотично лице испуњава правила која су донесена како би се обезбједила усклађеност с одговарајућим битним захтјевима из Анекса III.

У том се сертификату наводе права која су тим сертификатом дата.

6. Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената овог члана његовим допуњавањем, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 4. Тим се мјерама посебно одређује слиједеће:

(а) различита овлаштења која се уносе у дозволе и здравствене потврде пилота, која одговарају различитим врстама активности које они изводе;

(б) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, обустављање или опозив дозвола, овлаштења за дозволе, здравствених свједочанстава, одобрења и сертификата из става 2., 3., 4. и 5., и услови у којима се овакви сертификати и одобрења не морају захтијевати;

(ц) права и одговорности носиоца дозвола, овлаштења за дозволе, здравствених свједочанстава, одобрења и сертификата из става 2., 3., 4. и 5.;

(д) услови под којима се постојеће националне дозволе пилота и националне дозволе ваздухопловних инжењера претварају у дозволе пилота те услови за претварање националних здравствених свједочанстава у опште призната здравствена свједочанства;

(е) услови за прихватање дозвола из трећих земаља, не доводећи у питање одредбе билатералних споразума склопљених у складу с чланом 12.;

(ф) како пилоти ваздухоплова из тачака (а) (ии.), (д) и (ф) Анекса II., када се ти ваздухоплови користе за комерцијални ваздушни превоз, испуњавају одговарајуће битне захтјеве из Анекса III.

7. Код доношења мјера из става 6. Комисија води посебно бригу о томе да те мјере одражавају највиши ниво развоја, укључујући најбоље праксе, као и научна и техничка достигнућа у подручју стручног оспособљавања пилота.

Те мјере такође укључују одредбе за издавање свих типова дозвола и овлаштења пилота које захтијева Чикашка конвенција, те дозвола рекреацијских пилота које се односе на некомерцијалне летове ваздухоплова чија је највиша допуштена сертификована маса при узлијетању 2 000 кг или мање и који не испуњавају нити једно од мјерила из члана 3. тачке (j).

Члан 8.

ВАЗДУШНЕ ОПЕРАЦИЈЕ (AIR OPERATIONS)

1. Летење ваздухоплова из члана 4. става 1. тачака (б) и (ц) мора бити у складу с битним захтјевима утврђеним у Анексу IV.

2. Уколико у правилима за спровођење није другачије одређено, оператери који се баве комерцијалним летовима морају доказати да имају способност и средства за испуњавање одговорности повезаних с њиховим правима. Те се способности и средства признају издавањем сертификата. У сертификату се наводе права дата оператеру и распон операција.

3. Уколико у правилима за спровођење није другачије одређено, оператери који се баве некомерцијалним летовима сложених ваздухоплова на моторни погон изјаву о својој способности и средствима за испуњавање одговорности повезаних с управљањем тих ваздухоплова.

4. Кабинско особље које учествује у лету ваздухоплова из члана 4. става 1. тачака (б) и (ц) мора испуњавати битне захтјеве утврђене у Анексу IV. Они који су укључени у комерцијалне летове морају имати атест, како је првобитно наведено у Анексу III., пододјелку О, тачки (д) ОПС-а 1 1005 како је наведено у Уредби (ЕЗ-а) бр. 1899/2006 Европског парламента и Вијећа од 12. децембра 2006. којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91[10]; према нахођењу државе чланице, овакав атест могу издавати одобрени оператери или организације за стручно оспособљавање.

5. Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената овог члана његовим допуњавањем, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 4. Тим се мјерама посебно одређује слиједеће:

(а) услови за управљање ваздухопловом у складу с битним захтјевима утврђеним у Анексу IV;

(б) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, ограничења, обустављање или опозив сертификата из става 2. и услови у којима се сертификат замјењује изјавом оператера да је способан и да има средства за испуњавање одговорности повезаних с управљањем ваздухопловом;

(ц) права и одговорности носиоца сертификата;

(д) услови и поступци за давање изјаве оператера из става 3. и за њихов надзор, те услови под којима се изјава замјењује доказивањем оператера да има способности и средства за испуњавање одговорности повезаних с његовим правима која су му призната издавањем сертификата;

(е) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, ограничења, обустављање или опозив атеста кабинског особља из става 4.;

(ф) услови у којима се операције забрањују, ограничавају или подлијежу одређеним условима у интересу безбједности;

(г) како операције ваздухоплова из тачака (а) (ии.), (д) и (х) Анекса II., када се користе за комерцијални ваздушни превоз, испуњавају одговарајуће битне захтјеве из Анекса IV.

6. Мјере из става 5:

- одражавају последња достигнућа и најбоље праксе у подручју ваздушних операција

- одређују различите типове операција и допуштају доказивање испуњавања захтјева и усклађености, размјерно сложености операција и с њима повезаних ризика

- узимају у обзир свјетска ваздухопловна практична искуства те научни и технички развој

- у погледу комерцијалног ваздухопловног превоза, првобитно се развијају, не доводећи у питање претходну алинеју, на основу заједничких техничких захтјева и управних поступака наведених у Анексу III. Уредби (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91

- заснивају се на процјени ризика и размјерне су нивоу и распону операције

- омогућавају тренутну реакцију на утврђене узроке несрећа и озбиљних инцидената

- за ваздухоплове из члана 4. става 1. тачке (ц) не постављају захтјеве који су некомпатибилни с обавезана држава чланица у односу на ICAO.

Члан 9.

ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИМА ОПЕРАТЕР ТРЕЋЕ ЗЕМЉЕ ЛЕТИ У ЗАЈЕДНИЦУ, ИЗ ЗАЈЕДНИЦЕ ИЛИ УНУТАР ЗАЈЕДНИЦЕ

1. Ваздухоплови из члана 4. става 1. тачке (д), као и њихова посада и њихови летови морају бити у складу с важећим стандардима ICAO-а. У случају да таквих стандарда нема, ти ваздухоплови и њихови летови морају бити у складу са захтјевима утврђеним у прилозима I., III. и IV., уз услов да ти захтјеви нису супротни правима трећих земаља која произлазе из међународних конвенција.

2. Оператери који се баве комерцијалним летовима употребом ваздухоплова из става 1. морају доказати да су слични и да имају средства за испуњавање захтјева наведених у ставу 1.

Захтјеви из првог подстава могу се испунити прихватањем сертификата који су издани у трећој земљи или у име треће земље.

Способности и средства из првог подстава признају се издавањем овлаштења. У том овлаштењу се специфицирају права која су дата оператеру и распон операција.

3. Од оператера који се баве некомерцијалним летовима сложених ваздухоплова на моторни погон употребом ваздухоплова из става 1. може се захтијевати да дају изјаву о својој способности и средствима за испуњавање одговорности повезаних с управљањем тих ваздухоплова.

4. Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената овог члана његовим допуњавањем доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 4. Тим се мјерама посебно одређује слиједеће:

(а) како се за ваздухоплове из члана 4. става 1. тачке (д), или за посаду, који немају стандардне ICAO сертификате пловидбености или дозволе може одобрити лет у Заједницу, из Заједнице или унутар Заједнице;

(б) услови за управљање ваздухопловом у складу с одредбама из става 1.;

(ц) услови за издавање, одржавање, измјене и допуне, ограничења, обустављање или опозив овлаштења оператера из става 2., уважавајући сертификате издате од стране државе регистрације или државе оператера, не доводећи у питање Уредбу (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 и њена имплементирајућа правила;

(д) права и одговорности носиоца овлаштења;

(е) услови и поступци за давање изјаве оператера из става 3. и за њихов надзор;

(ф) услови у којима се летови забрањују, ограничавају или подвргавају одређеним условима у интересу безбједности, у складу с чланом 22. ставом 1.

5. Код доношења мјера из става 4. Комисија се посебно брине:

(а) да се прописно користе препоручене праксе и смјернице ICAO-а;

(б) да нити један захтјев не прелази границе онога што се захтјева од ваздухоплова из члана 4. става 1. тачке (б) и од оператора тих ваздухоплова;

(ц) да се, када је то прописно, користе мјере донесене у складу с чланом 5. ставом 5. и чланом 8. ставом 5.;

(д) да поступак добивања овлаштења буде једноставан, размјеран, исплатив и дјелотворан у свим случајевима и да омогућава доказивање испуњавања захтјева и усклађености размјерно сложености операција и с њима повезаног ризика. При овом поступку посебно се уважавају:

(i.) резултати ICAO-овог Општег ревизијског програма за надзор безбједности (Universal Safety Oversight Audit Programme);

(ii.) подаци добијени инспекцијским прегледом на рампи (Рамп цхецк) и из записника програма безбједносног надзора страних ваздухоплова; и

(iii.) друге признате информације о аспектима безбједности у погледу предметног оператора.

Члан 10.

НАДЗОР И ПРИСИЛНЕ МЈЕРЕ

1. Државе чланице, Комисија и Агенција сарађују ради обезбјеђења да производ, лица или организација који подлијежу овој Уредби буду у складу с њеним одредбама и њеним правилима за спровођење.

2. Ради имплементације става 1., државе чланице, осим надзора сертификата које су издале, спроводе испитивања, укључујући инспекцијске прегледе на рампи те предузимају све потребне мјере, укључујући и забрану узлијетања, како би се спријечило даљња кршења прописа.

3. Ради имплементације става 1., Агенција спроводи испитивања у складу с чланом 24. ставом 2. и чланом 55.

4. Како би се надлежним властима држава чланица омогућило спровођење примјерних присилних мјера, Комисија и Агенција размјењују информације о утврђеним кршењима прописа.

5. Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената овог члана његовим допуњавањем, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 4. Тим се мјерама посебно одређује слиједеће:

(а) услови за прикупљање, размјену и ширење информација;

(б) услови за извођење инспекцијских прегледа на рампи, укључујући системске прегледе;

(ц) услови за забрану узлијетања ваздухоплова који не испуњавају захтјеве ове Уредбе или њених правила за спровођење.

Члан 11.

ПРИЗНАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА

1. Државе чланице, без додатних техничких захтјева или евалуације, признају сертификате издате у складу с овом Уредбом. Када се првобитно признавање односи на одређену намјену или намјене, свако касније признавање обухвата само ту исту намјену или намјене.

2. На своју властиту иницијативу, или на захтјев државе чланице или Агенције, Комисија може покренути поступак из члана 65. става 7. како би утврдила да ли је сертификат који је издан у складу с овом Уредбом ефикасно у складу с овом Уредбом и њеним правилима за спровођење.

У случају неусклађености или недјелотворне усклађености Комисија захтјева од издаваоца сертификата да предузме одговарајуће корективне и заштитне мјере, као што је ограничавање или обустављање ваљаности сертификата. Осим тога, одредбе става 1. се престају примјењивати на тај сертификат од датума када Комисија обавјести државе чланице о својој одлуци.

3. Када Комисија има довољно доказа да је издавалац сертификата из става 2. предузео одговарајуће корективне мјере како би ријешило случај неусклађености или недјелотворне усклађености те да заштитне мјере више нису потребне, она одлучује да се одредбе става 1. поновно

примјењују на овај сертификат. Те се одредбе примјењују од датума када Комисија обавјести државе чланице о овој одлуци.

4. Док се не донесу мјере из члана 5. става 5., члана 7. става 6. и члана 9. става 4., и не доводећи у питање члан 69. став 4., сертификати који се не могу издати у складу с овом Уредбом, могу се издати на основу примјенљивих националних прописа.

5. Док се не донесу мјере из члана 8. става 5., и не доводећи у питање члан 69. став 4., сертификати који се не могу издати у складу с овом Уредбом, могу се издати на основу примјенљивих националних прописа, или, ако је то примјенљиво, на основу одговарајућих захтјева Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91.

6. Одредбама овог члана не доводи се у питање Уредба (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 и њена имплементирајућа правила.

Члан 12.

ПРИХВАТАЊЕ СЕРТИФИКАТА ТРЕЋЕ ЗЕМЉЕ

1. Одступајући од одредаба ове Уредбе и њених правила за спровођење, Агенција или ваздухопловне власти државе чланице могу издавати сертификате на основу сертификата које су издала ваздухопловне власти треће земље како је предвиђено у споразумима о признавању сертификата склопљеним између Заједнице и те треће земље.

2. (а) Уколико не постоји споразум склопљен са Заједницом, држава чланица или Агенција могу издавати сертификате на основу сертификације спроведене од надлежне власти треће земље примјеном споразума који је та држава чланица склопила с предметном трећом земљом прије

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

него што су на снагу ступиле одговарајуће одредбе ове Уредбе, о чему ће се обавјештавати Комисија и друге државе чланице. Такве сертификате може такође издавати Агенција у име било које државе чланице примјеном споразума који је једна од држава чланица склопила с предметном трећом земљом.

(б) Уколико Комисија сматра:

- да се одредбама споразума између државе чланице и треће земље не би могао обезбједити ниво безбједности једнак оном који је одређен овом Уредбом и њеним правилима за спровођење, и/или

- да би се таквим споразумом узроковала дискриминација између држава чланица, која не би била узрокована нужним безбједносним мјерама, или да је такав споразум у супротности с спољном политиком Заједнице према трећој земљи, она може у складу с поступком утврђеним у члану 65. ставу 2. захтјевати од дотичне државе чланице да преиначи споразум, да обустави његову примјену или да га откаже у складу с чланом 307. Уговора.

(ц) Државе чланице предузимају потребне мјере за отказивање споразума што је прије могуће након нивоа на снагу споразума између Заједнице и предметне треће земље, за она подручја која су обухваћена овим другим споразумом.

Члан 13.

КВАЛИФИКОВАНИ СУБЈЕКТИ

Код додјељивања специфичне задаће сертификовања квалификованом субјекту, Агенција или одговарајуће националне ваздухопловне власти обезбјеђују да је такав субјект у складу са мјерилима утврђеним у Анексу V.

Члан 14.

ОДРЕДБЕ О ФЛЕКСИБИЛНОСТИ

1. Одредбе ове Уредбе и њених правила за спровођење не спрјечавају државу чланицу у тренутном реаговању на проблем безбједности који укључује производ, особу или организацију која подлијеже одредбама ове Уредбе.

Држава чланица одмах обавјештава Агенцију, Комисију и друге државе чланице о предузетим мјерама и о разлозима за њихово предузимање.

2. (а) Агенција оцјењује да ли се безбједносни проблем може рјешавати у оквиру овлашћења које су јој дате у складу с чланом 18. тачком (д). У том случају, она доноси одговарајућу одлуку, у

року од мјесец дана по пријему обавјештења у складу са ставом 1.

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

(б) Уколико Агенција закључи да се безбједносни проблем не може рјешавати у складу с тачком (а), она у року наведеном у тој тачки издаје препоруку у складу с чланом 18. тачком (б) да ли ову Уредбу и њена имплементирајућа правила треба измијенити и допунити и да ли мјере о којима је обавјештена треба опозвати или задржати.

3. Мјере намијењене измјенама и допунама елемената ове Уредбе које нису кључне, између осталог, њеним допуњавањем, а које се односе на то да ли недовољни ниво безбједности или мањкавости ове Уредбе или њених правила за спровођење оправдавају покретање њихових измјена и допуна и да ли мјере донесене у складу са ставом 1. могу бити настављене, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 6. У том случају те мјере на одговарајући начин спроводе све државе чланице, и на њих се примјењују одредбе члана 11. Уколико се утврди да мјере нису оправдане, предметна држава чланица их треба опозвати.

4. Државе чланице могу одобрити изузеће од битних захтјева утврђених овом Уредбом и њеним правилима за спровођење у случају непредвиђених хитних оперативних околности или оперативних потреба с ограниченим трајањем, под условом да то не утиче негативно на ниво безбједности. Агенцију, Комисију и друге државе чланице треба одмах обавјестити о свим таквим изузећима чим се она почну понављати или када се одобравају за раздобље дуже од два мјесеца.

5. Агенција одјењује да ли су изузећа о којима ју је обавјештевала држава чланица мање ограничавајућа од примјењивих одредаба Заједнице, те у року од једног мјесеца од пријема обавјештења о њима издаје препоруку у складу с чланом 18. тачком (б) о томе да ли су та изузећа у складу с општим циљевима безбједности ове Уредбе или било којег другог прописа у оквиру законодавства Заједнице.

Уколико изузеће није у складу с општим циљевима безбједности ове Уредбе или било којег другог прописа у оквиру законодавства Заједнице, Комисија у складу с поступком из члана 65. става 7. доноси одлуку да се такво изузеће не одобри. У том случају, држава чланица повлачи изузеће.

6. Када се на друге начине може постићи ниво безбједности једнако оној која се постиже примјеном правила за спровођење ове Уредбе, државе чланице могу, без дискриминације у односу на држављанство, одобрити одступање од тих правила за спровођење.

У таквим случајевима држава чланица обавјештава Агенцију и Комисију о намјери издавања таквог одобрења те наводи разлоге који показују потребу за одступањем од предметног правила, као и услове који обезбјеђују постизање једнаког нивоа безбједности.

7. У року од два мјесеца по пријему обавјештења, у складу са ставом 6., Агенција издаје препоруку у складу с чланом 18. тачком (б) о томе да ли одобрење предложено у складу са ставом 6. испуњава услове утврђене у том ставу.

Мјере намијењене измјенама и допунама небитних елемената ове Уредбе, њеним допуњавањем, које се односе на то да ли се предложено одобрење може дати, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 6. у року од једног мјесеца по пријему препоруке Агенције. У том случају, Комисија обавјештава о

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

својој одлуци све државе чланице које такође имају право примјењивати ту мјеру. На предметну мјеру примјењују се одредбе члана 15.

Члан 15.

ИНФОРМАЦИЈСКА МРЕЖА

1. Комисија, Агенција и националне ваздухопловне власти размјењују све информације које су им на располагању у контексту примјене ове Уредбе и њених правила за спровођење. Субјекти, којима је повјерено истраживање несрећа и

инцидента или анализа догађаја у цивилном ваздухопловству, имају право приступа овим информацијама.

2. Не доводећи у питање право јавности на приступ документима Комисије, како је утврђено у Уредби (ЕЗ -а) бр. 1049/2001, Комисија у складу с поступком из члана 65. става 3. доноси на своју властиту иницијативу мјере за достављање података из става 1. овог члана заинтересованим странама. Ове мјере, које могу бити опште или појединачне, засноване су на потреби:

(а) да се лицама или организацијама обезбједију информације које су им потребне за побољшање ваздухопловне безбједности;

(б) да се ширење информација ограничи на оно што је строго потребно за намјене њихових корисника како би се обезбједила одговарајућа повјерљивост тих информација.

3. Националне ваздухопловне власти, у складу с њиховим националним законодавством, предузимају потребне мјере којима обезбјеђују одговарајућу повјерљивост информација које добијају у складу са ставом 1.

4. Како би се јавност информирала о опћем нивоу безбједности, Агенција једанпут годишње објављује анализу безбједности. Од даног нивоа на снагу мјера из члана 10. става 5. ова анализа безбједности мора укључивати анализу свих информација примљених у складу с чланом 10. Ова анализа мора бити једноставна и лако разумљива те мора назначити да ли постоје повећани ризици безбједности. У овој се анализи не откривају извори информација.

Члан 16.

ЗАШТИТА ИЗВОРА ИНФОРМАЦИЈА

1. Када информације из члана 15. става 1. Комисији или Агенцији добровољно достави физичко лице, извор тих информација се не открива. Када се информације дају националним тијелима, извор тих информација се штити у складу с националним законодавством.

2. Не доводећи у питање ваљане прописе кривичног права, државе чланице се суздржавају од покретања поступка у погледу неплаћеног и ненамјерног кршења закона о којем су дознали само зато што је о њима извијештено у складу с овом Уредбом и њеним правилима за спровођење.

Ово се правило не примјењује у случају свјесног нехата (gross negligence).

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

3. Не доводећи у питање ваљане прописе кривичног права, државе чланице, у складу с поступцима наведеним у националном законодавству и пракси, обезбјеђују да запосленици који дају информације у оквиру примјене ове Уредбе и њених правила за спровођење не подлијежу никаквој дискриминацији од стране њиховог послодавца.

Ово се правило не примјењује у случају свјесног нехата (gross negligence).

4. Овај се члан примјењује не доводећи у питање националне прописе који се односе на доступност информација судским органима.

Поглавље III.

ЕВРОПСКА АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

Одјељак I.

ЗАДАЦИ

Члан 17.

ОСНИВАЊЕ И ФУНКЦИЈЕ АГЕНЦИЈЕ

1. За спровођење ове Уредбе оснива се Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја.

2. Ради обезбјеђења исправног дјеловања и развоја безбједности у цивилном ваздухопловству, Агенција:

(а) изводи све задаће и обликује мишљења о свим питањима обухваћеним чланом 1. ставом 1.;

(б) помаже Комисији припремањем мјера које се морају предузети за спровођење ове Уредбе. Када те мјере укључују

техничка правила која се односе на конструкцију, пројект и оперативне аспекте, Комисија не смије мијењати њихов садржај без претходног договора с Агенцијом. Агенција такође пружа Комисији потребну техничку, научну и управну помоћ при обављању њених задатака;

(ц) предузима потребне мјере у оквиру овлашћења које су јој дате овом Уредбом или другим законодавством Заједнице;

(д) обавља инспекцијске прегледе и истраживања када је то потребно за испуњавање њених задатака;

(е) на подручјима своје надлежности обавља у име држава чланица функције и задаће које произлазе из ваљаних међународних конвенција, посебно из Чикашке конвенције.

Члан 18.

МЈЕРЕ КОЈЕ СПРОВОДИ АГЕНЦИЈА

Када је то прописно, Агенција:

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

(а) упућује Комисији своја мишљења;

(б) упућује Комисији препоруке за примјену члана 14.;

(ц) издаје спецификације за сертификарање, укључујући прописе о пловидбениости и прихватљиве начине усклађивања те смјернице за примјену ове Уредбе и њених правила за спровођење;

(д) доноси одговарајуће одлуке за примјену члана 20., 21., 22., 23., 54. и 55.;

(е) издаје извјештаје након инспекцијских прегледа стандардизације који се изводе у складу с чланом 24. ставом 1. и чланом 54.

Члан 19.

МИШЉЕЊА, СПЕЦИФИКАЦИЈЕ ЗА СЕРТИФИЦИРАЊЕ И СМЈЕРНИЦЕ

1. Како би помогла Комисији при припреми приједлога основних начела, примјенљивости и битних захтјева који се предлажу Европском парламенту и Вијећу те при доношењу правила за спровођење, Агенција израђује њихов нацрт. Ове нацрте Агенција доставља Комисији у облику мишљења.

2. У складу с чланом 52. и с правилима за спровођење која донесе Комисија, Агенција развија:

(а) спецификације за сертификарање, укључујући прописе о пловидбениости (Аирнортххинеес цодес) и прихватљиве начине удвољавања; и

(б) смјернице;

које се употребљавају у поступку сертификарања.

Ови документи одражавају највиши ниво развоја и најбоље праксе у дотичним подручјима те се ажурирају уважавањем свјетских ваздухопловних практичних искустава те научног и техничког напретка.

Члан 20.

СЕРТИФИЦИРАЊЕ ПЛОВИДБЕНИСТИ И УТИЦАЈА НА ОКОЛИНУ

1. У погледу производа, дијелова и уређаја из члана 4. става 1. тачака (а) и (б) Агенција по потреби и како је одређено у Чикашкој конвенцији или њеним прилозима обавља у име држава чланица функције и задаће државе пројектирања, производње или регистрације које се односе на одобрење пројекта. У ту сврху, она посебно:

(а) за сваки производ за који се тражи сертификат типа или промјена сертификата типа израђује и саопштава основу за сертификацију типа. Оваква основа за сертификацију се састоји од ваљаног прописа о пловидбениости, одредаба за које је прихваћен једнак ниво безбједности и посебних детаљних техничких спецификација које су потребне када особине пројекта одређеног производа или оперативно искуство покажу да су било које одредбе прописа о пловидбениости недовољне или неодговарајуће за обезбјеђивање усклађености с битним захтјевима;

(б) утврђује и саопштава спецификације пловидбениости за сваки производ за који се тражи сертификат пловидбениости с ограничењима;

(ц) утврђује и саопштава детаљне спецификације пловидбениости за сваки дио или уређај за који се тражи сертификат;

(д) утврђује и саопштава одговарајуће захтјеве у погледу околине за сваки производ за који се у складу с чланом 6. захтијева сертификарање утицаја на околину;

(е) сама, или путем националних ваздухопловних власти или квалификованих субјеката, спроводи истраживања повезана с сертификарањем производа, дијелова и уређаја;

(ф) издаје одговарајуће сертификате типа или с њима повезане промјене;

(г) издаје сертификате за дијелове и уређаје;

(х) издаје одговарајуће сертификате утицаја на околину;

(и) измјењује и допуњује, обуставља или опозива одговарајући сертификат када више нису испуњени услови у складу с којима је издан или када правно или физичко лице које је носилац сертификата не испуњава обавезе из ове Уредбе или њених правила за спровођење;

(ј) обезбјеђује функције континуиране пловидбениости повезане с производима, дијеловима и уређајима који су под њеним надзором, што укључује да без непотребног одлагања реагује на проблем безбједности те издаје и просљеђује ваљане обавезне информације;

(к) за ваздухоплов за који се треба издати дозвола за летење утврђује поступке и стандарде пловидбениости како би се обезбједила усклађеност с чланом 5. ставом 4. тачком (а);

(л) издаје дозволе за летење за ваздухоплове у сврху сертификарања под надзором Агенције, у договору с државом чланицом у којој је ваздухоплов регистрован или ће бити регистрован.

2. У погледу организација, Агенција:

(а) сама, или путем националних ваздухопловних власти или квалификованих субјеката, спроводи инспекцијске прегледе и аудите организација које она сертификара;

(б) издаје и обнавља сертификате за:

(и.) организације за пројектовање; или

(ии.) организације за производњу смјештене унутар подручја држава чланица, уколико то затражи предметна држава чланица; или

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

(иии.) организације за производњу и одржавање смјештене изван подручја држава чланица;

(ц) измјењује и допуњује, обуставља или опозива одговарајући сертификат организације када више нису испуњени услови у складу с којима је издан, или када предметна организација не испуњава обавезе из ове Уредбе или њених правила за спровођење.

Члан 21.

СЕРТИФИЦИРАЊЕ ПИЛОТА

1. У погледу особља и организација из члана 7. става 1., Агенција:

(а) сама, или путем националних ваздухопловних власти или квалификованих субјеката, спроводи инспекције и аудите организација које она сертификара те по потреби њиховог особља;

(б) издаје и обнавља сертификате организацијама које се баве оспособљавањем пилота и центрима ваздухопловне медицине који су смјештени изван подручја држава чланица те по потреби за њихово особље;

(ц) измјењује и допуњује, обуставља или опозива одговарајући сертификат када више нису испуњени услови у складу с којима је издат, или када правно или физичко лице које је носилац сертификата не испуњава обавезе из ове Уредбе или њених правила за спровођење;

2. У погледу школских уређаја за симулацију лета из члана 7. става 1., Агенција:

(а) сама, или путем националних ваздухопловних власти или квалификованих субјеката, спроводи техничке инспекцијске прегледе уређаја које она сертификара;

(б) издаје и обнавља сертификате за:

(и.) школске уређаје за симулацију лета који се користе у организацијама за осposобљавање које сертификара Агенција, или

(ии.) школске уређаје за симулацију лета смјештене унутар подручја држава чланица, уколико то затражи предметна држава чланица; или

(иии.) школске уређаје за симулацију лета смјештене изван подручја држава чланица;

(ц) измјењује и допуњује, обуставља или опозива одговарајући сертификат када више нису испуњени услови у складу с којима је издат, или када правно или физичко лице која је носилац сертификата не испуњава обавезе из ове Уредбе или њених правила за спровођење.

Члан 22.

СЕРТИФИЦИРАЊЕ ВАЗДУШНИХ ОПЕРАЦИЈА (AIR OPERATION CERTIFICATION)

1. Агенција без непотребних одлагања реагује на проблем који утиче на безбједност ваздушних операција, одређујући корективне мјере и ширећи с тим повезане информације, укључујући и државе чланице.

2. У погледу ограничења трајања лета:

(а) Агенција издаје одговарајуће спецификације за сертификарање како би се обезбједила усклађеност с битним захтјевима, и по потреби, с повезаним правилима за спровођење. Првобитно, имплементирајућа правила укључују све битне одредбе Поддијела Q Анекса III. Уредби (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, узимајући у обзир најновија научна и техничка достигнућа;

(б) држава чланица може одобрити појединачне схеме спецификације трајања лета које одступају од спецификација за сертификарање из тачке (а). У овом случају држава чланица без одлагања обавјештава Агенцију, Комисију и друге државе чланице да намјерава издати одобрење за такву појединачну схему;

(ц) у року од мјесец дана од пријема обавјештења, Агенција оцјењује појединачну схему на основу научне и медицинске процјене. Након тога, дотична држава чланица може издати одобрење као у обавјештења, осим у случају када Агенција расправи схему с државом чланицом и предложи њене измјене. Уколико се држава чланица сложи с тим измјенама, она у складу с тим може издати одобрење;

(д) у случају хитних непредвиђених оперативних околности или оперативних потреба које имају ограничено трајање и које се не понављају, може се привремено примјенити одступање од спецификација за сертификарања, док Агенција не да своје мишљење;

(е) уколико се држава чланица не сложи са закључцима Агенције у погледу појединачне схеме, она предаје предмет Комисији да у складу с поступком из члана 65. става 3. одлучи да ли је та схема у складу с циљевима безбједности ове Уредбе;

(ф) садржаји појединачних схема које су прихватљиве Агенцији, или за које је Комисија донијела позитивну одлуку у складу с тачком (е), се објављују.

Члан 23.

ОПЕРАТЕРИ ТРЕЋИХ ЗЕМАЉА

1. У погледу оператора ваздухоплова из члана 4. става 1. тачке (д) који се користе за комерцијалне летове, Агенција:

(а) сама, или путем националних ваздухопловних власти или квалификованих субјеката, спроводи инспекције и аудите;

(б) издаје и обнавља овлаштења из члана 9. става 2., осим ако држава чланица обавља функције и задаће државе оператора у погледу тих летова;

(ц) измјењује и допуњује, обуставља или опозива одговарајуће овлаштење када више нису испуњени услови у складу с којима је издано, или када предметна организација не испуњава обавезе из ове Уредбе или њених правила за спровођење.

2. У погледу оператора ваздухоплова из члана 4. става 1. тачке (д) који се не користе за комерцијалне летове, Агенција:

(а) прима изјаве из члана 9. става 3.; и

(б) сама, или путем националних ваздухопловних власти или квалификованих субјеката, спроводи надзор над операторима од којих је примила изјаву.

3. У погледу ваздухоплова из члана 4. става 1. тачке (д) Агенција издаје овлаштења у складу с чланом 9. ставом 4. тачком (а).

Члан 24.

НАДЗИРАЊЕ ПРИМЈЕНЕ ПРАВИЛА

1. Агенција спроводи стандардизацијске аудите у подручјима обухваћеним чланом 1. ставом 1. како би надзирала да ли националне надлежне власти примјењују ову Уредбу и њена имплементирајућа правила, и о томе извјештава Комисију.

2. Агенција спроводи аудите предузетника како би надзирала примјену ове Уредбе и њених правила за спровођење.

3. Агенција оцјењује утицај имплементације ове Уредбе и њених правила за спровођење, узимајући у обзир циљеве наведене у члану 2.

4. У погледу примјене члана 14. Комисија се савјетује с Агенцијом која јој даје своје препоруке.

5. Методе рада Агенције при спровођењу задатака из става 1., 3. и 4. подлијежу захтјевима који се доносе у складу с поступком из члана 65. става 2., уважавајући начела из члана 52. и 53.

Члан 25.

ГЛОБЕ И ПЕРИОДИЧНЕ НОВЧАНЕ КАЗНЕ

1. Не доводећи у питање чланове 20. и 55., на захтјев Агенције Комисија може:

(а) изрећи глобе лицама и предузећима којима је Агенција издала сертификат, када се намјерно или ради немара крше одредбе ове Уредбе и њених правила за спровођење;

(б) изрећи периодичне новчане казне лицама и предузећима којима је Агенција издала сертификат, које се зарачунавају од датума наведеног у одлуци, како би се те лица или предузећа присилили да се придржавају одредаба ове Уредбе и њених правила за спровођење.

2. Глобе и периодичне новчане казне морају бити одвраћајуће и размјерне, како озбиљности случаја тако и привредној снази дотичног имаоца сертификата, водећи посебно рачуна о ступњу у којем је угрожена безбједност. Износ глоба не смије прелазити 4% годишњег прихода или саобраћаја имаоца сертификата. Износ периодичне новчане казне не смије прелазити 2.5% просјечног дневног прихода или саобраћаја имаоца сертификата.

3. Комисија у складу с чланом 65. ставом 3. доноси детаљна правила за спровођење овог члана. При том она посебно одређује:

(а) детаљна мјерила за утврђивање износа глобе или периодичне новчане казне; и

(б) поступке за истраге, повезане мјере и извјештаја, те правила поступка за доношење одлука, укључујући одредбе о правима на обрану, приступ документацији, правно заступљене, приватност, као и привремене одредбе те квантификацију и убирање глоба и периодичних новчаних казни.

4. Суд Европских заједница има неограничену надлежност у погледу ревизије одлука којима је Комисија одредила глобу или периодичну новчану казну. Он може поништити, смањити или повећати изречену глобу или периодичну новчану казну.

5. Одлуке донесене у складу са ставом 1. не спадају у подручје кривичног права.

Члан 26.

ИСТРАЖИВАЊЕ

1. Агенција може развити и финансирати истраживање уколико је оно строго повезано с побољшањем активности у њеном подручју надлежности, не доводећи у питање право Заједнице.

2. Агенција усклађује своје активности у подручју истраживања и развоја с активностима истраживања и развоја Комисије и држава чланица како би се обезбједила међусобна досљедност тих политика и акција.

3. Резултати истраживања које финансира Агенција се објављују, осим у случају када их Агенција разврста као повјерљиве.

Члан 27.

МЕЂУНАРОДНИ ОДНОСИ

1. Агенција помаже Комисији и државама чланицама при њиховим односима с трећим земљама у складу с одговарајућим правом Заједнице. Она посебно помаже при усклађивању правила и при међусобном признавању одобрења којима се потврђује задовољавајућа примјена правила.

2. Агенција може сарађивати са ваздухопловним властима трећих земаља и међународним организацијама надлежним за подручја која су обухваћена овом Уредбом, у оквиру радних споразума склопљених с тим тијелима, у складу с одговарајућим одредбама Уговора. За овакве споразуме потребно је претходно одобрење Комисије.

3. Агенција може државама чланицама при испуњавању њихових међународних обавеза, посебно оних из Чикашке конвенције.

Одјелак II.

УНУТРАШЊА СТРУКТУРА

Члан 28.

ПРАВНИ СТАТУС, СМЈЕШТАЈ, ЛОКАЛНИ УРЕДИ

1. Агенција је тијело Заједнице. Она је правно лице.

2. У свим државама чланицама Агенција ужива најшире правне могућности које се у складу с правом тих држава могу дати правном лицу. Она може, посебно, прибављати покретну и непокретну имовину и с њом располагати те може бити странка у судским поступцима.

3. Агенција може оснивати своје властите локалне уреде у државама чланицама, за што је потребна њихова сагласност.

4. Агенцију представља њен извршни директор.

Члан 29.

ОСОБЉЕ

1. На особље Агенције примјењују се Кадровски прописи за функционере Европских заједница, Услови запошљавања других службеника Европских заједница, те правила која су заједнички донијеле институције Европских заједница за примјену тих Кадровских прописа и Услови запошљавања, не доводећи при том у питање примјену члана 39. ове Уредбе на чланове Одбора за притужбе.

2. Не доводећи у питање члан 42., Агенција у вези са својим особљем спроводи овлаштења која се Кадровским прописима и Условима запошљавања дају органу за именовање.

3. Особље Агенције се састоји од строго ограниченог броја функционера које Комисија или државе чланице постављају или премјештају с друге дужности за обављање руководствених дужности. Остало особље се састоји од других запосленика које регрутује Агенција за потребе обављања њених задатака.

Члан 30.

ПОВЛАСТИЦЕ И ИМУНИТЕТИ

На Агенцију се примјењује Протокол о повластима и имунитетима Европских заједница приложен Уговорима о оснивању Европске заједнице и Европске заједнице за атомску енергију.

Члан 31.

ОБАВЕЗЕ

1. Уговорне обавезе Агенције уређују се правом које се примјењује на предметни уговор.

2. Суд Европских заједница има надлежност одлучивања у погледу било какве арбитражне клаузуле у уговору који је склопила Агенција.

3. У случају неугворних обавеза, Агенција у складу с општим начелима права држава чланица, надокнађује било какву штету коју су проузроковале њене службе или њени службеници при обављању својих задатака.

4. Суд Европских заједница је надлежан у споровима у погледу надокнаде било какве штете наведене у ставу 3.

5. Личну одговорност службеника Агенције према Агенцији уређују одговарајуће одредбе утврђене у Кадровским прописима и Условима запошљавања.

Члан 32.

ОБЈАВЉИВАЊЕ ДОКУМЕНАТА

1. Не доводећи у питање одлуке донесене на основу члана 290. Уговора, слиједећи се документи израђују на свим службеним језицима Заједнице:

(а) анализа безбједности из члана 15. става 4.;

(б) мишљења упућена Комисији у складу с чланом 19. ставом 1.;

(ц) општи годишњи извјештај и програм рада из члана 33. става 2. тачака (б) и (ц).

2. Услуге превођења које су потребне за рад Агенције даје Преводилачки центар за тијела Европске уније.

Члан 33.

ОВЛАШТЕЊА УПРАВНОГ ОДБОРА

1. Агенција има Управни одбор.

2. Управи одбор:

(а) именује извршног директора и друге директоре на приједлог извршног директора у складу с чланом 39.;

(б) доноси општи годишњи извјештај о активностима Агенције и доставља га Европском парламенту, Вијећу, Комисији, Ревизорском суду и државама чланицама најкасније до 15. јуна; дјелујући у име Агенције, Европском парламенту и Вијећу (даље у тексту буџетско тијело), доставља на годишњој основи све информације важне за резултат поступака оцјењивања, посебно информације које се односе на резултате или последице промјена задатака додијељених Агенцији;

(ц) сваке године до 30. септембра, након што добије мишљење Комисије, доноси програм рада Агенције за следећу годину и доставља га Европском парламенту, Вијећу, Комисији и државама чланицама; овај се програм рада доноси не доводећи у питање годишњи буџетски поступак Заједнице и законодавни програм Заједнице за одговарајућа подручја безбједности ваздухопловства; програму рада се прилаже мишљење Комисије;

(д) у договору с Комисијом доноси смјернице за дојелу послова сертификовања националним ваздухопловним властима и квалификованим субјектима;

(е) утврђује поступке на основу којих извршни директор доноси одлуке, како је наведено у чланцима 52. и 53.;

(ф) обавља своје функције у вези с буџетом Агенције у складу с чланцима 59., 60. и 63.;

(г) именује чланове Одбора за притужбе у складу с чланом 41.;

(х) спроводи дисциплинско овлаштење над извршним директором те над другим директорима у договору с извршним директором;

(и) даје своје мишљење о мјерама које се односе на таксе и накнаде, како је наведено у члану 64. ставу 1.;

(ј) доноси свој пословник;

(к) одлучује о језичком уређењу Агенције;

(л) допуњава, када је потребно, попис докумената из члана 32. става 1.;

(м) одређује организацијску структуру Агенције и доноси кадровску политику Агенције.

3. Управни одбор може савјетовати извршног директора о било чему што је повезано са стратешким развојем безбједности ваздухопловства, укључујући истраживања како је одређено у члану 26.

4. Управни одбор успоставља савјетодавно тијело које се састоји од заинтересованих страна, с којим се савјетује прије доношења одлука у подручјима из става 2. тачака (ц), (е), (ф) и (и). Управни одбор може такође одлучити да се савјетује са савјетодавним тијелом и о другим питањима наведеним у ставовима 2. и 3. Мишљење савјетодавног тијела није обавезујуће за Управни одбор.

5. Управни одбор може успоставити радна тијела која му помажу при обављању његових функција, укључујући припрему његових одлука и надзирање њихове имплементације.

Члан 34.

САСТАВ УПРАВНОГ ОДБОРА

1. Управни одбор се састоји од једног представника сваке државе чланице и једног представника Комисије. Чланови се одабирају на основу њиховог признатог искуства и преданости у подручју цивилног ваздухопловства, њихових управљачких способности и њихове стручности, који ће се употребити за унапређење циљева ове Уредбе. О овом се у цијелости обавјештава надлежан одбор Европског парламента.

Свака држава чланица именује члана управног одбора те његовог замјеника који ће га замјењивати у његовој/њеној одсутности. Комисија такође одређује свог представника и његовог замјеника. Мандат траје пет година. Овај се мандат може обновити.

2. Када је прописно, о учествовању представника европских трећих земаља и о условима њиховог учествовања одлучује се у споразумима из члана 66.

3. Савјетодавно тијело из члана 33. става 4. именује четири своја члана који учествују у управном одбору као посматрачи. Они у најширој могућој мјери представљају различите ставове заступљене у савјетодавном тијелу. Њихов мандат траје 30 мјесеци и може се обновити.

Члан 35.

ПРЕДСЈЕДАВАЊЕ УПРАВНИМ ОДБОРОМ

1. Управни одбор између својих чланова бира председника и допредседника. Допредседник по службеној дужности замјењује председника у случају његове/њене спречености обављања својих дужности.

2. Мандат председника и допредседника истиче када престане њихово чланство у управном одбору. У складу с тим мандат председника и допредседника траје три године. Овај се мандат може обновити једанпут.

Члан 36.

СЈЕДНИЦЕ

- Сједнице управног одбора сазива његов председник.
- Извршни директор Агенције учествује у расправама.
- Управни одбор одржава најмање двије редовне сједнице годишње. Осим тога, састаје се на захтјев председника или на захтјев најмање једне трећине својих чланова.
- Управни одбор може позвати било коју особу чије мишљење може бити корисно, да учествује на сједницама као проматрач.
- Члановима управног одбора могу, у складу с правилима поступка, помагати савјетници или стручњаци.
- Секретаријат за управни одбор обезбјеђује Агенција.

Члан 37.

ГЛАСАЊЕ

1. Не доводећи у питање члан 39. став 1., управни одбор доноси своје одлуке двотрећинском већином својих чланова. На захтјев члана управног одбора, одлука из члана 33. става 2. тачке (к) доноси се једногласно.

2. Сваки члан именован у складу с чланом 34. ставом 1. има један глас. У одсутности члана, његов/њен замјеник стиче право на гласање. Посматрачи и извршни директор не гласају.

3. Правилима поступка утврђују се детаљнији поступци гласања, посебно услови под којима члан може дјеловати у има неког другог члана, као и захтјеви за кворумом тамо гдје је то прописно.

Члан 38.

ФУНКЦИЈЕ И ОВЛАШТЕЊЕ ИЗВРШНОГ ДИРЕКТОРА

1. Агенцијом управља њен извршни директор, који је сасвим независан у обављању својих задатака. Не доводећи у питање надлежности Комисије и управног одбора, извршни директор не тражи и не прима упутства од било које владе или било којег другог тијела.

2. Европски парламент или Вијеће могу позвати извршног директора да их извјести о обављању својих задатака.

3. Извршни директор има слиједеће функције и овлаштења:

(а) одобрава мјере Агенције како је одређено у члану 18., унутар граница одређених овом Уредбом, њеним правилима за спровођење и било каквим важећим законодавством;

(б) одлучује о инспекцијским прегледима и испитивањима како је предвиђено у чланцима 54. и 55.;

(ц) додјељује послове сертифицивања националним ваздухопловним властима или квалификованим субјектима у складу са смјерницама које даје управни одбор;

(д) обавља било какве међународне функције и остварује техничку сарадњу с трећим земаљама у складу с чланом 27.;

(е) предузима потребне мјере, укључујући доношење унутрашњих управних упутстава и објављивање саопштења, како би се обезбједило дјеловање Агенције у складу с одредбама ове Уредбе;

(ф) израђује сваке године нацрт општег извјештаја и доставља га управном одбору;

(г) у односу на особље Агенције спроводи овлаштења утврђена чланом 29. ставом 2.;

(х) израђује оцјену прихода и расхода Агенције у складу с чланом 59. и спроводи буџет у складу с чланом 60.;

(и) преноси своје овлаштење на друге чланове особља Агенције у складу с правилима која се доносе у складу с поступком из члана 65. става 2.;

(ј) уз сагласност управног одбора, доноси одлуке о оснивању локалних канцеларија у државама чланицама у складу с чланом 28. ставом 3.;

(к) израђује и спроводи годишњи програм рада;

(л) одговара на захтјеве за помоћ које добија од Комисије.

Члан 39.

ИМЕНОВАЊЕ ВИСОКИХ ДУЖНОСНИКА

1. Извршни директор се именује на основу заслуга, те документоване стручности и искуства који су важни за цивилно ваздухопловство. Извршног директора именује и разрешава управни одбор на приједлог Комисије. Управни одбор доноси одлуку трочетвртинском већином својих чланова. Прије именовања, управни одбор може од одабраног кандидата затражити да пред надлежним одбором или одборима Европског парламента да изјаву и одговори на питања њихових чланова.

2. Извршном директору може помагати један или више директора. Уколико је извршни директор одсутан или онемогућен, један од директора преузима његово мјесто.

3. Директори Агенције се именују на основу њихове професионалне стручности важне за цивилно ваздухопловство. Директоре именује и разрешује управни одбор на приједлог извршног директора.

4. Мандат извршног директора и других директора траје пет година. Мандат директора се може обнављати, док се мандат извршног директора може обновити само једанпут.

Члан 40.

ОВЛАШТЕЊЕ ОДБОРА ЗА ПРИТУЖБЕ

1. Унутар Агенције оснива се један или више одбора за притужбе.

2. Одбор или одбори за притужбе су одговорни за одлучивање о притужбама против одлука из члана 44.

3. Одбор или одбори за притужбе засједају по потреби. Комисија, дјелујући у складу с поступком из члана 65., одређује број одбора за жалбе и послове који им се додјељују.

Члан 41.

САСТАВ ОДБОРА ЗА ПРИТУЖБЕ

1. Одбор за притужбе се састоји од председника и два друга члана.

2. Председник и друга два члана имају своје замјенике који их заступају када су они одсутни.

3. Предсједника, друга два члана и њихове замјенике именује управни одбор из пописа стручних кандидата који је донијела Комисија.

4. Када одбор за притужбе сматра да природа притужбе то захтијева, може позвати два додатна члана из пописа наведеног у ставу 3.

5. Квалификације које се захтијевају за чланове сваког одбора за притужбе, овлашћење појединих чланова у припремној фази доношења одлука и услове гласања одређује Комисија, дјелујући у складу с поступком из члана 65. става 3.

Члан 42.

ЧЛАНОВИ ОДБОРА ЗА ПРИТУЖБЕ

1. Мандат чланова одбора за притужбе, укључујући предсједника и замјенике траје пет година. Овај се мандат може обновити.

2. Чланови одбора су независни. При доношењу одлука не обвезују их никаква упутства.

3. Чланови одбора за притужбе не смију обављати никакве друге дужности унутар Агенције. Чланови одбора за притужбе могу радити скраћено радно вријеме.

4. Чланови одбора за притужбе се током њиховог мандата не могу удаљити из њихове службе нити с пописа стручних кандидата, осим у случају када за такво удаљавање постоје озбиљни разлози и када Комисија, након што добије мишљење управног одбора, донесе такву одлуку.

Члан 43.

ИСКЉУЧЕЊЕ И ПРИГОВОР

1. Чланови одбора за притужбе не могу учествовати у било каквом жалбеном поступку уколико у њему имају било какав лични интерес, уколико су раније били заступници једне од страна у поступку, или уколико су учествовали у доношењу одлуке која је предмет притужбе.

2. Уколико ради једног од разлога наведених у ставу 1., или ради било каквог другог разлога, члан одбора за притужбе сматра да не би требао/требала учествовати у било којем жалбеном поступку, он/она о томе обавјештава одбор за притужбе.

3. Било која страна у жалбеном поступку може уложити приговор на чланове одбора за притужбе на основу разлога наведених у ставу 1., или уколико за било ког члана постоји сумња на пристраност. Било какав приговор ове врсте није допуштен, уколико странка у жалбеном поступку, иако зна разлог за приговор, не предузме процедуралне кораке. Приговор се не може уложити на основу држављанства чланова.

4. О мјерама које се предузимају у случајевима наведеним у ставовима 2. и 3., одбор за притужбе одлучује без учествовања дотичног члана. Ради доношења одлуке, дотичног члана у одбору за притужбе замјењује његов/њен замјеник.

Члан 44.

ОДЛУКЕ КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ ПРИТУЖБЕ

1. Притужба се може уложити на одлуке које Агенција доноси у складу с чланцима 20., 21., 22., 23., 55. или 64.

2. Притужба уложена у складу са ставом 1. нема дејство одгајања. Међутим, Агенција може, ако сматра да околности то допуштају, одгодити примјену одлуке на коју је уложена притужба.

3. Притужба против одлуке која не обуставља поступак у погледу једне од странака може се уложити само у вези с притужбом против коначне одлуке, осим у случају када је могућа посебна притужба на одлуку.

Члан 45.

ЛИЦА КОЈА МОГУ УЛОЖИТИ ПРИТУЖБУ

Свако физичко или правно лице може уложити притужбу против одлуке која је упућена тој особи, или против одлуке која има директан и индивидуалан утицај на њу, иако се ради о одлуци која је упућена некој другој особи. Странке у поступку могу бити странка у жалбеном поступку.

Члан 46.

РОК И ОБЛИК

Притужба заједно с њеним образложењем улаже се у писменом облику при Агенцији у року од два мјесеца од обавјештења дотичне лица о мјерама, или уколико таквог обавјештења нема, у року од два мјесеца од дана када је то лице дознало о тим мјерама.

Члан 47.

ПРИВРЕМЕНА РЕВИЗИЈА

1. Уколико извршни директор сматра да је притужба прихватљива и добро основана, он/она може исправити одлуку. То се не примјењује у случају када је у жалбеном поступку подносилац притужбе супротстављен другој страни.

2. Уколико се одлука не исправи у року од мјесец дана од пријема образложења притужбе, Агенција одмах одлучује о томе да ли ће одложити примјену одлуке у складу с другом реченицом члана 44. става 2. и доставља притужбу одбору за притужбе.

Члан 48.

ИСПИТИВАЊЕ ПРИТУЖБИ

1. Уколико је притужба допуштена, одбор за притужбе испитује да ли је она добро заснована.

2. При испитивању притужбе у складу са ставом 1., одбор за притужбе дјелује брзо. Он позива странке у жалбеном поступку, колико је често то потребно, да у одређеном року доставе примједбе на обавјештења које је издао сам одбор за притужбе или на саопштења других странака у жалбеном поступку. Странке у жалбеном поступку имају право давања усмених изјава.

Члан 49.

ОДЛУКЕ О ПРИТУЖБИ

Одбор за притужбе може спроводити било које овлашћење које је у надлежности Агенције или може пренијети случај надлежном тијелу Агенције. Одлука одбора за притужбе обвезује то надлежно тијело.

Члан 50.

ТУЖБЕ ПРЕД СУДОМ ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА

1. Суду Европских заједница се могу уложити тужбе за поништење аката Агенције који су правно обвезујући према трећим странама, за непоступање и за штете које је Агенција узроковала током својих активности.

2. Тужбе за поништење одлука које је Агенција донијела у складу с чланцима 20., 21., 22., 23., 55. или 64. могу се уложити Суду Европских заједница, тек након што се исцрпе сви жалбени поступци унутар Агенције.

3. Агенција предузима све потребне мјере за спровођење пресуде Суда Европских заједница.

Члан 51.

ДИРЕКТНА ПРИТУЖБА

Државе чланице и институције Заједнице могу уложити директну притужбу Суду Европских заједница против одлука Агенције.

Одјелак III.

МЕТОДЕ РАДА

Члан 52.

ПОСТУПЦИ ЗА ОБЛИКОВАЊЕ МИШЉЕЊА, ПРОПИСА О ПЛОВИДБЕНОСТИ И СМЈЕРНИЦА

1. У најкраћем могућем року након ступања ове Уредбе на снагу, управни одбор успоставља транспарентне поступке за издавање мишљења, прописа о пловидбености и смјерница из члана 18. тачака (а) и (ц).

Ови поступци:

(а) заснивају се на стручном знању које је на располагању у ваздухопловним властима држава чланица;

(б) кад год је то потребно, укључују одговарајуће стручњаке одговарајућих заинтересованих страна;

(ц) обезбеђују да Агенција објављује документе и да се у великој мјери савјетује са заинтересованим странама, у складу с

терминским планом и поступком који укључује обвезу Агенције да у поступку савјетовања даје одговоре у писменом облику.

2. Када Агенција у складу с чланом 19. обликује мишљења, прописе о пловидбености и смјернице које ће примјењивати државе чланице, она успоставља поступак за савјетовање с државама чланицама. У ту сврху она може оформити радну скупину у коју свака држава чланица има право именовати свог стручњака.

3. Мјере из члана 18. тачака (а) и (ц) и поступци утврђени у складу са ставом 1. овог члана објављују се у службеним публикацијама Агенције.

4. Агенција мора успоставити посебне поступке за хитне мјере које Агенција спроводи као реакцију на проблем безбједности и за информисање одговарајућих заинтересованих страна о мјерама које морају провести оне саме.

Члан 53.

ПОСТУПЦИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ОДЛУКА

1. Управни одбор мора успоставити транспарентне поступке за доношење појединачних одлука како је предвиђено чланом 18. тачком (д).

Ти поступци:

(а) обезбјеђују саслушање физичког или правног лица на коју се односи одлука и било које друге странке на коју та одлука директно и индивидуално утиче;

(б) предвиђају обавјештавање физичког или правног лица о одлуци и њено објављивање;

(ц) предвиђају да физичко или правно лице, којој је одлука упућена и било која друга странка у поступку, добију информацију о правном лијеку који у складу с овом Уредбом таквој особи стоји на располагању;

(д) обезбјеђују да одлуке укључују образложења.

2. Управни одбор успоставља поступке којима се одређују услови обавјештавања о одлукама, уважавајући при том жалбени поступак.

3. Агенција мора успоставити посебне поступке за хитне мјере које Агенција спроводи као реакцију на проблем безбједности и за информисање одговарајућих заинтересованих страна о мјерама које морају провести оне саме.

Члан 54.

ИНСПЕКЦИЈСКИ ПРЕГЛЕДИ ДРЖАВА ЧЛАНИЦА

1. Не доводећи у питање имплементирајућа овлаштења које су Уговором дане Комисији, Агенција помаже Комисији у надзирању примјене ове Уредбе и њених правила за спровођење, обављајући стандардизацијске инспекције у надлежним властима држава чланица како је одређено у члану 24. ставу 1. У складу са законским одредбама државе чланице, службена лица овлаштена овом Уредбом и службена лица које одреде националне власти које учествују у таквим инспекцијским прегледима, овлаштени су:

(а) за преглед одговарајућих евиденција, података, поступака и било каквог другог материјала важног за постизање нивоа безбједности у ваздухопловству у складу с овом Уредбом;

(б) за добијање копија или извода из таквих евиденција, података, поступака и других материјала;

(ц) за тражење усменог објашњења на лицу мјеста;

(д) за улазак у било које одговарајуће просторије, тло или превозно средство.

2. Функционери Агенције овлаштени за инспекцијске прегледе из става 1. спроводе своје овлаштења након предочавања писменог овлаштења у којем су наведени предмет и сврха инспекцијског прегледа, те датум његовог почетка. Прије инспекцијског прегледа Агенција благовремено обавјештава предметну државу чланицу о инспекцијском прегледу те о идентитету овлашћених функционера.

3. Предметна држава чланица се подвргава инспекцијским прегледима и обезбјеђује да им се такође подвргну одговарајућа тијела и лица.

4. Када инспекцијски преглед који се спроводи у складу с овим чланом обухвата инспекцијски преглед предузећа или удружења предузећа, примјењују се одредбе члана 55. Уколико се подужеће противи инспекцијском прегледу, дотична држава чланица пружа помоћ службеним лицима које је овластила Агенција како би им омогућила обављање инспекцијског прегледа.

5. Извјештаји састављени на основу овог члана стављају се на располагање на службеном језику или језицима државе чланице у којој је инспекцијски преглед обављен.

Члан 55.

ИСТРАЖИВАЊЕ У ПРЕДУЗЕЋИМА

1. Агенција може сама спроводити или додијелити националним ваздухопловним властима или квалификованим субјектима задатак спровођења свих потребних истраживања у предузећима, примјеном члана 7., 20., 21., 22., 23. и члана 24. става 2. Ова истраживања се спроводе у складу са законским одредбама држава чланица у којима се предузимају. Ради тога лица која су овлаштена овом Уредбом имају овлаштења:

(а) за преглед одговарајућих евиденција, података, поступака и било каквог другог материјала важног за спровођење задатака Агенције;

(б) за добијање копија или извода из таквих евиденција, података, поступака и других материјала;

(ц) за тражење усменог објашњења на лицу мјеста;

(д) за улазак у било које одговарајуће просторије, тло или превозно средство;

(е) за спровођење инспекцијских прегледа ваздухоплова у сарадњи с државом чланицом.

2. Лица овлаштена за истраживања из става 1. спроводе своја овлаштења након предочавања писменог овлаштења у којем су наведени предмет и сврха истраживања.

3. Благовремено прије истраживања, Агенција обавјештава државу чланицу на чијем подручју ће се истраживање провести о самом истраживању и о идентитету овлашћених лица. Службена лица дотичне државе чланице, на захтјев Агенције, помажу тим овлашћеним лицима у обављању њихових дужности.

Члан 56.

ГОДИШЊИ ПРОГРАМ РАДА

Циљ је годишњег програма рада унапријеђење трајног побољшања безбједности Европског ваздухопловства, те усклађеност с циљевима, овлаштењима и задацима Агенције, како је наведено у овој Уредби. У њему се јасно означава које су овлаштења и задаће Агенције додане, измијењене или избрисане у односу на претходну годину.

Приказ годишњег програма рада заснива се на методологији коју користи Комисија у оквиру управљања заснованог на активностима.

Члан 57.

ОПШТИ ГОДИШЊИ ИЗВЈЕШТАЈ

Општи годишњи извјештај описује начин на који је Агенција провела свој годишњи програм рада. У њему се јасно означава која су овлаштења и задаће Агенције додане, измијењене или избрисане у односу на претходну годину.

Извјештај приказује активности које је Агенција извела и оцјењује њихове резултате у односу на постављене циљеве и термински план, ризике повезане с тим активностима, употребу ресурса и опште пословање Агенције.

Члан 58.

ТРАНСПАРЕНТНОСТ И КОМУНИКАЦИЈА

1. На документе Агенције примјењује се Уредба (ЕЗ-а) бр. 1049/2001.

2. Агенција може подстаћи комуникацију на подручјима у оквиру своје мисије. Она посебно обезбјеђује да се, осим публикације наведене у члану 52. ставу 3., јавности и било којој заинтересованој страни брзо пруже објективне, поуздане и лако разумљиве информације у односу на њен рад.

3. Било која правно или физичко лице може се обратити писменим путем Агенцији на било којем од језика из члана 314. Уговора. То лице има право на одговор на истом том језику.

4. Информације које Агенција прикупи у складу с овом Уредбом подлијежу Уредби (ЕЗ-а) бр. 45/2001 Европског парламента и Вијећа од 18. децембра 2000. о заштити лица при обради личних података у установама и тијелима Заједнице те о слободном протоку таквих података[11].

Одјељак IV.

ФИНАНСИЈСКИ ЗАХТЈЕВИ

Члан 59. БУЏЕТ

1. Приходи Агенције се састоје од:

(а) доприноса из Заједнице;

(б) доприноса из било које европске треће земље с којом је Заједница склопила споразуме из члана 66.;

(ц) такси које плаћају подносиоци захтјева или имаоци сертификата и овлаштења које издаје Агенција;

(д) накнада за публикације, обуку и било какве друге услуге које пружа Агенција; и

(е) било каквих добровољних финансијских доприноса из држава чланица, трећих земаља или других субјеката, под условом да такви доприноси не угрожавају независност и непристраност Агенције.

2. Издаци Агенције укључују кадровске и управне трошкове те трошкове за инфраструктуру и пословање.

3. Приходи и издаци морају бити уравнотежени.

4. У буџету Агенције посебно се приказују регулаторни буџети и таксе које се прописују и убиру за дјелатности сертификациона.

5. Сваке године управни одбор на основу нацрта извјештаја о процјенама прихода и издатака израђује извјештај о процјенама прихода и издатака Агенције за сљедећу финансијску годину.

6. Извјешће о процјенама из става 4., које укључује нацрт плана успоставе заједно с привременим програмом рада, управни одбор доставља најкасније до 31. марта Комисији и државама с којима је Заједница склопила споразуме из члана 66.

7. Комисија упућује ова извјештаја о процјенама буџетском тијелу заједно с прелиминарним нацртом општег буџета Европске уније.

8. На основу извјештаја о процјенама, Комисија у прелиминарном нацрту општег буџета Европске уније уноси процјене које сматра потребним за план успоставе као и износ субвенција из општег буџета те га доставља буџетском тијелу у складу с чланом 272. Уговора.

9. Буџетско тијело одобрава буџетска средства за субвенционирање Агенције. Буџетско тијело усваја план успоставе Агенције.

10. Буџет усваја управни одбор. Он постаје коначним након коначног усвајања општег буџета Европске уније. По потреби, усклађује се с њим.

11. Управни одбор у што краћем року обавјештава буџетско тијело о својој намјери имплементације било којег пројекта који може имати значајне финансијске посљедице на финансирање буџета, што се посебно односи на било какве пројекте повезане с имовином, као што су најам или куповина зграда. О томе се обавјештава Комисија.

Када подружница буџетског тијела обавјештења о својој намјери давања мишљења, она упућује своје мишљење управном одбору у року од шест седмица од дана пријема обавјештења о пројекту.

Члан 60.

ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА И НАДЗОР БУЏЕТА

1. Извршни директор спроводи буџет Агенције.

2. Најкасније до 1. марта након сваке финансијске године, рачуновођа Агенције доставља привремени финансијски извјештај рачуновођи Комисије, заједно с извјештајем о

извршењу буџета и о финансијском пословању за ту финансијску годину. Рачуновођа Комисије консолидује привремени финансијски извјештај институција и децентрализованих тијела у складу с чланом 128. Уредбе Вијећа (ЕЗ-а, Еуратом) бр. 1605/2002 од 25. јуна 2002. о Финансијској уредби која се примјењује на општи буџет Европских заједница[12].

3. Најкасније до 31. марта након сваке финансијске године, рачуновођа Комисије доставља привремене финансијске извјештаје Агенције Ревизорском суду, заједно с извјештајем о извршењу буџета и о финансијском пословању за ту финансијску годину. Извјештај о извршењу буџета и о финансијском пословању за ту финансијску годину доставља се такође Европском парламенту и Вијећу.

4. У складу с чланом 129. Уредбе (ЕЗ-а, Еуратом) бр. 1605/2002, по пријему примједби Ревизорског суда на привремене финансијске извјештаје Агенције, извршни директор израђује завршни рачун Агенције на своју властиту одговорност и доставља га управном одбору на мишљење.

5. Управни одбор даје мишљење о завршном рачуну Агенције.

6. Најкасније до 1. јула након сваке финансијске године, извршни директор доставља завршни рачун Европском парламенту, Вијећу, Комисији и Ревизорском суду, заједно с мишљењем управног одбора.

7. Завршни рачун се објављује.

8. Најкасније до 30. септембра извршни директор шаље Ревизорском суду одговор на његове примједбе. Он овај одговор такође шаље управном одбору.

9. Извршни директор доставља Европском парламенту, на његов захтјев, било какве информације које су потребне за несметану примјену поступка разрјешавања предметне финансијске године, како је предвиђено у члану 146. ставу 3. Уредбе (ЕЗ-а, Еуратом) бр. 1605/2002.

10. Европски парламент, на препоруку Вијећа, дјелујући квалификованом већином, прије 30. априла године Н + 2, даје разрјешење извршном директору у погледу имплементације буџета за годину Н.

Члан 61.

СУЗБИЈАЊЕ ПРИЈЕВАРА

1. За сузбијање пријевара, корупције и других незаконитих радњи, без ограничења се примјењују одредбе Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1073/1999 Европског парламента и Вијећа од 25. маја 1999. о истрагама које спроводи Европски уред за спрјечавање пријевара (ОЛАФ)[13].

2. Агенција ће приступити Међународном споразуму који је 25. маја 1999. склопљен између Европског парламента, Вијећа Европске уније и Комисије Европских заједница о унутрашњим истрагама које спроводи Европски уред за спрјечавање пријевара (ОЛАФ)[14], те ће без одлагања издати одговарајуће прописе који се примјењују на њено особље.

3. Одлуке о финансирању те имплементацији споразуми и инструменти који из њих произлазе изричито наводе да Ревизорски суд и ОЛАФ могу, ако је потребно, провјеравати на лицу мјеста примаоце средстава Агенције и посреднике који су одговорни за њихово додјељивање.

Члан 62.

ОЦЈЕЊИВАЊЕ

1. У року од три године од датума када Агенција преузме своје дужности, и сваких пет година након тога, управни одбор наручује независну спољну оцјену имплементације ове Уредбе.

2. Овим се оцјењивањем испитује колико Агенција успјешно обавља своје задатке. Такође се оцјењује утицај ове Уредбе, Агенција и њени радни поступци при успостављању високог нивоа безбједности цивилног ваздухопловства. При оцјењивању се уважавају ставови интересних скупина како на европском тако и на националном нивоу.

3. Управни одбор добија резултате оцјењивања и издаје препоруке Комисији у погледу промјена у овој Уредби, Агенцији и њеним радним праксама, а Комисија те препоруке

заједно са својим мишљењем и одговарајућим приједлозима упућује Европском парламенту и Вијећу. Ако је потребно, укључује се акцијски план с терминским планом. Резултати и препоруке оцјењивања се објављују.

Члан 63.

ФИНАНСИЈСКЕ ОДРЕДБЕ

Финансијска правила која се примјењују на Агенцију доноси управни одбор након савјетовања с Комисијом. Она не смију одступати од Уредбе Комисије (ЕЗ-а, Еуратом) бр. 2343/2002 од 19. новембра 2002. о оквирној Финансијској уредби за тијела из члана 185. Уредбе Вијећа (ЕЗ, Еуратом) бр. 1605/2002 о Финансијској уредби која се примјењује на општи буџет Европских заједница[15], осим када се таква одступања изричито захтијевају за рад Агенције и када је Комисија за то дала претходну сагласност.

Члан 64.

РЕГУЛИСАЊЕ ТАКСИ И НАКНАДА

1. Мјере намијењене за измјене и допуне небитних елемената ове Уредбе у погледу такси и накнада, њеним допуњавањем, доносе се у складу с регулаторним поступком детаљно предвиђеним у члану 65. ставу 4.

2. Комисија се савјетује с управним одбором о нацрту мјера из става 1.

3. Мјере из става 1. посебно одређују за што се плаћају таксе и накнаде на основу члана 59. става 1. тачака (ц) и (д), износ такси и накнада и начин на који се оне плаћају.

4. Таксе и накнаде се наплаћују за:

(а) издавање и обнављање сертификата те с тим повезане функције сталног надзора;

(б) пружање услуга; приказују се стварни трошкови сваке појединачне услуге;

(ц) обраду притужби.

Све таксе и накнаде су изражене и плаћају се у еурима.

5. Износ такси и накнада се одређује у таквој висини да се обезбеди да је приход од њих у начелу довољан за покривање цјелокупних трошкова пружених услуга. Те таксе и накнаде, укључујући оне прикупљене током 2007. године, представљају намјенски приход Агенције.

Поглавље IV.

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 65.

ОДБОР

1. Комисији помаже одбор.

2. Код позивања на овај став, примјењују се чланови 3. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

3. Код позивања на овај став, примјењују се чланови 5. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

Раздобље из члана 5. става 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ износи један мјесец.

4. Код позивања на овај став, примјењују се члан 5а ставови 1. до 4. и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

5. Код позивања на овај став, примјењују се члан 5а ставови 1. до 4. и став 5. тачка (б), те члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

Рокови у члану 5а ставу 3. тачки (ц), ставу 4. тачки (б) и ставу 4. тачки (е) Одлуке 1999/468/ЕЗ одређени су на 20 дана.

6. Код позивања на овај став, примјењују се члан 5а ставови 1., 2. и 4., став 5. тачка (б) и став 6., те члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

7. Код позивања на овај став, примјењује се члан 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ.

Прије доношења своје одлуке, Комисија се савјетује с одбором из става 1. овог члана.

Раздобље предвиђено чланом 6. тачком (б) Одлуке 1999/468/ЕЗ износи три мјесеца.

Када држава чланица упути Вијећу одлуку Комисије, Вијеће може квалификованом већином у року од три мјесеца донијети другачију одлуку.

Члан 66.

УЧЕСТВОВАЊЕ ЕВРОПСКИХ ТРЕЋИХ ЗЕМАЉА

Агенција је отворена за учествовање европских трећих земаља које су потписнице Чикашке конвенције и које су склопиле споразуме с Европском заједницом, при чему су усвојиле и примјењују право Заједнице у подручју на које се односи ова Уредба и њена имплементирајућа правила.

У складу с одговарајућим одредбама ових споразума, развијају се рјешења којима се, између осталог, одређују природа и распон те детаљна правила учествовања тих држава у раду Агенције, укључујући одредбе о финансијским доприносима и особљу.

Члан 67.

ПОЧЕТАК РАДА АГЕНЦИЈЕ

1. Агенција од 28. септембра 2003. преузима дужност обављања задатака сертификовања у складу с чланом 20. До тог датума државе чланице настављају спроводити ваљане законе и друге прописе.

2. Током додатног пријелазног раздобља у трајању од 42 мјесеца од датума из става 1., државе чланице могу наставити издавати сертификате и одобрења одступајући од одредаба члана 5., 6., 12. и 20., под условима које одреди Комисија у мјерама донесеним за њихову примјену. Када у том контексту државе чланице издају сертификате на основу сертификата изданих у трећим земаљама, мјере које донесе Комисија морају уважавати начела утврђена чланом 12. ставом 2. тачкама (б) и (ц).

Члан 68.

КАЗНЕ

Државе чланице морају одредити казне за кршење ове Уредбе и њених правила за спровођење. Ове казне морају бити учинковите, размјерне и одвраћајуће.

Члан 69.

ОПОЗИВИ

1. Овиме се опозива Уредба (ЕЗ-а) бр. 1592/2002, не доводећи у питање одредбе другог подстава.

Упућивања на опозвану Уредбу тумаче се као упућивања на ову Уредбу у складу с корелацијском табелом из Анекса VI.

2. Овиме се опозива Директива Вијећа 91/670/ЕЕЗ од датума нивоа на снагу мјера из члана 7. става 6.

3. Анекс III. Уредби (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 брише се с даном нивоа на снагу одговарајућих мјера из члана 8. става 5.

4. Одредбе члана 11. се примјењују на производе, дијелове и уређаје те на организације и лица чија је сертификација обављена или призната у складу с одредбама аката наведених у ставовима 1., 2. и 3. овог члана.

5. Овиме се опозива Директива 2004/36/ЕЗ од датума нивоа на снагу мјера из члана 10. става 5. ове Уредбе, не доводећи у питање имплементирајућа правила из члана 8. става 2. те Директиве.

Члан 70.

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Ова Уредба ступа на снагу 20. дана од њене објаве у Службеном листу Европске уније.

Чланци 5., 6., 7., 8., 9. и 10. примјењују се од датума наведених у њиховим одговарајућим правилима за спровођење, али не касније од 8. априла 2012.

Ова Уредба у цијелости обавезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Strasbourg (Стразбуру) 20. фебруара 2008.

За Европски парламент За Вијеће

Предсједник Предсједник

H. -G. Pöttering J. Lenarčič

АНЕКС I.

БИТНИ ЗАХТЈЕВИ ПЛОВИДБЕНОСТИ ИЗ ЧЛАНА 5.

1. Интегритет производа: интегритет производа мора бити обезбјеђен за све предвиђене услове летења током целокупног вијека употребе. Усклађеност са захтјевима се мора доказати оцјењивањем или анализом, који се по потреби допуњавају тестовима.

1.a. Структура и материјали: интегритет структуре мора бити обезбјеђен у целокупним аеродинамичким лимитима ваздухоплова, и довољно више од тога, укључујући његов погонски систем те се мора одржавати током целокупног вијека употребе ваздухоплова.

1.a.1. Сви дијелови ваздухоплова чији би квар могао смањити интегритет структуре, морају бити у складу са слиједећим условима, не доводећи до непожељних деформација или кварова. Ово укључује све дијелове који имају велику масу и средства за њихово учвршћивање.

1.a.1.a. Морају се уважити све комбинације оптерећења које се могу засновано очекивати, и више од тога, у распону тежина, распону тежишта, аеродинамичких лимита и вијека трајања ваздухоплова. Ово укључује оптерећења ради удара вјетра, маневрисања, пресуризације, помичних површина, контролних и пропулзивних система, како у ваздуху тако и на тлу.

1.a.1.b. Морају се уважити оптерећења и вјероватни кварови узроковани хитним слијетањима, било на тло или на воду.

1.a.1.c. Морају се уважити динамички ефекти при реакцији структуре на ова оптерећења.

1.a.2. Ваздухоплов мора бити ослобођен од било какве аероеластичне нестабилности и прекомјерне вибрације.

1.a.3. Производни поступци и материјали употријебљени у конструкцији ваздухоплова морају резултирати познатим и поновљивим структурним особинама. Морају се уважити све промјене особина материјала повезане с оперативним околинуем.

1.a.4. Ефекти цикличког оптерећења, пропадања условљеног околинуем, случајних и посебно узрокованих оштећења не смију смањити интегритет структуре испод нивоа прихватљиве резидуалне снаге. Морају се објавити све потребне упуте за обезбјеђивање континуиране пловидбености у овом смислу.

1.b. Погон: Треба доказати интегритет погонског система (тј. мотора и, када је прописно, пропелера) у целокупним аеродинамичким лимитима погонског система, и више, те га одржавати током целокупног вијека употребе погонског система.

1.b.1. Погонски систем мора у својим наведеним границама производити погон или снагу који се захтијевају у свим условима летења, водећи рачуна о условима и утицајима околине.

1.b.2. Производни поступци и материјали употријебљени у конструкцији погонског система морају резултирати познатим и поновљивим структурним понашањем. Морају се уважити све промјене особина материјала повезане с оперативним околинуем.

1.b.3. Ефекти цикличког оптерећења, пропадања условљеног околинуем и употребом те вјероватни посљедични кварови дијелова не смију смањити интегритет погонског система испод прихватљивог нивоа. Морају се објавити сва потребна упутства за обезбјеђивање континуиране пловидбености у овом смислу.

1.b.4. Морају се објавити све потребне упуте, информације и захтјеви у погледу сигурне и исправне повезаности између погонског система и ваздухоплова.

1.c. Системи и опрема

1.c.1. Ваздухоплов не смије имати особине и детаље конструкције, за које је искуство показало да су опасни.

1.c.2. Ваздухоплов, укључујући системе, опрему и уређаје који се захтијевају за сертификацију типа, или који се захтијевају оперативним правилима, мора функционисати како је превидјено, у свим предвидивим оперативним условима у целокупним аеродинамичким лимитима ваздухоплова, и

довољно више од тога, уважавајући оперативни околину система, опреме или уређаја. Остали системи, опрема и уређаји који се не захтијевају за сертификацију типа, или који се не захтијевају оперативним правилима, без обзира на то да ли функционишу исправно или не, не смију умањивати безбједност нити негативно утицати на исправно функционисање било којих других система, опреме или уређаја. Системи, опрема и уређаји морају бити такви да за њихову употребу није потребна изузетна вјештина или снага.

1.c.3. Системи ваздухоплова и с њима повезани уређаји, гледани сваки за себе или у међусобном односу, морају бити пројектовани тако, да било који катастрофални квар не резултира из појединачног квара за који се није показало да је крајње невјероватан, те мора постојати обрнут однос између вјероватности квара и озбиљности његовог утицаја на ваздухоплов и његове путнике. У односу на наведени критеријум појединачног квара, прихватају се одговарајуће корекције у погледу величине и обима конфигурације ваздухоплова, ради чега је могуће да се критеријуми једног квара не испуњавају за неке дијелове и неке системе хеликоптера и малих ваздухоплова.

1.c.4. Посади, или по потреби особљу за одржавање, морају се на јасан, досљедан и недвосмислен начин дати информације потребне за сигурно обављање лета и информације у погледу несигурних услова. Системи, опрема и контроле, укључујући знакове и обавјештења, морају бити пројектовани и смјештени тако да се у највећој могућој мјери смање грешке које би могле допринијети стварању опасности.

1.c.5. Потребне су мјере опреза при пројектовању како би се у највећој могућој мјери смањиле опасности од разумно вјероватних пријетњи за ваздухоплов и путнике, у ваздухоплову и изван њега, укључујући заштиту од могућности већег квара или поремећаја било којег уређаја у ваздухоплову.

1.d. Континуирана пловидбеност

1.d.1. Морају се израдити упутства за континуирану пловидбеност како би се обезбједило да се стандард пловидбености за сертификацију типа ваздухоплова одржава током цијелог вијека употребе ваздухоплова.

1.d.2. Морају се обезбједити средства која омогућавају инспекцијски преглед, подешавање, подмазивање, уклањање или замјену дијелова и уређаја, када је то потребно за постизање континуиране пловидбености.

1.d.3. Упуте за континуирану пловидбеност морају бити у облику једног или више приручника, овисно о количини потребних података. Ови приручници морају обухватати упуте за одржавање и поправке, информације о сервисирању, поступке за проналажење кварова и за инспекцијске прегледе, у облику који омогућава практичну употребу.

1.d.4. Упуте за континуирану пловидбеност морају садржавати ограничења пловидбености која наводе вријеме за сваку обавезну замјену, временски размак између инспекцијских прегледа и одговарајуће поступке за обављање инспекцијског прегледа.

2. Аспекти пловидбености у односу на рад производа

2.a. Треба доказати да је за обезбјеђивање задовољавајућег нивоа безбједности лица у ваздухоплову или на тлу током рада производа, обављено слиједеће:

2.a.1. морају се одредити врсте операција за које је ваздухоплов одобрен те ограничења и информације које су потребне за безбједан лет, укључујући резултате и ограничења околине;

2.a.2. ваздухоплов се мора моћи сигурно контролисати и маневрисати у свим предвиђеним условима лета, укључујући и услове након квара једног или више погонских система. Мора се обратити дужна пажња на снагу пилота, околину у пилотској кабинџи, радно оптерећење пилота и друге људске факторе те на фазу лета и њено трајање;

2.a.3. мора бити могућ гласак пријелаз из једне фазе лета у другу, а да се при том не захтијева изузетна вјештина пилотирања, будност, снага или радно оптерећење у било каквим могућим условима лета;

2.a.4. vazduhoplov mora imati takvu stabilnost da захтјеви који се постављају на пилота не буду прекомјерни у погледу фазе лета и њеног трајања;

2.a.5. морају се утврдити поступци за нормалне летове, кварове и хитна стања;

2.a.6. морају се обезбједити упозорења или друге опомене намијењене за спрјечавање прекорачења нормалних аеродинамичних лимита, прикладне типу;

2.a.7. особине ваздухоплова и његових система морају омогућити безбједан повратак из крајњих аеродинамичких лимита у које ваздухоплов може доћи;

2.б. члановима посаде се морају ставити на располагање ограничења лета и друге информације потребне за безбједан лет;

2.ц. лет производа мора бити заштићен од опасности које произлазе из негативних спољних и унутрашњих услова, укључујући услове околине;

2.ц.1. посебно не смије доћи до несигурних услова ради изложености појавама као што су, али не само, лоше временске прилике, грмљавина, налет птица, поља с високофреквентним зрачењем, озон, итд., које се могу разумно очекивати током лета производа;

2.ц.2. путничке кабине морају пружати путницима одговарајуће услове превоза и одговарајућу заштиту од било каквих очекиваних опасности до којих може доћи током лета или које резултирају из хитних ситуација, укључујући пожар, дим, отровне гасове и брзу декомпресију. Морају се предузети предострожности да се путницима обезбједи све разумне могућности избегавања тешких озледа и брза евакуација ваздухоплова те да их се заштити од ефеката сила децелерације у случају хитног слијетања на тло или на воду. За случај потребе, морају се обезбједити јасни и недвосмислени знакови и обавјештења како би се путницима ваздухоплова дала упутства о одговарајућем сигурном понашању те о смјештају и исправној употреби безбједносне опреме. Потребна сигурносна опрема мора бити тренутно доступна;

2.ц.3. кабине за посаду морају бити уређене тако да олакшавају извођење летачких операција, укључујући средства која омогућавају запажање ситуације и управљање било каквим изузетним и хитним ситуацијама. Околину у кабинама за посаду не смије угрожавати способност посаде за обављање њихових задатака и мора бити пројектован тако да спрјечава ометања током лета и погрешну употребу контрола.

3. Организације (укључујући физичка лица која обављају пројектовање, производњу или одржавање)

3.a. Организацијама се издају одобрења када су испуњени сљедећи услови:

3.a.1. организација мора имати сва средства потребна за распон њеног рада. Та средства, између осталог, укључују слиједеће: објекте и уређаје, особље, опрему, алате и материјал, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ одговарајућим подацима и вођење евиденције;

3.a.2. организација мора увести и одржавати систем управљања како би обезбједила усклађеност с овим битним захтјевима пловидбености те мора тежити трајном побољшавању тог система;

3.a.3. организација мора успоставити споразуме с другим одговарајућим организацијама, када је то потребно, како би се обезбједила трајна усклађеност с битним захтјевима за пловидбеност;

3.a.4. организација мора успоставити систем за извјештавање и/или обраду података о догађајима, који се мора користити у оквиру система управљања из тачке 3.a.2. и у оквиру споразума из тачке 3.a.3., као допринос циљу трајног побољшавања безбједности производа;

3.б. ако се ради о организацијама које се баве обуком особља за одржавање, услови из тачака 3.a.3 и 3.a.4 се не примјењују.

АНЕКС II.

ВАЗДУХОПЛОВИ ИЗ ЧЛАНА 4. СТАВА 4.

Члан 4. ставови 1., 2. и 3. не примјењују се на ваздухоплове који спадају у једну или више ниже наведених категорија:

(а) историјски ваздухоплови који испуњавају ниже наведена мјерила:

(и.) једноставни ваздухоплови:

- чији је првобитни пројект настао прије 1. јануара 1955. и

- чија је производња обустављена прије 1. јануара 1975.

или

(ии.) ваздухоплови који имају несумњив историјски значај, који се односи на:

- учествовање у значајном историјском догађају, или

- важан корак у развоју ваздухопловства, или

- важну улогу у оружаним снагама државе чланице;

(б) ваздухоплови посебно пројектовани или прилагођени за истраживачке, експерименталне или научне сврхе, који се вјероватно производе у врло ограниченом броју;

(ц) ваздухоплов који је најмање 51 % изградио аматер или непрофитно удружење аматера за своје властите намјене и без комерцијалног циља;

(д) ваздухоплови који су били у служби војних снага, осим ако се ради о типу ваздухоплова, за који је Агенција усвојила стандард пројекта;

(е) ваздухоплови, хеликоптери, и падобрани с погоном који немају више од два сједишта, с највишом допуштеном масом при узлијетању (МТОМ), како је одређена у држави чланици, која не смије бити већа од:

(и.) 300 кг за копнени ваздухоплов/хеликоптер с једним сједалом; или

(ии.) 450 кг за копнени ваздухоплов/хеликоптер с два сједишта; или

(иии.) 330 кг за амфибијски или хидроавион/хеликоптер с једним сједалом; или

(ив.) 495 кг за амфибијски или хидроавион/хеликоптер с два сједишта, под условом да, ако лети и као хидроавион/хеликоптер и као копнени авион/хеликоптер, има највећу допуштену масу узлијетања испод лимита за оба случаја;

(в.) 472,5 кг за копнени ваздухоплов с два сједишта опремљен падобранским системом за сигурно заустављање ваздухоплова који је монтиран на носачу ваздухоплова;

(ви.) 315 кг за копнени ваздухоплов с једним сједалом опремљен падобранским системом за сигурно заустављање ваздухоплова који је монтиран на носачу ваздухоплова;

и за ваздухоплове чија брзина слома пловидбености или најмања стална брзина летења при слијетању не прелази калибрирану ваздушну брзину (ЦАС) од 35 чворова;

(ф) гироплани с једним или два сједишта чија највиша допуштена маса при узлијетању не прелази 560 кг;

(г) једрилице, укључујући оне које се лансирају ножно, чија највећа маса када су празне не смије бити већа од 80 кг ако се ради о једносједу, или 100 кг ако се ради о двосједу;

(х) реплике ваздухоплова које испуњавају мјерила из горњих тачака (а) или (д), чији је пројект конструкције сличан оригиналном ваздухоплову;

(и) ваздухоплов без посаде чија оперативна маса није већа од 150 кг;

(ј) било који други ваздухоплов чија маса када је празан није већа од 70 кг, укључујући и гориво.

АНЕКС III.

БИТНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ПИЛОТА ИЗ ЧЛАНА 7.

1. Школовање

1.a. Уопштено

1.a.1. Лице које приступа школовању за управљање ваздухопловом мора бити довољно зрело у образовном, физичком и менталном смислу како би могло усвојити,

одржавати и показати одговарајуће теоријско знање и практичну вјештину.

1.б. Теоријско знање

1.б.1. Пилот мора стећи и одржавати ниво знања примјерен активностима које се изводе у ваздухоплову и сразмјерну ризицима повезаним с тим типом активности. То знање мора укључивати најмање слиједеће:

- (и.) ваздухопловно право;
- (ии.) уопштено знање о ваздухопловима;
- (иии.) техничка знања повезана с категоријом ваздухоплова;
- (ив.) спровођење и планирање лета;
- (в.) дјеловање и ограничења човјека;
- (ви.) метеорологију;
- (виии.) навигацију;
- (вииии.) оперативне поступке, укључујући управљање ресурсима;
- (их.) начела летења;
- (х.) комуникације; и
- (хи.) нетехничке вјештине, укључујући препознавање и управљање пријетњама и погрешкама.

1.ц. Доказивање и одржавање теоријског знања

1.ц.1. Стицање и одржавање теоријског знања доказује се трајним оцјењивањем током школовања и, када је прописно, испитима.

1.ц.2. Стечено теоријско знање мора се одржавати на одговарајућем нивоу. То се доказује редовним оцјењивањима, испитима, тестовима и провјерама. Учесталост испита, тестова или провјера мора бити сразмјерна нивоу ризика повезаног с активношћу.

1.д. Практичне вјештине

1.д.1. Пилот мора стећи и одржавати практичне вјештине примјерене за извођење његових/њених активности у ваздухоплову. Ове вјештине морају бити сразмјерне ризицима повезаним с типом активности и морају обухватати, ако је то прописно, активностима које се обављају у ваздухоплову, слиједеће:

- (и.) активности прије узлијетања и током лета, укључујући утврђивање перформансе, масе и равнотеже ваздухоплова, преглед и сервисирање ваздухоплова, планирање горива, процјену временских прилика, планирање руте, ограничења ваздушног простора и расположивост полетно слетних стаза;
- (ии.) операције у ваздушној луци и у оквиру схеме саобраћаја;
- (иии.) предострожности и поступке за избјегавање судара;
- (ив.) провјеру ваздухоплова спољним визуелним прегледом;
- (в.) летачке маневре, укључујући оне у критичним ситуацијама, и с њима повезане маневре "упсет", ако су технички изводљиви;

(ви.) нормално узлијетање и слијетање и узлијетање и слијетање са вјетром који дува под правим углом у односу на правац писте;

(виии.) летење само на основу инструмената, када је прописно типу активности;

(вииии.) оперативне поступке, укључујући тимске вјештине и управљање ресурсима (ресорце манаџмент), када је прописно типу лета, с обзиром на то да ли се посада састоји од једног или од више чланова;

(их.) навигацију и спровођење правила летења и с њима повезаних поступака, употребом визуелног приступа или навигацијских помагала;

(х.) неубичајене операције или операције у случајевима нужде, укључујући симулиране кварове опреме ваздухоплова;

(хи.) усклађеност са поступцима контроле ваздушног саобраћаја и поступака комуникације;

(хиии.) посебни аспекти у вези са типом или класом ваздухоплова;

(хииии.) додатно практично школовање које се може захтијевати за ублажавање ризика повезаних с посебним активностима; и

(хив.) нетехничке вјештине, укључујући препознавање и поступање у случајевима опасности и кварова, употребом одговарајуће методологије процјене и повезаности с процјењивањем техничких вјештина.

1.е. Доказивање и одржавање практичних вјештина

1.е.1. Пилот мора доказати способност извођења поступака и маневара на нивоу стручности који је примјерен активностима које се изводе у ваздухоплову, на сљедећи начин:

(и) управљањем ваздухопловом унутар његових ограничења;

(ии.) глатким и тачним извођењем маневара;

(иии.) доношењем добрих процјена, и "аирмансхип-а";

(ив.) примјеном ваздухопловног знања;

(в.) одржавањем надзора над ваздухопловом у сваком тренутку, на начин који обезбјеђује успјешан исход поступка или маневра; и

(ви.) нетехничким вјештинама, укључујући препознавање и поступање у случајевима опасности и кварова, употребом одговарајуће методологије процјене и повезаности с процјеном техничких вјештина.

1.е.2. Стечене практичне вјештине морају се одржавати на одговарајућој нивоу. То се доказује редовним оцјењивањима, испитима, тестовима и провјерама. Учесталост испита, тестова или провјера мора бити сразмјерна нивоу ризика повезаног с активношћу.

1.ф. Познавање језика

Пилот мора доказати познавање језика у нивоу који је примјерен активностима које се изводе у ваздухоплову. Такво доказивање знања укључује:

(и) способност разумијевања докумената с временским подацима;

(ии.) употребу ваздухопловних рутних, узлетних и слетних карата и с њима повезаних докумената ваздухопловног информисања;

(иии.) способност комуницирања с другим посадама и с пружаоцима услуга у ваздушној пловидби, током свих фаза лета, укључујући припрему лета.

1.г. Школски уређаји за симулацију лета

Када се школски уређај за симулацију лета (ФСТД) користи за школовање или за доказивање о стицању и одржавању практичних вјештина, за тај ФСТД се мора утврдити одговарајући ниво ефикасности на оним подручјима која су важна за обављање одговарајућих задатака. Посебно ваздухоплову морају одговарати симулације конфигурације, квалитета управљања, перформансе ваздухоплова и понашања система.

1.х. Програм школовања

1.х.1. Школовање се мора спроводити кроз програм школовања.

1.х.2. Програм школовања мора испуњавати слиједеће услове:

(и) за сваки тип програма школовања мора се изградити наставни план; и

(ии.) програм школовања се мора подијелити на наставу из теоријских знања и на практично поучавање летења (укључујући школовање на школском уређају за симулацију лета (ФСТД)), ако је прописно.

1.и. Инструктори

1.и.1. Теоријска настава

Теоријску наставу морају одржавати одговарајући стручни инструктори. Они морају:

(и) имати одговарајуће знање из подручја за које држе наставу; и

(ии.) способност употребе одговарајућих наставних метода.

1.и.2. Подучавање летења и обука на симулатору летења

Подучавање летења и обуку на симулатору летења обављају одговарајуће стручни инструктори, који имају сљедеће квалификације:

(и.) испуњавају захтјеве у погледу теоријског знања и искуства, који су у складу с обуком коју обављају;

(ии.) знају употребљавати одговарајуће методе подучавања;

(иии.) извјезбали су методе подучавања на оним поступцима и маневрима летења, за чије подучавање су те методе намијењене;

(ив.) доказали су способност подучавања у оним подручјима на којим ће подучавати, укључујући подучавање у предузлетној и послјелетној фази те на тлу; и

(в.) похађање редовних обука за освјежавање знања како би се обезбједило да се стандарди подучавања одржавају ажурним.

Инструктори летења такође морају имати право да дјелују као заповједници ваздухоплова у ваздухопловима за које обављају подучавање, осим ако се ради о новим типовима ваздухоплова.

1.ј. Испитивачи

1.ј.1. Лица одговорна за оцјењивање вјештине пилота морају:

(и) испуњавати услове за инструкторе летења или инструкторе симулације летења;

(ии.) бити стручни оцијенити успјешност пилота и спроводити тестове и провјере летења.

2. Захтјеви у погледу искуства

2.а.1. Лице које дјелује као члан посаде, инструктор или испитивач мора стећи и одржавати довољно искуства за активности које подучава, осим када имплементирајућа правила предвиђају доказивање стручности у складу с тачком 1.е.

3. Организације за школовање

3.а. Захтјеви у погледу организација за школовање

3.а.1. Организација за школовање пилота мора испуњавати сљедеће услове:

(и.) мора имати сва средства потребна за распон њеног рада. Та средства, између осталог, укључују сљедеће: објекте и уређаје, особље, опрему, алате и материјал, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ одговарајућим подацима и вођење евиденције;

(ии.) мора увести и одржавати систем управљања који се односи на безбједност и стандард школовања те морају тежити трајном побољшавању тог система; и

(иии.) мора успоставити споразуме с другим одговарајућим организацијама, када је то потребно, како би се обезбједила трајна усклађеност с горе наведеним захтјевима.

4. Здравствена способност

4.а. Здравствена мјерила

4.а.1. Пилоти морају периодично доказивати здравствену способност како би на задовољавајући начин обављали своју функцију, узимајући у обзир врсту активности. Усклађеност се мора доказати одговарајућим оцјењивањем заснованим на најбољим праксама ваздухопловне медицине, уважавајући врсту активности и могуће ментално и физичко погоршање стања ради доби.

Здравствена способност, која укључује физичку и менталну способност, значи да лице не болује ни од какве болести или инвалидности, ради које пилот не може:

(и.) изводити послове потребне за управљање ваздухопловом; или

(ии.) изводити у било које доба задатке који су му додијељени; или

(иии.) исправно запажати своју околину.

4.а.2. Када се здравствена способност не може у потпуности доказати, могу се примјенити мјере ублажавања које пружају једнаковриједну безбједност летења.

4.б. Доктори за ваздухопловно особље

4.б.1. Доктор за ваздухопловно особље мора:

(и.) бити образован и лиценциран за обављање лијечничке праксе;

(ии.) завршити обуку за ваздухопловну медицину те похађати редовну обуку за надопуњавање знања из подручја ваздухопловне медицине како би се обезбједило одржавање стандарда здравственог оцјењивања;

(иии.) имати практична знања и искуства о условима у којима пилоти обављају своје радне задатке.

4.ц. Центри ваздухопловне медицине

4.ц.1. Центри ваздухопловне медицине морају испуњавати сљедеће услове:

(и.) морају имати сва средства потребна за распон одговорности повезаних с њиховим овлашћењима. Та средства, између осталог, укључују сљедеће: објекте и уређаје, особље, опрему, алате и материјал, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ одговарајућим подацима и вођење евиденције;

(ии.) морају увести и одржавати систем управљања који се односи на безбједност и стандард здравственог оцјењивања те мора тежити трајном побољшавању тог система;

(иии.) морају успоставити споразуме с другим одговарајућим организацијама, када је то потребно, како би се обезбједила трајна усклађеност с тим захтјевима.

АНЕКС IV.

БИТНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА ЛЕТАЧКЕ ОПЕРАЦИЈЕ ИЗ ЧЛАНА 8.

1. Уопштено

1.а. Лет се не смије обавити ако чланови посаде и, ако је прописно, остало оперативно особље укључено у припрему и извођење лета не познају законе и друге прописе који се односе на извођење њихових задатака, а који су прописани за подручја преко којих се пролази, за ваздушне луке које се планирају употребити, те за с тим повезана навигацијска средства.

1.б. Лет се мора обавити на такав начин да се поштују оперативни поступци за припрему и извођење лета који су описани у летачком приручнику, или ако се тако захтијева, у оперативном приручнику. Да би се то омогућило, члановима посаде се, ако је то примјењиво, мора ставити на располагање систем контролне листе (checklist) за употребу у свим фазама лета ваздухоплова у уобичајеним, неуобичајеним и хитним ситуацијама. Морају се утврдити поступци за све разумно предвидиве хитне ситуације.

1.ц. Прије сваког лета, морају се одредити улоге и задужења сваког члана посаде. Заповједник ваздухоплова мора бити одговоран за управљање ваздухопловом и безбједност ваздухоплова те за безбједност свих чланова посаде, путника и терета.

1.д. Предмети или терет који могу представљати значајан ризик за здравље, безбједност, имовину или околину, као што су опасне материје, оружје и стреливо, не смију се уносити у нити један ваздухоплов, осим када се примјењују посебни безбједносни поступци и упутства за ублажавање с њима повезаних ризика.

1.е. Сви подаци, документи, евиденције и информације који су потребни за евидентирање поштовања услова наведених у тачки 5.ц. морају се похранити за сваки лет и морају бити на располагању током минималног временског раздобља у складу с типом лета.

2. Припрема лета

2.а. Лет се не смије започети ако свим расположивим средствима није утврђено да су испуњени сви сљедећи услови:

2.а.1. за извођење лета обезбјеђени су одговарајући уређаји који су директно потребни за лет и за сигурно управљање ваздухопловом, укључујући комуникацијску опрему и навигацијску помоћ, уважавајући расположиву документацију услуга ваздухопловног информисања;

2.а.2. посада мора бити упозната а путници информисани о смјештају и употреби одговарајуће опреме за хитне случајеве. Употребом специфицираних информација мора се посади и

путницима ставити на располагање довољно информација у погледу поступака у хитним ситуацијама и употребе кабинске безбједносне опреме.

2.a.3. Заповједник ваздухоплова се мора увјерити:

(и.) да је ваздухоплов пловидбен како је одређено у тачки б.;

(ии.) ако је потребно, да је ваздухоплов исправно регистрован и да се сертификати о томе налазе у ваздухоплову;

(иии.) да су инструменти и опрема који су потребни за тај лет, инсталирани у ваздухоплову и исправни, осим уколико су на основу листе минималне опреме (МЕЛ) или једнаковриједног документа допуштена одступања;

(ив.) да су маса ваздухоплова и мјесто тежишта такви да се лет може обавити у оквиру ограничења прописаних у документацији о пловидбености;

(в.) да су сва ручна и предата пртљага, као и терет исправно укрцани и обезбјеђени; и

(ви.) да се у било којем тренутку током лета неће премашити оперативна ограничења наведена у тачки 4.

2.a.4. Летачкој посади морају бити на располагању информације о метеоролошким приликама у ваздушној луци поласка, доласка, и када је потребно, у алтернативним ваздушним лукама те услови на летној рути (en-route). Посебна пажња се мора посветити могућим опасним атмосферским условима.

2.a.5. У случају лета у познатим или очекиваним условима залеђивања, ваздухоплов мора бити сертифициран, опремљен и/или припремљен за безбједан лет у таквим условима.

2.a.6. За лет који се заснива на правилима визуелног летења (ВФР), метеоролошки услови дуж руте којом ће се летјети морају бити такви да омогућавају усклађеност с тим правилима лета. За лет који се заснива на правилима инструменталног летења (ИФР) мора се одабрати одредишни, и када је примјењиво, алтернативна ваздушна лука(е) на коју ваздухоплов може слетјети, уважавајући посебно метеоролошку прогнозу, расположивост услуга у ваздушној пловидби, расположивост уређаја на тлу, те поступке инструменталног летења који су одобрени у држави у којој је смјештена одредишна или алтернативна ваздушна лука.

2.a.7. Количина горива и уља у ваздухоплову мора бити довољна како би се обезбједило да намјеравани лет буде сасвим безбједан, узимајући у обзир метеоролошке услове, било какве елементе који утичу на перформансе ваздухоплова и било каква очекивана кашњења лета. Осим тога, мора се носити и резерва горива за непредвиђене околности. Ако је прописно, треба утврдити поступке за управљање горивом (in-flight fuel management) током лета.

3. Летачке операције

3.a. У погледу летачких операција, морају бити испуњени сви ниже наведени услови:

3.a.1. ако је важно за тип ваздухоплова, током узлијетања и слијетања, и кадгод заповједник ваздухоплова то сматра потребним у интересу безбједности, сваки члан посаде мора сједити на свом мјесту и мора употријевити системе причвршћивања, зависно о типу ваздухоплова;

3.a.2. ако је важно за тип ваздухоплова, сви чланови посаде који морају бити на дужности у пилотској кабини, морају бити и остати на својим мјестима с причвршћеним безбједносним појасевима, осим ради физиолошких или оперативних потреба током лета;

3.a.3. ако је важно за тип ваздухоплова и за тип операција, прије узлијетања и слијетања, током таксирања и кад год то сматра потребним у интересу безбједности, заповједник ваздухоплова мора обезбједити да сваки путник правилно сједи и да је обезбјеђен;

3.a.4. лет се мора изводити на такав начин да се током свих фаза лета одржава одговарајући размак од других ваздухоплова те да се обезбједи одговарајуће надвисивање препрека. Тај размак мора бити најмање онакав како га захтијевају важећа правила летења;

3.a.5. лет се не смије наставити уколико познати услови нису и даље најмање једнаки онима из тачке 2. Осим тога, за летове који се заснивају на правилима инструменталног летења, приближавање ваздушној луци се не смије наставити испод одређених висина или изван одређеног положаја, уколико нису испуњени прописани услови видљивости;

3.a.6. у случају нужде, заповједник ваздухоплова мора обезбједити да се свим путницима дају упуте о хитним мјерама које су примјерене околностима;

3.a.7. заповједник ваздухоплова мора предузети све потребне мјере како би се последице раздорног понашања путника свеле на минимум;

3.a.8. ваздухоплов се не смије таксирати на подручјима за кретање ваздушном луком, нити се његов ротор смије укључити, осим ако је лице која управља одговарајуће стручно;

3.a.9. по потреби се морају примјенити поступци за управљање горивом током лета.

4. Перформансе ваздухоплова и оперативна ограничења

4.a. Ваздухопловом се мора управљати у складу с његовом документацијом о пловидбености те са свим повезаним оперативним поступцима и ограничењима како је наведено у његовом одобреном летачком приручнику или другој једнаковриједној документацији, овисно о случају. Летачки приручник или друга једнаковриједна документација морају бити на располагању посади, те се морају одржавати ажурним за сваки ваздухоплов.

4.b. Ваздухопловом се мора управљати у складу с ваљаном документацијом о утицају на околину.

4.ц. Лет се не смије започети или наставити уколико при планираној оперативној маси и уз уважавање свих фактора који значајно утичу на ниво перформансе ваздухоплова, планирана перформанса ваздухоплова не омогућава извођење свих фаза лета у оквиру одговарајућих раздаљина/подручја и надвисивања препрека. Фактори перформансе који значајно утичу на узлијетање, летење и прилажење/слијетање, су посебно:

(и.) оперативни поступци;

(ии.) барометарска висина ваздушне луке;

(иии.) температура;

(ив.) вјетар;

(в.) величина, нагиб и стање узлетно/слетног подручја; и

(ви.) стање конструкције ваздухоплова, погона или система, уважавајући могуће погоршање.

4.ц.1. Ови се фактори морају узети у обзир директно као оперативни параметри или не директно у смислу одступања или маргина који се могу предвидјети у планирању података о перформанси, како је прописно за тип ваздухоплова.

5. Инструменти, подаци и опрема

5.a. Ваздухоплов мора бити опремљен свом навигацијском, комуникацијском и другом опремом потребном за намјеравани лет, уважавајући примјењиве прописе ваздушног саобраћаја и правила летења у свакој фази лета.

5.b. Када је потребно, ваздухоплов мора бити опремљен свом потребном сигурносном и медицинском опремом те опремом за евакуацију и преживљавање, уважавајући ризике повезане с подручјима лета, рутама којима се лети, висином лета те трајањем лета.

5.ц. Сви подаци потребни летачком особљу за извођење лета морају бити ажурни и доступни у ваздухоплову, уважавајући примјењиве прописе ваздушног саобраћаја, правила летења, висину летења и подручја летења.

6. Континуирана пловидбеност

6.a. Ваздухопловом се не смије управљати, уколико:

(и.) ваздухоплов није у пловидбеном стању;

(ии.) оперативна опрема и опрема за хитне случајеве, који су потребни за намјеравани лет, нису припремни за употребу;

(иии.) документ о пловидбености ваздухоплова није ваљан;

и

(ив.) одржавање ваздухоплова није обављено у складу с програмом одржавања.

6.б. Прије сваког лета или досљедног низа узастопних летова, ваздухоплов мора бити прегледан у оквиру провјере прије узлијетања како би се утврдило да ли је прописан за намјеравани лет (fit to fly).

6.ц. Програм одржавања мора, посебно, садржавати задатке и временска раздобља одржавања, посебно оне које су наведене као обавезне у путама за континуирану пловидбеност.

6.д. Ваздухоплов се не смије употребљавати уколико након одржавања није пуштен у поновну употребу од стране лица или организације које су за то квалификоване. Потписано пуштање у употребу мора посебно садржавати основне појединости о обављеном одржавању.

6.е. Цјелокупна евиденција која показује пловидбеност ваздухоплова мора се чувати док се подаци садржани у њој не замијене новим информацијама које су по распону и детаљности једнаковриједне, али не мање од 24 мјесеца ако се ради о детаљној евиденцији о одржавању. Уколико се ваздухоплов да у закуп, цјелокупна евиденција која потврђује пловидбеност ваздухоплова, мора се чувати док траје закуп.

6.ф. Све модификације и поправке морају бити у складу с битним захтјевима за пловидбеност. Доказни подаци, који показују усклађеност са захтјевима пловидбености, морају се чувати.

7. Чланови посаде

7.а. Број и састав чланова посаде мора се одредити уважавајући слиједеће:

(и.) сертификацијска ограничења ваздухоплова, укључујући по потреби, показивање одговарајуће евакуације у случају нужде;

(ии.) конфигурацију ваздухоплова; и

(иии.) врсту и трајање лета.

7.б. Чланови кабинског особља морају:

(и.) бити обучени и редовно провјеравани како би се постигао и задржао одговарајући ниво стручности за обављање додијелих безбједносних задужења; и

(ии.) периодички се подвргавати оцјени здравствене способности за сигурно обављање својих безбједносних задужења. Усклађеност се доказује одговарајућим оцјенивањем заснованим на најбољим праксама ваздухопловне медицине.

7.ц. Заповједник ваздухоплова мора имати овлаштење за давање свих заповијести и за предузимање одговарајућих мјера у сврху обезбјеђења рада и безбједности ваздухоплова, те људи и/или имовине у њему.

7.д. У ситуацији нужде која угрожава рад и безбједност ваздухоплова и/или лица у њему, заповједник ваздухоплова мора предузети све мјере које сматра потребним у интересу безбједности. Када оваква мјера укључује кршење локалних прописа или поступака, заповједник ваздухоплова мора о томе без одлагања обавјештавати одговарајуће локално тијело.

7.е. Неуобичајене ситуације нужде се не смију симулирати ако се ваздухопловом превозе путници или терет.

7.ф. Нити један члан посаде не смије допустити да се ради ефеката умора умањи његова/њена ефикасност обављања послова и доношења одлука у нивоу да то угрожава безбједност лета, узимајући у обзир, између осталог, акумулацију умора, недовољно спавање, број прелетених сектора, ноћни рад или промјене временских зона. Раздобља одмора морају члановима посаде омогућити довољно времена да се опораве од ефеката претходних радних задужења и да се добро одморе до почетка слиједећег распореда лета.

7.г. Члан посаде не смије обављати додијелена задужења у ваздухоплову ако је под утицајем психоактивних материја или алкохола, или ако за то није способан ради озљеде, умора, узимања лијекова, болести или сличних узрока.

8. Додатни захтјеви за летење у комерцијалне сврхе и за летење сложених ваздухоплова на моторни погон

8.а. Летење у комерцијалне сврхе и летење сложених ваздухоплова на моторни погон не смију се изводити уколико нису испуњени следећи услови:

8.а.1. оператер мора имати, директно или не директно на основу уговора, средства потребна за распон и распон операција. Та средства, између осталог, укључују слиједеће: ваздухоплов, просторије и уређаје, управну структуру, особље, опрему, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ важним подацима и вођење евиденције;

8.а.2. оператер мора запошљавати само одговарајуће квалификовано и обучено особље те мора увести и одржавати програме за школовање и провјере чланова посаде и другог релевантног особља;

8.а.3. оператер мора успоставити листу минималне опреме (МЕЛ) или други једнаковриједан документ, уважавајући слиједеће:

(и.) у документу се мора предвидјети лет ваздухоплова у специфицираним условима, с одређеним инструментима, дијеловима опреме или функцијама који су на почетку лета неоперативни;

(ии.) документ се мора припремити за сваки поједини ваздухоплов, уважавајући одговарајуће оперативне услове и услове одржавања оператера; и

(иии.) листа минималне опреме (МЕЛ) се мора заснивати на главној листи минималне опреме (ММЕЛ), уколико је она на располагању, и не смије бити мање ограничавајућа од главне листе минималне опреме;

8.а.4. оператер мора успоставити и одржавати систем управљања како би се обезбједила усклађеност с овим битним захтјевима за операције те мора тежити трајном побољшању система; и

8.а.5. оператер мора успоставити и одржавати програм спрјечавања несрећа и обезбјеђења безбједности, укључујући програм за обавјештавање о догађајима, који се мора користити у оквиру управљачког система како би се допринијело циљу трајног побољшавања безбједности летења.

8.б. Летење у комерцијалне сврхе и летење сложених ваздухоплова на моторни погон смију се изводити само у складу с оперативним приручником оператера. Овај приручник мора садржавати све потребне упуте, информације и поступке за све ваздухоплове који се употребљавају и за извођење задужења оперативног особља. Морају се специфицирати ограничења која се односе на трајање лета те на раздобља рада и раздобља одмора чланова посаде. Оперативни приручник и његове ревизије морају бити у складу с одобреним приручником за летење и мора се по потреби измјенивати и допуњавати.

8.ц. Оператер мора успоставити одговарајуће поступке како би се последице раздорног понашања путника свеле на минимум;

8.д. Оператер мора развити и одржавати безбједносне програме прилагођене ваздухоплову и врсти лета, укључујући посебно:

(и.) безбједност у пилотској кабини;

(ии.) контролну листу за поступак прегледа ваздухоплова;

(иии.) програме школовања;

(ив.) заштити електронских и рачунарских система како би се спријечиле намјерне сметње и кварови система; и

(в.) извјештаје о незаконитим ометањима.

Ако безбједносне мјере могу негативно дјеловати на безбједност лета, треба процијенити ризике и развити одговарајуће поступке за умањивање ризика безбједности, што може захтијевати употребу посебне опреме.

8.е. Између пилота у летачкој посади, оператер мора једног пилота именовати заповједником ваздухоплова.

8.ф. За спрјечавање умора треба користити систем распореда особља. За један или за низ летова, оваквим системом распореда особља одређује се трајање лета, раздобља летачког задужења, послови и прилагођена раздобља одмора. Ограничења која се утврђују оваквим распоредом морају уважавати све релевантне чиниоце који доприносе умору, као што су, посебно, број сектора који су се прелетјели, прелажење временских зона, недовољно спавање, нарушавање циркадијског ритма, ноћни рад, позиционирање, кумулирано радно вријеме за одређена раздобља, расподјелу задужења

између чланова посаде те обезбјеђивање већег броја чланова посаде.

8.г. Задаци који су наведене у тачки б.а и које су описане у тачкама б.д и б.е мора надзирати организација одговорна за управљање континуираном пловидбеношћу, која осим захтјева из Анекса I. тачке 3.а., мора испуњавати и слиједеће услове:

(и.) организација мора бити овлаштена за одржавање производа, дијелова и уређаја који су под њеном одговорношћу или мора имати склопљен уговор с организацијом која је овлаштена за те производе, дијелове и уређаје; и

(ии.) организација мора израдити приручник намијењен за употребу и давање смјерница особљу на које се односи, у којем су описани сви поступци у смислу континуиране пловидбености, укључујући по потреби, опис уговора између те организације и организације која има одобрење за одржавање.

АНЕКС V.

МЈЕРИЛА ЗА КВАЛИФИКОВАНЕ СУБЈЕКТЕ ИЗ ЧЛАНА 13.

1. Субјект, његов директор и особље одговорно за извођење провјера не смију, било директно било као овлаштени заступници, учествовати у пројектирању, производњи, стављању на тржиште или у одржавању производа, дијелова, уређаја, саставних дијелова или система, а такође не смију учествовати у њиховим операцијама, сервисирању или употреби. Овим се не искључује могућност размјене техничких информација између укључених организација и квалификованог субјекта.

2. Субјект и особље одговорно за послове сертификовања морају обављати своја задужења с највећим могућим професионалним интегритетом и највећом могућом техничком стручношћу, те морају бити ослобођени било каквих притисака и подстицаја, посебно финансијске врсте који би могли утицати на њихове процјене и резултате њихових испитивања, посебно ако они долазе од лица или групе лица на које утичу резултати сертификовања.

3. Субјект мора запошљавати особље и посједовати средства који су потребни за одговарајуће обављање техничких и управних послова повезаних с поступком сертификовања; такође мора имати приступ опреми која је потребна за изванредне провјере.

4. Особље одговорно за испитивање мора имати:

- добро техничко и стручно образовање
- задовољавајуће познавање захтјева у погледу послова сертификовања које обављају и одговарајуће искуство у таквим поступцима

- способност потребну за израду изјава, евиденција и извјештаја којима се доказује да су испитивања спроведена.

5. Мора се јемчити непристрасност особља које спроводи испитивање. Њихово награђивање не смије зависити о броју испитивања које су провели нити о резултатима таквих испитивања.

6. Субјект мора закључити обезбјеђење од одговорности, осим у случају да његову одговорност преузима држава чланица у складу са својим националним законодавством.

7. Особље субјекта мора чувати професионалну тајну у погледу свих информација прикупљених током обављања њихових задужења у оквиру ове Уредбе.

АНЕКС VI.

КОРЕЛАЦИЈСКА ТАБЕЛА

Уредба (ЕЗ-а) бр. 1592/2002	Ова Уредба
члан 1.	члан 1.
члан 2. став 1.	члан 2. став 1.
члан 2. став 2. тачке (а) до (е)	члан 2. став 2. тачке (а) до (е)
-	члан 2. став 2. тачка (ф)
члан 2. став 3.	члан 2. став 3.
члан 3. тачке (а) до (г)	члан 3. тачке (а) до (г)

-	члан 3. тачке (х) до (л)
члан 4. став 1. тачке (а) до (ц)	члан 4. став 1. тачке (а) до (ц)
-	члан 4. став 1. тачка (д)
-	члан 4. ставови 2. и 3.
члан 4. став 2.	члан 4. став 4.
-	члан 4. став 5.
члан 4. став 3.	члан 4. став 6.
члан 5. став 1.	члан 5. став 1.
члан 5. став 2., први подстав, уводни текст	члан 5. став 2., први подстав, уводни текст
члан 5. став 2., први подстав, тачке (а) до (ц)	члан 5. став 2., први подстав, тачке (а) до (ц)
члан 5. став 2., први подстав, тачка (д)	члан 5. став 2., први подстав, тачке (д) и (е)
члан 5. став 2., први подстав, тачке (е) и (ф)	члан 5. став 2., први подстав, тачке (ф) и (г)
-	члан 5. став 3.
члан 5. став 3.	члан 5. став 4.
члан 5. став 4., први подстав, уводни текст	члан 5. став 5., први подстав, уводни текст
члан 5. став 4., први подстав, тачке (а) до (д)	члан 5. став 5., први подстав, тачке (а) до (д)
члан 5. став 4., први подстав, тачка (е) (и.) до (иии.)	члан 5. став 5., први подстав, тачка (е) (и.) до (иии.)
-	члан 5. став 5., први подстав, тачка (е) (ив.) до (ви.)
члан 5. став 4., први подстав, тачке (ф) до (и)	члан 5. став 5., први подстав, тачке (ф) до (и)
-	члан 5. став 5., први подстав, тачка (ј)
члан 5. став 5., први подстав, уводни текст	члан 5. став 6., први подстав, уводни текст
члан 5. став 5., први подстав, тачке (а), (б) и (ц)	члан 5. став 6., први подстав, тачке (а), (б) и (ц)
-	члан 5. став 6., први подстав, тачка (д)
члан 6.	члан 6.
-	члан 7.
-	члан 8.
-	члан 9.
-	члан 10.
члан 8. став 1.	члан 11. став 1.
-	члан 11. ставови 2. до 4.
члан 8. став 2.	члан 11. став 5.
-	члан 11. став 6.
члан 9.	члан 12.
-	члан 13.
члан 10. став 1.	члан 14. став 1.
-	члан 14. став 2.
члан 10. став 2.	члан 14. став 3.
члан 10. став 3.	члан 14. став 4.
члан 10. став 4.	члан 14. став 5.
члан 10. став 5.	члан 14. став 6.
члан 10. став 6.	члан 14. став 7.
члан 11.	члан 15.
-	члан 16.
члан 12.	члан 17.
члан 13., уводни текст	члан 18., уводни текст
члан 13. тачка (а)	члан 18. тачка (а)
-	члан 18. тачка (б)
члан 13. тачка (б)	члан 18. тачка (ц)
члан 13. тачка (ц)	члан 18. тачка (д)
-	члан 18. тачка (е)
члан 14.	члан 19.
члан 15. став 1., уводни текст	члан 20. став 1., уводни текст
члан 15. став 1. тачке (а) до (ј)	члан 20. став 1. тачке (а) до (ј)

-	члан 20. став 1. тачке (к) и (л)
члан 15. став 2.	члан 20. став 2.
-	члан 21.
-	члан 22.
-	члан 23.
члан 16. ставови 1. и 2.	члан 24. ставови 1. и 2.
-	члан 24. став 3.
члан 16. став 3.	члан 24. став 4.
члан 16. став 4.	члан 24. став 5.
-	члан 25.
члан 17.	члан 26.
члан 18.	члан 27.
члан 19.	члан 28.
члан 20.	члан 29.
члан 21.	члан 30.
члан 22.	члан 31.
члан 23.	члан 32.
члан 24. ставови 1. до 4.	члан 33. ставови 1. до 4.
-	члан 33. став 5.
члан 25. ставови 1. и 2.	члан 34. ставови 1. и 2.
-	члан 34. став 3.
члан 26.	члан 35.
члан 27.	члан 36.
члан 28.	члан 37.
члан 29. ставови 1. и 2.	члан 38. ставови 1. и 2.
члан 29. став 3. тачке (а) до (ј)	члан 38. став 3. тачке (а) до (ј)
-	члан 38. став 3. тачке (к) до (л)
члан 30.	члан 39.
члан 31.	члан 40.
члан 32.	члан 41.
члан 33.	члан 42.
члан 34.	члан 43.
члан 35.	члан 44.
члан 36.	члан 45.
члан 37.	члан 46.
члан 38.	члан 47.
члан 39.	члан 48.
члан 40.	члан 49.
члан 41.	члан 50.
члан 42.	члан 51.
члан 43.	члан 52.
члан 44.	члан 53.
члан 45.	члан 54.
члан 46. став 1., уводни текст	члан 55. став 1., уводни текст
члан 46. став 1. тачке (а) до (д)	члан 55. став 1. тачке (а) до (д)
-	члан 55. став 1. тачка (е)
члан 46. ставови 2. и 3.	члан 55. ставови 2. и 3.
-	члан 56.
-	члан 57.
члан 47. ставови 1. и 2.	члан 58. ставови 1. и 2.
члан 47. став 3.	-
члан 47. став 4.	члан 58. став 3.
члан 47. став 5.	-
-	члан 58. став 4.
члан 48. став 1., уводни текст	члан 59. став 1., уводни текст
члан 48. став 1. тачка (а)	члан 59. став 1. тачке (а) и (б)
члан 48. став 1. тачке (б) и (ц)	члан 59. став 1. тачке (ц) и (д)
-	члан 59. став 1. тачка (е)
члан 48. ставови 2. и 3.	члан 59. ставови 2. и 3.
-	члан 59. став 4.
члан 48. ставови 4. до 10.	члан 59. ставови 5. до 11.

члан 49.	члан 60.
члан 50.	члан 61.
члан 51.	члан 62.
члан 52.	члан 63.
члан 53.	члан 64.
члан 54.	члан 65.
члан 55.	члан 66.
члан 56.	члан 67.
-	члан 68.
члан 57.	члан 69.
члан 59.	члан 70.

[1]СЛ Ц 185, 8.8. 2006., стр. 106.

[2]Мишљење Европског парламента од 14. марта 2007. (СЛ Ц 301 Е, 13. 12. 2007., стр. 103.), Заједнички став Вијећа од 15. октобра 2007. (СЛ Ц 277 Е, 20. 11. 2007., стр.8.) и Став Европског парламента од 12. децембра 2007. Одлука Вијећа од 31. јануара 2008.

[3]Уредба (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 Европског парламента и Вијећа од 14. децембра 2005. о успостављању пописа Заједнице који садржи ваздушне превознике на које се примјењује забрана летења унутар Заједнице и о информисању путника у ваздушном саобраћају о идентитету ваздушног превозника који изводи лет (СЛ Л 344, 27. 12. 2005., стр. 15.).

[4]СЛ Л 240, 7.9. 2002., стр.1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 334/2007 (СЛ Л 88, 29.3. 2007., стр. 39.).

[5]СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр.4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 8/2008 (СЛ Л 10, 12.1. 2008., стр.1.).

[6]СЛ Л 373, 31. 12. 1991., стр.1.

[7]СЛ Л 143, 30.4. 2004., стр. 76. Директива како је измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 2111/2005.

[8]СЛ Л 145, 31.5. 2001., стр. 43.

[9]СЛ Л 184, 17.7. 1999., стр. 23. Одлука како је измијењена и допуњена Одлуком 2006/512/ЕЗ (СЛ Л 200, 22.7. 2006., стр. 11.).

[10]СЛ Л 377, 27. 12. 2006., стр.1.

[11]СЛ Л 8, 12.1. 2001., стр.1.

[12]СЛ Л 248, 16.9. 2002., стр.1. Уредба како је измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1525/2007 (СЛ Л 343, 27. 12. 2007., стр.9.).

[13]СЛ Л 136, 31.5. 1999., стр.1.

[14]СЛ Л 136, 31.5. 1999., стр. 15.

[15]СЛ Л 357, 31. 12. 2002., стр. 72.

ЕН Л 79/01 Службени гласник Европске уније 19.03.2008.

ЕН Л 199/6 Службени гласник Европске уније 31.7.2009.

ДОДАТАК II

УРЕДБА САВЈЕТА (ЕС) бр. 690/2009 од 30 јула 2009. којом се мијења и допуњује Уредба (ЕС) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета о заједничким правилима у пољу цивилног ваздухопловства, а којом се успоставља Европска агенција за безбједност ваздушне пловидбе, а којом се опозивају Директива Савјета 91/670/ЕЕЦ, Уредба (ЕС) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЦ (Текст од значаја за ЕЕА)

КОМИСИЈА ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА,

Имајући у виду Споразум којим се успоставља Европска заједница, и посебно њен члан 80(2),

Имајући у виду Уредбу (ЕС) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета од 20. фебруара 2008. о заједничким правилима у пољу цивилног ваздухопловства, а којом се успоставља Европска агенција за безбједност ваздушне пловидбе, а којом се опозивају Директива Савјета 91/670/ЕЕЦ, Уредба (ЕС) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЦ (1), а посебно њен члан 6 (2),

С обзиром на то да:

(1) члан 6(1) Уредбе (ЕЦ) Но 216/2008 захтијева да производи, дијелови и уређаји удовољавају захтјевима о заштити околине из Анекса 16 уз Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству (у даљем тексту (Чикашка конвенција) који је објављен 24. новембра 2005. за томе I и II, сем за његове додатке.

(2) Анекс 16 Чикашке конвенције је допуњен и мијењан након доношења Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008, уз уграђивање допуне 9 у тому I и допуне 6 у тому II од 7. марта 2008., а обје допуне се примјењују од 20. новембра 2008.

(3) Мјере које су одређене овом Уредбом се заснивају на мишљењу које је донијела Европска агенција за безбједност ваздушне пловидбе (у даљем тексту: Агенција) у складу са члановима 17(2)(б) и 19(1) Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008. Агенција је савјетовала да се Уредба (ЕЦ) бр. 216/2008 треба допунити и измјенити да би одражавала промјене Чикашке конвенције.

(4) Уредба (ЕЦ) бр. 216/2008 би сходно томе требала бити допуњена и измијењена.

(5) Мјере које су одређене овом Уредбом су у складу са мишљењем Комитета успостављеног по члану 65 Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008,

ЈЕ УСВОЈИЛА ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1

Члан 6(1) Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008 се замијењује слиједећим:

"1. Производи, дијелови и уређаји удовољавају захтјевима о заштити околине, који су садржани у допуни 9 тома I и допуни 6 тома II Анекса 16 уз Чикашку конвенцију, који се примјењују од 20. новембра 2008, сем додатака уз Анекс 16.

Члан 2

Ова Уредба ступа на снагу 20-тог дана након објављивања у Службеном гласнику Европске уније.

Ова Уредба је у потпуности обавезујућа и директно се примјењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу,
30. јула 2009.

за Комисију
Потпредсједник
Антонио ТАЈАНИ

(1) ОЈ Л 79, 19.3.2008, стр.1.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

ДОДАТАК III

УРЕДБА (ЕЦ) бр. 1108/2009 ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И САВЈЕТА од 21. октобра 2009. којом се мијења и допуњује Уредба (ЕЦ) бр. 216/2008 из области аеродрома, управљања ваздушним саобраћајем и службама ваздушне навигације, а на основу које престаје да важи Директива 2006/23/ЕЦ (Текст од значаја за ЕЕА - European Economic Area - Европска економска област)

ЕВРОПСКИ ПАРЛАМЕНТ И САВЈЕТ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ,

Имајући у виду Споразум којим се успоставља Европска заједница, и посебно њен члан 80(2),

Имајући у виду приједлог Комисије,

Имајући у виду мишљење Европског економског и социјалног комитета (1),

Имајући у виду мишљење Комитета регија (2),

Дјелујући у складу са поступком одређеним у члану 251 Споразума (3),

С обзиром на то да:

(1) У свом саопштењу насловљеном "Проширење задатака Европске агенције за безбједност летења - дневни ред за 2010. од 15. новембра 2005. за Савјет, Европски парламент, Европски економски и социјални комитет и Комитет регија, Комисија је најавила своју намеру да постепено прошири задатке Европске агенције за безбједност летења (Агенције), са циљем "укупног приступа систему" у областима безбједности (safety)

аеродрома и међуоперативности, служби ваздушне навигације (ANS) и управљања ваздушним саобраћајем.

(2) Стални раст ваздухопловства у Европи доводи до многих изазова, посебно кад се ради о кључним safety факторима аеродрома и ATM/ANS. Стога треба донијети неопходне мјере за ублажавање ризика да би се safety обезбједила кроз усклађен, свеукупан регулаторни приступ у свим државама чланицама.

(3) Достигнућа јединственог европског неба треба употпунити усклађеним safety елементом који ће се примјењивати на аеродроме и ATM/ANS. У том циљу треба такође изградити одговарајући safety регулаторни оквир узимајући у обзир успостављање нових технологија у овој области.

Заједница треба да пропише, у складу са стандардима и препорученом праксом који су одређени Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству, потписаном у Чикагу 07. децембра 1944. (Чикашка конвенција), основне захтјеве који се примјењују на аеронаутичке производе, дијелове и уређаје, аеродроме и пружање ATM/ANS услуга; основне захтјеве који се примјењују на лица и организације укључене у рад аеродрома и у пружање ATM/ANS

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

услуга; и основне захтјеве који се примјењују на лица и производе укључене у обуку и оцјену здравствене способности контролора летења. Комисија треба бити овлашћена да изрази неопходна имплементирајућа правила.

(5) Узимајући у обзир да су службе које се састоје од производње и обраде података и форматирања и испоруке података за потребе ваздушне навигације различите од ANS служби дефинисаних у Уредби (ЕЦ) бр. 549/2004 Европског парламента и Савјета од 10. марта 2004. која поставља оквир за стварање јединственог европског неба (оквирна уредба) (4), Комисија треба да изрази посебне захтјеве прилагођене таквим службама.

(6) Не би било исправно све аеродроме подвргнути заједничким правилима. Посебно аеродроми који нису отворени за јавну употребу и аеродроми који се углавном користе за спортско летење или служе за комерцијални транспорт који није у складу са инструменталним поступцима летења и који су са полетно слетним стазама чија је асфалтирана дужина мања од 800 метара, требају остати под регулаторном контролом државе чланице, без икаквих обавеза по овој Уредби за државе чланице да признају таква национална рјешења.

Међутим, државе чланице требају предузети сразмјерне мјере да уопштено повећају ниво safety-ја у спортском ваздухопловству и у цјелокупном комерцијалном ваздушном транспорту. Комисија ће благовремено поново испитати, проширујући обим примјене на аеродроме који су тренутно искључени из модуларног начина, а у потпуности узимајући у обзир утицај који би ово могло имати на такве аеродроме.

(7) Узимајући у обзир велику разноликост аеродрома и њихову веома индивидуалну инфраструктуру и окружење, заједничка safety правила за аеродроме требају да обезбиједе неопходну флексибилност за прилагођену усклађеност (customised compliance), и то кроз одговарајућу равнотежу између правила за спровођење (implementing rules), спецификација сертификације и прихватљивих средстава удовољавања.

Та правила треба да буду пропорционална величини, саобраћају, категорији и сложености аеродрома и природи и обиму операција на њему, а тиме би се избјегла непотребна бирократска и економска оптерећења, посебно за мање аеродроме који укључују веома ограничен ниво путничког саобраћаја.

(8) Аеродромска инфраструктура и операције се требају сертификовати помоћу једног сертификата. Међутим, државе чланице могу одвојено сертификовати аеродромску

инфраструктуру и операције. У том случају, сертификате би требало давати исто тијело. Оператери више аеродрома, који су успоставили одговарајуће централне функције, могу тражити јединствен (single) сертификат, који би обухватао операције и управљање на свим аеродромима у њиховој надлежности.

(9) Аеронаутички производи, дијелови и уређаји, аеродроми и њихова опрема, оператери укључени у комерцијални ваздушни транспорт и у операције аеродрома, ATM/ANS системи и провајдери, као и пилоти и контролори летења, и лица, производи и организације укључени у њихову обуку и оцјену здравствене способности, требају бити сертификовани или лиценцирани кад се установи да испуњавају кључне захтјеве које ће Заједница прописати у складу са стандардима и препорученом праксом који су одређени Чикашком конвенцијом. Комисију треба овластити да изради неопходна имплементирајућа правила за успостављање услова за издавање сертификата или

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

услова за његову замјену изјавом о способности, узимајући у обзир ризике повезане са различитим врстама операција или услуга.

(10) Имплементирајућа правила везана за сертификацију дизајна, производње и одржавања ATM/ANS система и њихових саставних дијелова, као и организација укључених у дизајнирање, производњу и одржавање требају бити прописана тек након кључних питања везаних за safety утврђених након детаљне студије о процјени утицаја.

(11) Комисија намјерава да благовремено почне радити на испитивању флексибилности и неопходности увођења акредитованих тијела за сертификацију ATM / ANS система и оцјени свих могућих опција и утицаја. Комисија може, ако треба, направити препоруку за даљу ревизију ове Уредбе засновану на процјени потпуног утицаја (impact).

(12) У складу са институционалним системом Заједнице, имплементација закона Заједнице је првенствено у надлежности држава чланица. Стога се задаци сертификације које тражи ова Уредба и њена имплементирајућа правила морају извршавати на националном нивоу. Међутим, у неким јасно дефинисаним случајевима, Агенцију такође треба овластити да спроводи задатке сертификације наведене у овој Уредби. Из истог разлога Агенцији треба дозволити да предузима неопходне мјере везане за области обухваћене овом Уредбом када је то најбољи начин да се обезбједи једнообразност и олакша функционисање унутрашњег тржишта.

(13) Имплементирајућа правила која ће израдити Агенција у области ATM/ANS услуга се требају припремити у складу са резултатима процеса консултација Агенције на основи коју требају прилагодити нови носиоци интереса (стакхолдерс), и требају се градити на одредбама Уредбе (ЕС) бр. 549/2004 и Уредбе бр. 550/2004 Европског парламента и Савјета од 10. марта 2004. о пружању услуга ваздушне навигације у јединственом европском небу (Уредба о пружању услуга), Уредбе 551/2004 Европског парламента и Савјета од 10. марта 2004. о организацији и кориштењу ваздушног простора у јединственом европском небу (Уредба о ваздушном простору), Уредбе (ЕС) бр. 552/2004 Европског парламента и Савјета од 10. марта 2004. о интероперабилности у европској мрежи управљања ваздушним саобраћајем (Уредба о интероперабилности), и посебно о транспонираним Eurocontrol-овим safety регулаторним захтјевима. Таква имплементирајућа правила Комисија треба усвојити у складу са регулаторним поступком одређеним у члану 5 Уредбе (ЕС) бр. 549/2004.

Треба пројектовати транзиционе механизме да би се обезбједио континуитет одобрења већ издатих у складу са овим уредбама.

(14) Уредбе (ЕС) бр. 549/2004, (ЕС) бр. 550/2004, (ЕС) бр. 551/2004 анд (ЕС) бр. 552/2004 укључују одредбе о неколико

регулаторних функција ATM-а, као што су, али не ограничавајући се на, интероперабилност и управљање токовима ваздушног саобраћаја и ваздушним простором. Све ове области укључују safety аспекте - чиме се треба исправно позабавити. Стога, када регулишу ове теме, државе чланице и Комисија треба да обезбједи исправан обухват свих safety аспеката путем одговарајуће координације са Агенцијом.

(15) Општи је циљ да се пренос функција са држава чланица, укључујући оне које резултирају из њихове сарадње путем Сафету регулаторне комисије Eurocontrol-а, на Агенцију изврши ефикасно, без икаквог смањења постојећих високих нивоа safety-ја, а и без икаквих негативних посљедица на распоред сертификације. Третирало би усвојити одговарајуће мјере да се обезбједи неопходна транзиција.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

Агенција би требала имати довољно средстава за своје нове задатке, а вријеме дојеле тих средстава би се требало заснивати на дефинисаној потреби и распореду за усвајање и датог примјенљивости повезаних правила за спровођење.

(16) Уредба (ЕС) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета успоставља одговарајући свеобухватни оквир за дефинисање и имплементацију заједничких техничких захтјева и административних поступака у области цивилног ваздухопловства. Стога треба замијенити Директиву 2006/23/ЕЦ Европског парламента и Савјета од 5. априла 2006. о дозволи контролора летења у Заједници, не доводећи у питање производе сертификације или лиценцирања, лица и организација који су већ извршени у складу са том Директивом.

(17) Када се ради о регулисању професија које нису обухваћене овом Уредбом, треба задржати надлежност држава чланица да би се, по њиховом властитом нахођењу, успоставили и одржали захтјеви за, између осталог, сертификацију и лиценцирање особља.

(18) Имплементирајућа правила која ће израдити Агенција у области ATM/ANS се требају израдити у контексту свеобухватног прегледа safety захтјева у легислативи јединственог европског неба, наиме, уредби (ЕС) бр. 549/2004, (ЕС) бр. 550/2004, (ЕС) бр. 551/2004 и (ЕС) бр. 552/2004. Да би се избјегло дуплирање safety захтјева који се примјењују на ATM/ANS службе с једне стране, и да би се избјегла правна празнина без примјенљивих safety захтјева с друге стране, датум нивоа на снагу допуна и измјена легислативе јединственог европског неба треба да буде у складу са новим safety мјерама донесеним у овој Уредби.

(19) Мјере неопходне за имплементацију ове Уредбе треба усвојити у складу са одлуком Савјета 1999/468/ЕЦ од 28. јуна 1999. којом се прописују поступци за спровођење овлаштења датих Комисији.

(20) Комисију би требало посебно овластити да усваја имплементирајућа правила за лиценцирање контролора летења и повезана одобрења, за аеродроме и аеродромске операције, управљање ваздушним саобраћајем и службе ваздушне навигације и повезане сертификате, надзор и спровођење, као и да усвоји уредбу о платама и накнадама Агенције. Пошто ове мјере имају општи карактер и пошто су израђене да измијене и допуне елементе који нису кључни у Уредби (ЕС) бр. 216/2008, интер алиа, допуњавајући је новим не-есенцијалним елементима оне морају бити усвојене у складу са регулаторним поступком уз пажљиво испитивање предвиђено у члану 5а одлуке 1999/468/ЕЦ.

(21) Не доводећи у питање надлежност држава чланица, ако је неопходно Комисија би могла дати препоруке Савјету да успостави оквир сарадње за ревизије safety-ја између заједнице и Међународне организације за цивилно ваздухопловство (ICAO), са циљем да се избјегне дуплирање и у интересу ефикасног кориштења ресурса.

(22) При изради нацрта правила safety, Агенција треба да обезбједи учешће свих заинтересованих страна. При изради

правила мишљења се требају заснивати на свеобухватним консултацијама свих носилаца интереса, укључујући мање индустријске оператере, као и на правилној процјени њиховог могућег утицаја на области у којима се примјењују. Као што је одређено у Уредби (ЕС) бр. 216/2008, прије доношења одлука, Агенција се треба консултовати са савјетодавним тијелом заинтересованих страна,

СУ УСВОЈИЛИ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

Уредба (ЕС) 216/2008 је овим овако допуњена: 1. Члан 1 се замијењује слиједећим:

Члан 1

Дјелокруг

1. Ова Уредба се примјењује на:

(а) пројектовање, израду, одржавање и рад ваздухопловних производа, дијелова и уређаја, као и на особље и организације укључене у пројектовање, израду и одржавање таквих производа, дијелова и уређаја;

(б) особље и организације укључене у операције ваздухоплова;

(ц) пројектовање, одржавање и операције аеродрома, као и на особље и организације укључене у њих, а не доводећи у питање националне и прописе Заједнице о заштити животне средине и урбанистичко планирање, прописе о очувању окружења аеродрома;

(д) пројектовање, израду и одржавање аеродромске опреме, као и на особље и организације укључене у њих;

(е) пројектовање, израду и одржавање система за управљање ваздушним саобраћајем и за службе ваздухопловне навигације (АТМ/АНС) и њихових саставних дијелова, као и на особље и организације укључене у њих;

(ф) АТМ/АНС, као и на особље и организације укључене у њих.

2. Ова Уредба се не примјењује на:

(а) производе, дијелове, уређаје, особље и организације наведене у ставу 1(а) и (б) при вршењу војних, царинских, полицијских, ватрогасних акција или услуга потраге и спасавања и обалске страже. Државе чланице се обавезују да обезбјеђују да такве акције или услуге посвећују дужну пажњу колико год је то могуће циљевима ове Уредбе;

(б) аеродроме или њихов дио, као и опрему, особље и организације поменуте у ставу 1(ц) и (д), које контролише и на којима војска изводи операције;

(ц) АТМ/АНС, укључујући системе и њихове саставне дијелове, особље и организације поменуте у ставу 1(е) и (ф), које пружају или чије пружање омогућава војска. Државе чланице се обавезују да обезбиједи да ваздухоплови поменути у тачки (а) овог става, по потреби, буду одвојени од других ваздухоплова.

3. Државе чланице, у мјери у којој је то могуће, обезбјеђују да војни објекти отворени за јавну употребу поменути у ставу 2(б) или услуге које јавности пружа војно особље поменуто у ставу 2(ц), обезбјеђују ниво safety-ија који је ефикасан бар колико онај који траже основни захтјеви који су дефинисани у Анексима Va и Vб.

2. Члан 3 ће бити измјењен на слиједећи начин:

(а) тачка (д) се замијењује слиједећим:

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(д) "дијелови и уређаји" означавају сваки инструмент, опрему, механизам, дио, апарат, додаток, софтвер или прибор, укључујући комуникацијску опрему, која се користи или је намијењен за кориштење при руковању или контролисању ваздухоплова у лету; укључује дијелове трупа, мотора или елисе, или опрему која се користи за маневрисање ваздухопловом са земље;"

(б) убацује се слиједећа тачка:

"(да?) "АТМ/АНС саставни дијелови" значи сваки саставни дио како је дефинисано у члану 2(19) Уредбе (ЕС) бр. 549/2004 Европског парламента и Савјета од 10. марта 2004. која прописује оквир за стварање јединственог европског неба (оквирна уредба).

(ц) тачка (х) се замијењује слиједећим:

(х) "оператер" означава било које правно или физичко лице, које управља или предлаже да управља једним или више ваздухоплова или једним или више аеродрома";

(д) додају се слиједеће тачке:

(м) "аеродром" означава дефинисано подручје на копну или води или на учвршћеној структури на копну или води или на плутајућој структури (укључујући све зграде, инсталације и опрему) намијењено у било ком дијелу или цјелини за слијетање, полијетање и површинско кретање ваздухоплова.

(н) "аеродромска опрема" означава сву опрему, апарате, додатке, софтвер или прибор, која се користи или је намијењена за кориштење да би допринијела операцијама ваздухоплова на аеродрому;

(о) "платформа" (apron) означава дефинисано подручје намијењено да служи ваздухопловима за потребе укрцавања и искрцавања путника, поште или терета, за точење горива, паркинг или одржавање;

(п) "служба за управљање платформом" означава службу успостављену да управља активностима и кретањем ваздухоплова и возила на платформама;

(р) "АТМ/АНС" означава функције управљања ваздушним саобраћајем дефинисане у члану 2(10) Уредбе (ЕС) бр. 549/2004, службе ваздушне навигације дефинисане у члану 2(4) те Уредбе, и службе које учествују у изради и обрађивању података и формирању и испоруци података општем ваздушном саобраћају за потребе ваздушне навигације кључне за безбједност летења (safety)

(р) "АТМ/АНС систем" означава сваку комбинацију опреме и система везаних за безбједност летења (safety) који су дефинисани у члану 2(39) Уредбе (ЕС) Но 549/2004;

(с) "служба летних информација" означава услуге које се пружају ради давања савјета и информација корисних за безбједно и ефикасно извођење летова.";

3. у члану 4, убацују се слиједећи ставови:

"3а. Аеродроми, укључујући опрему, који се налазе на територији на којој се примјењују одредбе Уговора (Treaty), отворени за јавну употребу а који служе комерцијалном ваздушном

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

транспорту и гдје су обезбијеђене операције у којима се користе инструментални поступци прилаза и полијетања,

(а) који имају писту асфалтирану 800 метара или више; или

(б) служе искључиво хеликоптерима; се морају придржавати ове Уредбе. Особље и организације укључене у операције ових ваздухоплова се морају придржавати ове Уредбе.

3б. Дјелимичним ограничавањем става 3а, државе чланице могу одлучити да изузму од одредби ове Уредбе аеродром који:

- опслужује не више од 10.000 путника годишње, и

- опслужује годишње не више од 850 кретања везаних за терет.

Ако такво изузеће државе чланице није у складу са општим циљевима safety-ја из ове Уредбе или било којим законом Заједнице, Комисија доноси одлуку да не дозволи дато изузеће у складу са поступком заштите поменутим у члану 65(7). У таквом случају, дата држава чланица опозива изузеће.

3ц. АТМ/АНС услуге које се пружају у ваздушном простору територије на којој се примјењује Уговор (Treaty), као и у било ком другом ваздушном простору у коме државе чланице примјењују Уредбу (ЕС) бр. 551/2004 Европског парламента и Савјета од 10. марта 2004. о организацији и кориштењу ваздушног простора у јединственом европском небу (Уредба о

ваздушном простору) у складу са чланом 1(3) те Уредбе се усклађују са овом Уредбом. Системи и његови саставни дијелови, особље и организације укључени у пружање ових ATM/ANS услуга се усклађују са овом Уредбом.

4. У члану 5, став 2, тачке (б) и (ц) се замијењују слиједећим:

"(б) мјере наведене у ставу 5 могу прописивати захтјев за сертификацијом кад се ради о дијеловима и уређајима. Увјерења (certificates) за дијелове и уређаје се издају када подносилац захтјева покаже да дијелови и уређаји удовољавају детаљним спецификацијама за пловидбеност установљеним да се обезбједи испуњавање основних захтјева наведених у ставу 1;

(ц) ни један ваздухоплов се не ставља у употребу (operated) ако нема важеће увјерење о пловидбености. Увјерење се издаје када подносилац захтјева докаже да ваздухоплов одговара пројекту типа (type design) одобреном у његовој потврди о усклађености и када релевантна документација, инспекције и тестови покажу да је ваздухоплов у стању безбједном за дјеловање. Ово увјерење о пловидбености важи све док не буде суспендовано, поништено или док не истекне а све дотле док се ваздухоплов одржава у складу са кључним захтјевима везаним за континуирану пловидбеност прописаним у тачки 1.д Анекса I и мјерама усвојеним у складу са ставом 5:"

5. у члану 7, став 4 се замијењује слиједећим:

"4. Увјерење је потребно за сваки уређај за симулирање лета који се користи за обуку пилота. Увјерење се издаје када подносилац захтјева покаже да је уређај усклађен са правилима

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

установљеним да се обезбједи усклађеност са релевантним основним захтјевима прописаним у Анексу III";

6. Члан 8 је измјењен на слиједећи начин:

(а) став 1 се замијењује слиједећим:

"1. Операције ваздухоплова наведене у члану 4(1)(б) и (ц) удовољавају кључним (essential) захтјевима прописаним у Анексу IV, и кад се може примјенити, у Анексу Vб";

(б) став 5 је измјењен на слиједећи начин:

(и) тачка (д) се замијењује слиједећим:

"(а) услови за стављање у погон ваздухоплова удовољавају кључним (essential) захтјевима прописаним у Анексу IV, и кад се може примјенити, у Анексу Vб";

(ии) тачка (г) се замијењује слиједећим:

"(г) како операције ваздухоплова поменуће у тачки (а)(ии) и тачкама (д) и (х) Анекса II, када се користе за комерцијални ваздушни транспорт удовољавају релевантним кључним захтјевима прописаним у Анексу IV, и кад се може примјенити, у Анексу Vб";

(ц) у ставу 6, додаје се слиједећи текст:

" - узети у обзир safety аспекте везане за ATM/ANS, ";

7. убацују се слиједећи чланови:

Члан 8а Аеродроми

1. Аеродроми и аеродромска опрема као и операције аеродрома удовољавају кључним захтјевима прописаним у Анексу Va, и кад се може примјенити, у Анексу Vб";

2. Усклађеност аеродрома и аеродромске опреме као и операција аеродрома са основним захтјевима се утврђује у складу са слиједећим:

(а) увјерење је потребно за сваки аеродром. Увјерење и увјерење о измјенама за то увјерење се издају када подносилац захтјева покаже да аеродром удовољава основи за сертификацију аеродрома прописаној у тачки (б), и да аеродром нема ни једно својство или карактеристику које га чине несигурним за рад (operation). Увјерење обухвата аеродром, његов рад и његову опрему везану за безбједност летења (safety related equipment);

(б) основа за сертификацију аеродрома се састоји од слиједећег:

(ии) одредби за које је прихваћен идентичан ниво безбједности летења (safety); и

(иии) посебних детаљних техничких спецификација неопходних када пројектна својства одређеног аеродрома или искуство у раду приказују било коју од спецификација наведених у тачки (и)

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

неадекватним или неодговарајућим да би се обезбједила усклађеност са кључним захтјевима прописаним у Анексу Va;

(ц) мјере наведене у ставу 5 могу прописивати захтјев за сертификацијом кад се ради о аеродромској опреми која је кључна за безбједности летења (safety); Увјерење (certificate) за такву опрему се издаје када подносилац захтјева покаже да опрема удовољава детаљним спецификацијама установљеним да се обезбједи испуњавање кључних захтјева наведених у ставу 1;

(д) организације надлежне за рад аеродрома ће показати своју способност и средства за извршавање обавеза повезаних са њиховим правима.

Та способност и средства се потврђују издавањем увјерења наведеног у тачки (а). Могу се такође потврдити издавањем посебног увјерења ако држава чланица у којој се аеродром налази тако одлучи. У сертификату се наводе права која се одобравају сертификованој организацији, укључујући списак аеродрома којима ће се управљати.

(е) Дјелимичним ограничавањем тачке (д), државе чланице могу одлучити да се пружаоцима услуга управљања платформом дозвољава да дају изјаву о својој способности и средствима за извршавање обавеза повезаних са услугама које се пружају.

3. Државе чланице обезбјеђују постојање одредби којима се аеродроми заштићују од активности и развоја догађаја у њиховом окружењу који би могли изазвати неприхватљиве ризике за ваздухоплове који користе тај аеродром.

4. Оператери аеродрома прате активности и развој догађаја који би могли изазвати неприхватљиви ризик по ваздухопловство у околини аеродрома и, унутар своје надлежности, предузимају одговарајуће мјере за ублажавање ризика.

5. Мјере чија је намјера да поправе елементе који нису кључни у захтјевима наведеним у овом члану, допуњавајући га, се усвајају након темељног проучавања у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 65(4).

Те мјере посебно наводе:

(а) услове за успостављање основе за сертификацију која се примјењује на аеродром и обавјештање подносиоца захтјева;

(б) услове за успостављање детаљних спецификација које се примјењују на опрему аеродрома и обавјештање подносиоца захтјева;

(ц) услове за издавање, одржавање, измјену и допуну, суспендовање или одузимање сертификата за аеродроме и сертификата за аеродромску опрему, укључујући оперативна ограничења везана за специфични пројекат аеродрома;

(д) услове за рад аеродрома у складу са кључним захтјевима прописаним у Анексу Va и, кад се може примјенити, Анексу Vб;

(е) услове за издавање, одржавање, измјену и допуну, суспендовање или одузимање сертификата наведених у ставу 2(д);

(ф) обавезе носилаца сертификата;

(г) услове за прихватање и за конверзију аеродромских сертификата које су издале државе чланице, укључујући мјере које су већ одобриле дате државе чланице на основу обавјештења о одступањима од Анекса 14 Чикашке конвенције прије ступања на снагу ове Уредбе;

(х) услове за одлуку да се не одобре изузећа наведена у члану 4(3б), укључујући критеријуме за карго аеродроме, за обавјештавање изузетих аеродрома и за поновно разматрање одобрених изузећа;

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(и) услове под којим се операције забрањују, ограничавају или су подложне одређеним условима у интересу безбједности летења;

(ј) услове и поступке за давање изјаве од стране пружалаца услуга наведених у ставу 2(е) и за њихов надзор.

6. Мјере наведене у ставу 5:

(а) одражавају најсавременију и најбољу праксу у области аеродрома и узимају у обзир ИКАО-ве стандарде и препоручену праксу који се примјењују;

(б) су сразмјерне величини, саобраћају, категорији и сложености аеродрома и природи и обиму операција на њему;

(ц) узимају у обзир искуство у операцијама аеродрома из цијелог свијета, научни и технички напредак;

(д) омогућавају тренутно реаговање на установљене узроке несрећа и озбиљних инцидената;

(е) обезбјеђују неопходну флексибилност за прилагођену усклађеност (customised compliance).

Члан 8б ATM/ANS

1. (а) Пружање ATM/ANS услуга се усклађује са кључним захтјевима прописаним у Анексу Vб и, колико је то могуће, Анексу Va;

2. Од пружаоца ATM/ANS услуга се захтијева да посједују сертификат. Сертификат се издаје када пружалац услуга докаже да има способност и средства да извршава обавезе повезане са правима провајдера. У сертификату се наводе права и обим услуга које се пружају.

3. (е) Дјелимичним ограничавањем става 2, државе чланице могу одлучити да се пружаоцима услуга летних информација дозвољава да дају изјаву о својој способности и средствима за извршавање обавеза повезаних са услугама које се пружају.

4. Мјере наведене у ставу 6 могу прописивати захтјев за сертификацијом кад се ради о организацијама које се баве пројектовањем, производњом и одржавањем ATM/ANS система и саставних дијелова који су кључни за безбједност летења (safety-critical). Увјерење (certificate) се издаје оним организацијама које докажу своју способност и средства за извршавање обавеза повезаних са њиховим правима. Одобрена права се наводе у увјерењу (certificate).

5. Мјере наведене у ставу 6 могу прописивати захтјев за сертификацијом, или алтернативно валидацијом ATM/ANS пружаоца услуга кад се ради о системима и саставним дијеловима који су кључни за безбједност летења (safety-critical). Увјерења (certificates) за те системе и саставне дијелове се издају када подносилац захтјева покаже да системи и саставни дијелови удовољавају детаљним спецификацијама установљеним да се обезбједи испуњавање кључних захтјева наведених у ставу 1;

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

6. Мјере неопходне за имплементацију овог члана се усвајају у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 5(3) Уредбе (ЕС) бр. 549/2004

Те мјере посебно одређују:

(а) услове за пружање ATM/ANS услуга у складу са основним захтјевима прописаним у Анексу Vб и, кад се може примјенити, Анексу Va;

(б) услове за постављање детаљних спецификација које се примјењују на ATM/ANS системе и саставне дијелове и обавјештање подносиоца захтјева;

(е) услове за издавање, одржавање, измјену и допуну, суспендовање или одузимање сертификата наведених у ставовима 2 и 4;

(ф) обавезе носилаца сертификата;

(ј) услове и поступке за давање изјаве од стране пружалаца услуга наведених у ставу 3 и за њихов надзор.

(и) услове под којим се операције забрањују, ограничавају или су подложне одређеним условима у интересу безбједности летења.

7. Мјере наведене у ставу 6:

(а) одражавају најсавременију и најбољу праксу у области ATM/ANS;

(б) су сразмјерне врсти и сложености пружених услуга;

(ц) узимају у обзир искуство у ATM/ANS из цијелог свијета, научни и технички напредак;

(д) се израђују узимајући у обзир колико год је то могуће релевантне одредбе Уредбе (ЕС) бр. 549/2004 и Уредбе (ЕС) бр: 550/2004 Европског Парламента и Савјета од 10. марта 2004. о пружању услуга ваздушне навигације у јединственом европском небу ("Уредба о пружању услуга"), Уредбе (ЕС) бр. 551/2004 и Уредбе (ЕС) бр. 552/2004 Европског Парламента и Савјета од 10. марта 2004 о интероперабилности у европској мрежи управљања ваздушним саобраћајем (Уредба о интероперабилности), и обезбјеђују механизме којим се обезбјеђује континуитет увјерења која су већ одобрена у складу са тим уредбама, а ако је потребно, у случају будућих допуна и измјена, узимајући у обзир најновији научни и технички напредак;

(е) омогућавају тренутно реаговање на установљене узроке несрећа и озбиљних инцидената.

Члан 8ц Контролори летења

1. Контролори летења као и лица и организације укључени у обуку, тестирање, провјеру или здравствено оцјењивање контролора летења испуњавају релевантне кључне захтјеве утврђене у Анексу Vб.

2. Од контролора летења се захтијева да посједују дозволу и љекарско увјерење који одговарају услугама које пружају.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

3. Дозвола поменута у ставу 2 се издаје тек када подносилац захтјева за дозволу докаже да се он или она придржавају правила установљених да се обезбједи усклађеност са релевантним кључним захтјевима који се односе на теоријско знање, практичну обученост, знање језика и искуство који су прописани у Анексу Vб";

4. Љекарско увјерење поменуто у ставу 2 се издаје када контролор летења испуњава услове установљене да се обезбједи усклађеност са релевантним кључним захтјевима о здравственој способности прописаним у Анексу Vб; Љекарско увјерење могу издати овлаштени љекари или ваздухопловно-медицински центри.

5. У таквој дозволи или увјерењу се наводе одобрена права контролора летења и предмет дозволе и љекарског увјерења.

6. Оспособљеност организација за обуку контролора летења, овлашћених љекара ваздухопловне медицине и центара ваздухопловне медицине да извршавају обавезе повезане са правом да издају дозволе и љекарска увјерења се признаје издавањем увјерења (certificate).

7. Увјерење се издаје организацији за обуку, овлашћеним љекарима и центрима ваздухопловне медицине који су доказали да се придржавају правила установљених да се обезбједи усклађеност са релевантним кључним захтјевима који су прописани у Анексу Vб; Права која се одобравају сертификатом се наводе у њему.

8. Лица надлежна за пружање практичне обуке или за процјену практичне оспособљености контролора летења посједују увјерење. Увјерење се издаје када дато лице докаже да се он или она придржавају правила установљених да се обезбједи усклађеност са релевантним кључним захтјевима који су прописани у Анексу Vб. Права која се одобравају сертификатом се наводе у њему.

9. Синтетички уређаји за обуку удовољавају релевантним кључним захтјевима који су прописани у Анексу Vб.

10. Мјере чија је намјера да поправе елементе у овом члану који нису кључни, допуњавајући га, се усвајају након темељног проучавања у складу са регулаторним поступком наведеним у члану 65(4).

Те мјере посебно одређују:

(а) различита овлашћења и одобрења (ratings and endorsements) за дозволе контролора летења;

(б) услове за издавање, одржавање, допуњавање и измјену, ограничавање, суспендовање или одузимање дозвола, овлашћења и одобрења за дозволе, лекарска увјерења, одобрења (approvals) и сертификате, и услове у којима се такви сертификати и одобрења требају тражити, уз обезбјеђивање транзиционих механизма за обезбјеђивање континуитета одобрења и сертификата који су већ одобрени;

(ц) права и обавезе носилаца дозвола, овлашћења и одобрења за дозволе, лекарска увјерења, одобрења и сертификате;

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(д) услове за прихватање и за конверзију дозвола контролора летења као и услове за прихватање и конверзију националних лекарских увјерења у заједнички призната лекарска увјерења.

11. Мјере поменуте у ставу 10 одражавају најсавременију и најбољу праксу, укључујући најбољу праксу и научни и технички прогрес, у области обуке контролора летења. Оне се почетно израђују на основу одредби Директиве 2006/23/ЕЦ Европског парламента и Савјета од 5. априла 2006. о дозволи контролора летења у Заједници.

8. Члан 9 је измјењен на слиједећи начин:

(а) став 1 се замијењује слиједећим:

"1. Ваздухоплови поменути у члану 4(1)(д), као и њихове посаде и операције, удовољавају ИСАО стандардима који се могу примјенити. У случају да нема таквих стандарда, ти ваздухоплови и њихове операције удовољавају захтјевима одређеним у Анексу I, III, IV, и кад се може примјенити, Анексу Vб, под условом да ти захтјеви нису у супротности са правима трећих земаља у складу са међународним конвенцијама.";

(ц) у ставу 5, додаје се слиједећа тачка:

(е) у обзир се узимају аспекти безбједности летења везани за АТМ/АНС";

9. у члану 10, став 1 се замијењује слиједећим:

"1. Државе чланице, Комисија и Агенција сарађују у циљу обезбјеђења усклађености са овом Уредбом и њеним правилима за спровођење";

10. Члан 11 је измјењен на слиједећи начин:

(а) ставови 4 и 5 се замијењују слиједећим:

"4. До ступања на снагу мјера поменутих у члановима 5(5), 7(6) и 9(4) и до истека свих транзиционих периода предвиђених таквим мјерама, а без утицаја на члан 69(4), увјерења која се не могу издати у складу са овом Уредбом се могу издавати на основу националних прописа који се примјењују.

5. До ступања на снагу мјера поменутих у члану 8(5) и до истека свих транзиционих периода предвиђених таквим мјерама, а без утицаја на члан 69(4), увјерења која се не могу издати у складу са овом Уредбом се могу издавати на основу националних прописа који се примјењују.

(б) убацују се слиједећи ставови:

"5а. До нивоа на снагу мјера поменутих у члановима 8а(5) и 8ц(10) и до истека свих транзиционих периода предвиђених таквим мјерама, а без утицаја на члан 69(4), увјерења која се не могу издати у складу са овом Уредбом се могу издавати на основу националних прописа који се примјењују.

5б. До нивоа на снагу мјера поменутих у члану 8б(6) и до истека свих транзиционих периода предвиђених таквим мјерама, а без утицаја на члан 69(4), увјерења која се не могу издати у складу са овом Уредбом се могу издавати на основу националних прописа који се примјењују, или кад се може

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

складу са овом Уредбом се могу издавати на основу националних прописа који се примјењују, или кад се може

примјенити, на основу релевантних захтјева из Уредбе Комисије (ЕЦ) бр. 2096/2005 од 20. децембра 2005. којом се прописују заједнички захтјеви за пружање услуга ваздушне навигације.

11. у члану 13, додаје се слиједећи став:

"Квалификовани органи (entities) не издају увјерења;

12. У члану 18, став 2, тачке (ц) и (д) се замијењују слиједећим:

(ц) издају спецификације за сертификацију и прихватљива средства удовољавања (, као и све материјале са смјерницама за примјену ове Уредбе и њених правила за спровођење;

(д) доносе одговарајуће мјере за примјену чланова 20, 21, 22, 22а, 22б, 23, 54 и 55 укључујући одобравање, за носиоце увјерења која су већ издата, изузећа од битних захтјева које прописују ова Уредба и њена имплементирајућа правила у случају непредвиђених оперативних потреба ограниченог трајања, под условом да не утичу на ниво безбједности летења (safety), да се издају на период од највише два мјесеца, да о њима буде обавијештена Комисија и да се не продужују;"

13. у члану 19(2) тачка (а) се замијењује слиједећим:

"(а) спецификације за сертификацију и прихватљива средства удовољавања (, ; и ";

14. убацују се слиједећи чланови:

Члан 22а

АТМ/АНС

Када се ради о АТМ/АНС поменутим у члану 4(3ц) Агенција:

(а) спроводи, сама или преко националних ваздухопловних тијела или квалификованих органа, инспекције и ревизије (audit) организација које сертификакује;

(б) издаје и продужава сертификате организација које се налазе изван територије на којој се примјењује Уговор (Treaty), а које су надлежне за пружање услуга у ваздушном простору територије на коју се Уговор примјењује;

(ц) издаје и продужава сертификате организација које пружају пан-европске услуге;

(д) мијења, суспендује или одузима релевантни сертификат када услови у складу са којима је издат више нису испуњени или ако носилац сертификата не успјева да испуни обавезе које му намећу ова Уредба или њена имплементирајућа правила.

Члан 22б

Сертификација контролора летења

Када се ради о лицима и организацијама поменутим у члану 8ц(1) Агенција:

(а) спроводи, сама или преко националних ваздухопловних тијела или квалификованих органа (qualified entities), испитивање и ревизије (аудит) организација које сертификакује, и када је то релевантно, њиховог особља;

(б) издаје и продужава сертификате организација за обуку контролора летења које се налазе изван територије држава чланица, и када је то релевантно, њиховог особља;

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(д) мијења, суспендује или одузима релевантни сертификат када услови у складу са којима је издат више нису испуњени или правно или физико лице које је носилац сертификата не успјева да испуни обавезе које му намећу ова Уредба или њена имплементирајућа правила.

15. у члану 33(2)(ц), датум "30. септембар" се замијењује са "30. новембар";

16. у члану 44, став 1 се замијењује слиједећим:

"1. Против одлуке Агенције донесене у складу са члановима Артицлес 20, 21, 22, 22а, 22б, 23, 55 или 64 може се поднијети жалба";

17. у члану 50, став 2 се замијењује слиједећим:

"2 Тужба за поништење одлука Агенције донесених у складу са члановима Артицлес 20, 21, 22, 22а, 22б, 23, 55 или 64 може се поднијети Суду правде Европских заједница тек након што се исцрпе све могућности за жалбу унутар Агенције";

18. Члан 52 је измјењен на слиједећи начин:

(a) у ставу 1, прва тачка се замијењује слиједећим:

"Чим ова Уредба ступи на снагу, Управни одбор успоставља транспарентне поступке за доношење мишљења, спецификација за сертификацију, прихватљива средства удоваљавања и материјал са смјерницама поменут у члану 18(a) и (ц).";

(a) став 2 се замијењује слиједећим:

"2. Када Агенција, у складу са чланом 19, израђује мишљење, спецификације за сертификацију, прихватљива средства удоваљавања и материјал за смјернице које требају примјењивати државе чланице, она успоставља поступак консултација са државама чланицама. У том циљу, она може основати радну групу у коју држава чланица има право да одреди једног стручњака.";

19. у члану 55, став 1, прва реченица се замијењује слиједећим:

"Агенција може сама спроводити или додијелити националним ваздухопловним тијелима или квалификованим органима спровођење истрага у складу са члановима 7, 20 21, 22, 22a, 22b 23 и 24(2).";

20. убације се слиједећи члан:

"Члан 65a

Допуне и измјене

У складу са одредбама Уговора, Комисија предлаже измјену уредби (ЕЦ) бр. 549/2004, (ЕЦ) бр. 550/2004, (ЕЦ) бр. 551/2004 и (ЕЦ) бр. 552/2004 да би се узели у обзир захтјеви из ове Уредбе";

21. Наслов у Анексу V се замијењује слиједећим:

"Критерији за квалификоване органе поменуте у члану 13 ("квалификовани орган" или "орган" - ("qualified entity" or "entity");

22. Убације се Анекс Va и Vb као што прописује ова Уредба.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

Члан 2

Овим се опозива Директива 2006/23/ЕЦ.

Одредбе Директиве 2006/23/ЕЦ се настављају примјењивати, на транзиционој основи, до датума мјера поменутих у члану примјене 8ц(10) Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008 допуњене и измијењене овом Уредбом.

Члан 3

Ова Уредба ступа на снагу 20-тог дана након објављивања у Службеном гласнику Европске уније. Комисија ће усвојити мјере наведене у члану 8a(5) Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008 допуњене и измијењене овом Уредбом прије 31. децембра 2013. Члан 8a се примјењује од датума наведених у тим мјерама.

Комисија ће усвојити мјере наведене у члану 8b(6) и члану 8ц(10) Уредбе (ЕЦ) бр. 216/2008 допуњене и измијењене овом Уредбом прије 31. децембра 2012.

Чланови 8b и 8ц се примјењује од датума наведених у тим мјерама.

Ова Уредба је у потпуности обавезујућа и директно се примјењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Стразбуру, 21. октобра 2009.

За Европски парламент

Предсједник

J. БУЗЕК

за Савјет

Предсједник

C. MALMSTRÖM

АНЕКС

"АНЕКС Va

КЉУЧНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА АЕРОДРОМЕ

A - Физичке карактеристике, инфраструктура и опрема

1. Маневарске површине

(a) Аеродроми имају површину одређену за слијетање и полијетање ваздухоплова, која испуњава слиједеће услове:

(и) површина за слијетање и полијетање има димензије и карактеристике које одговарају ваздухопловима за чије кориштење је објекат намијењен;

(ии) површина за слијетање и полијетање, кад се то може примјенити, има носивост (bearing strenght) довољну да издржи понављајуће операције ваздухоплова за чије кориштење је намијењена. Оне површине које нису намијењене за понављајуће операције треба само да буду у стању да носе ваздухоплове;

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(иии) површина за слијетање и полијетање је пројектована тако да се вода одводи и да се спријечи да стајаћа вода постане неприхватљив ризик за операције ваздухоплова;

(ив) нагиб и промјене нагиба површине за слијетање и полијетање не стварају неприхватљиви ризик за операције ваздухоплова;

(v) површинске карактеристике површине за слијетање и полијетање су одговарајуће за ваздухоплове за чије кориштење је намијењена; и

(vi) на површини за слијетање и полијетање нема објеката који би могли стварати неприхватљиви ризик за операције ваздухоплова.

(б) Када има неколико површина одређених за слијетање и полијетање, оне су такве да не стварају неприхватљиви ризик за операције ваздухоплова.

(ц) Површине одређене за слијетање и полијетање су окружене дефинисаним површинама. Намјена таквих површина је да заштите ваздухоплов који лети изнад њих у току операција полијетања или слијетања или да ублажи посљедице ако је ваздухоплов кратак при слијетању, ако бочно излети или изађе преко краја површине за полијетање и слијетање, и испуњавају слиједеће услове:

(и) те површине имају димензије које одговарају предвиђеним операцијама ваздухоплова;

(ии) нагиб и промјене нагиба тих површина не стварају неприхватљиви ризик за операције ваздухоплова;

(иии) на тим површинама нема објеката који би могли стварати неприхватљиви ризик за операције ваздухоплова. Ово не би требало искључивати смјештај ломљиве опреме на тим површинама, ако је она потребна да потпомогне операције ваздухоплова; и

(iv) свака од тих површина има носивост (bearing strenght) довољну да служи својој сврси.

(д) Те површине аеродрома, са њиховом непосредно повезаном околином, које се требају користити за рулање и паркирање ваздухоплова, су пројектоване да омогућавају безбједне операције ваздухоплова за које се очекује да користе тај објекат у складу са свим планираним условима, и испуњавају слиједеће услове:

(и) те површине имају носивост довољну да издрже понављајуће операције за чије кориштење су намијењене, сем површина за које се очекује да ће се само повремено користити, које само треба да могу да носе ваздухоплов;

(ии) те површине су пројектоване тако да се вода одводи и да се спријечи да стајаћа вода постане неприхватљив ризик за операције ваздухоплова;

(иии) нагиб и промјене нагиба тих површина не стварају неприхватљив ризик за операције ваздухоплова;

(iv) површинске карактеристике тих површина су одговарајуће за ваздухоплове за чије кориштење је намијењена; и

(v) на тим површинама нема објеката који би могли стварати неприхватљиви ризик за операције ваздухоплова. Ово не треба да искључује да опрема за паркирање потребна на тој површини буде на утврђеним позицијама или зонама.

(е) Остала инфраструктура намијењена да је ваздухоплови користе је тако пројектована да кориштење те инфраструктуре не ствара неприхватљив ризик за ваздухоплове који је користе.

(ф) Конструкције, зграде, опрема или простори за складиштење су смјештени и пројектовани тако да не стварају неприхватљив ризик за операције ваздухоплова.

(г) Обезбјеђују се одговарајућа средства којима се спречава неовлашћеним лицима, неовлашћеним возилима или животињама довољно великим да стварају неприхватљив ризик за операције ваздухоплова да улазе на маневарске површине, не доводећи у питање националне и међународне одредбе о заштити животиња.

2. Висина над препреком

ЕН Ј 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(а) Да би се заштитили ваздухоплови који се крећу ка аеродрому ради слијетања, или при поласку са аеродрома, успостављају се долазне и одлазне руте или области. Такве руте или области обезбјеђују ваздухопловима потребну висину над препрекама смјештеним у области која окружује аеродром исправно узимајући у обзир локалне физичке карактеристике.

(б) Таква висина над препреком је одговарајућа за фазу лета и врсту операције која се изводи. Такође се узима у обзир опрема која се користи за утврђивање позиције ваздухоплова.

3. Визуелна и не визуелна помоћна средства и опрема аеродрома

(а) ПОМОЋНА СРЕДСТВА су погодна за своју сврху, препознатљива су и обезбјеђују недвосмислене информације корисницима у свим условима у којима се намјеравају изводити операције.

(б) Аеродромска опрема функционише у складу са намјеном у предвиђеним оперативним условима. У оперативним условима или у случају отказивања, опрема аеродрома не изазива неприхватљив ризик за ваздухопловну безбједност (safety).

(ц) Помоћна средства и њихов систем снабђевања електричном енергијом су пројектовани тако да кварови (failures - отказивања) не доводе до тога да се корисницима доставе неодговарајуће, заваривајуће или недовољне информације или до прекида неке кључне услуге.

(д) Обезбјеђена су одговарајућа средства заштите да би се избјегло оштећивање или ометање таквих помоћних средстава.

(е) Извори зрачења или присуство покретних или фиксираних објеката не омета и не утиче негативно на дејство ваздухопловних система комуникације, навигације и надзора (surveillance).

(ф) Информације о раду и кориштењу опреме аеродрома су доступне релевантном особљу, укључујући јасне индикације о стањима која би могла створити неприхватљиве ризике за ваздухопловну безбједност.

4. Аеродромски подаци

(а) Успостављају се и ажурирају подаци који су релевантни за аеродром и расположиве службе.

(б) Подаци ће бити тачни, читљиви, комплетни и недвосмислени. Одржава се одговарајући ниво интегритета података.

(ц) Корисницима и релевантним ANS пружаоцима услуга подаци су благовремено доступни, уз кориштење сигурног и брзог метода комуникација.

Б - Операције и управљање

1. Оператер аеродрома је одговоран за рад (operation) аеродрома. Слиједиће су одговорности оператера аеродрома:

(а) оператер аеродрома посједује, директно или по уговорима, сва средства неопходна да се обезбједе сигурне операције ваздухоплова на аеродрому. Та средства укључују, али се не ограничавају на, објекте, особље, опрему и материјале, документовање задатака, обавеза и поступака, приступ релевантним подацима и вођење евиденција.

(б) оператер аеродрома потврђује да се у сваком тренутку удовољава захтјевима из Одјелка А или предузима неопходне мјере да ублажи ризике повезане са неиспуњавањем захтјева. Успостављају се и примјењују поступци да би сви корисници били благовремено обавјештени о таквим мјерама;

(ц) оператер аеродрома успоставља и примјењује одговарајући аеродромски програм за управљање ризиком од дивљих животиња;

(д) оператер аеродрома обезбјеђује координацију кретања возила и лица на маневарској и другим површинама са кретањем ваздухоплова да би се избјегли судари и оштећивање ваздухоплова;

ЕН Ј 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(е) оператер аеродрома обезбјеђује да буду успостављени и имплементирани поступци за ублажавање ризика везаних за операције аеродрома зими, у неповољним временским условима, при смањеној видљивости или ноћу, када се то може примјенити;

(ф) оператер аеродрома успоставља рјешења са другим релевантним организацијама да би обезбједио континуирано испуњавање ових кључних захтјева за аеродроме. Ове организације укључују, али се не ограничавају на, оператере ваздухоплова, пружаоце услуга ваздушне навигације, пружаоце услуга опслуживања на земљи и друге организације чије активности или производи могу утицати на безбједност (safety) ваздухоплова;

(г) оператер аеродрома, било сам било путем уговора са трећим странама, обезбјеђује постојање поступака за снабђевање ваздухоплова горивом које је незагађено и са исправним спецификацијама;

(х) приручници за одржавање аеродромске опреме су на располагању, примјењују се у пракси и обухватају инструкције за одржавање и оправку, информације о сервисирању, поступке за тражење квара (troubleshooting) и инспекције;

(и) оператер аеродрома успоставља и имплементира план за случај нужде (emergency), који обухвата сценарија за случајеве нужде који се могу десити на аеродрому или у његовој околини. Овај план се на одговарајући начин координира са планом за случај нужде локалне заједнице.

(ј) оператер аеродрома обезбјеђује постојање одговарајућих аеродромских служби спашавања и заштите од пожара. Такве службе реагују на инцидент или несрећу уз одговарајућу хитност и обухватају бар опрему, средства за гашење и довољан број особља;

(к) оператер аеродрома користи за аеродромске операције и одржавање само обучено, квалификовано особље и имплементира и одржава програме обуке и провјере да би обезбједио сталну компетентност цијелокупног релевантног особља;

(л) оператер аеродрома обезбјеђује да свако лице које без пратње има приступ маневарској површини или другим оперативним површинама буде одговарајуће обучено и квалификовано за такав приступ;

(м) Особље служби спашавања и заштите од пожара је исправно обучено и квалификовано за рад у аеродромском окружењу. Оператер аеродрома имплементира и одржава програме обуке и провјере да би се обезбједила континуирана компетентност овог особља; и

(н) сво особље служби спашавања и заштите од пожара, које потенцијално треба да дјелује у ваздухопловним случајевима нужде, периодично доказује здравствену способност да на задовољавајући начин извршава своје функције, узимајући у обзир врсту активности. У овом контексту, здравствена способност, која обухвата и физичку и ментално спремност, значи да не пате од било које болести или инвалидитета који би их могли спријечити да:

(и) извршавају задатке неопходне за операције у ваздухопловним случајевима нужде;

(ии) извршавају додијељене им дужности у било ком тренутку; или

(иии) исправно опажају своје окружење.

2. Системи управљања

(а) оператер аеродрома имплементира и одржава систем управљања да би обезбједио испуњавање основних захтјева за аеродроме и са циљем сталног и проактивног унапређења

безбједности летења (safety). Систем управљања укључује организационе структуре, одговорности, обавезе, политику и поступке.

(б) Систем управљања укључује програм спречавања несрећа и инцидента, укључујући шему извјештавања о догађајима и њихову анализу. Анализа укључује стране набројане у тачки 1(ф) горе, у зависности од случаја.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(ц) Оператер аеродрома израђује аеродромски приручник и ради у складу са тим приручником. Такви приручници садрже неопходне инструкције, информације и поступке за аеродром, систем управљања и за оперативно особље да би обављало своје дужности.

Ц - Окружење аеродрома

1. Ваздушни простор око маневарских површина аеродрома је заштићен од препрека тако да омогућава намјераване операције ваздухоплова на аеродромима без стварања неприхватљивог ризика који би изазвала израда препрека око аеродрома. Стога се стварају, и имплементирају површине гдје се стално надзиру препреке (obstacle monitoring surfaces) да би се утврдило свако пробијање које представља прекршај.

(а) Свако нарушавање (infringement) тих површина ће захтијевати процјену да би се утврдило да ли или не објекат ствара неприхватљиви ризик. Сваки објекат који представља неприхватљиви ризик се уклања или се предузима одговарајућа мјера ублажавања ризика да би се заштитили ваздухоплови који користе тај аеродром.

(б) Постојање сваке преостале такве препреке се објављује, а у зависности од потреба, препрека се обиљежава, а кад је потребно и освјетљава.

2. Опасности везане за људске активности и кориштење земљишта, као што су, али не ограничавајући се на ставке са слиједћег списка се прате (monitored). Ризици које оне изазивају се процјењују и кад треба ублажавају.

(а) свака изградња или промјена у кориштењу земљишта у области аеродрома;

(б) могућност турбуленције изазване препрекама;

(ц) кориштење опасних, збуњујућих или свјетала које наводе на криво мишљење (misleading);

(д) заслијепљивање које изазивају простране високо-рефлектујуће површине;

(е) стварање површина које могу потаћи активност дивљих животиња у окружењу аеродромске маневарске површине;

(е) извори невидљивог зрачења или присуство покретних или фиксираних објеката који могу ометати или имати негативно дејство учинак на ваздухопловне системе комуникације, навигације и надзора (surveillance).

3. План за случај нужде локалне заједнице се доноси за ситуације ваздухопловних случајева нужде који се дешавају у локалној области аеродрома.

Д - Друго

Сем за ситуације нужде ваздухоплова, при скретању на алтернативни аеродром, или под условима наведеним за сваки појединачни случај, ваздухоплови, за које нису намијењени пројекат аеродрома и оперативни поступци, не користе аеродром или његове дијелове.

АНЕКС ВБ

КЉУЧНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА АТМ/АNS И КОНТРОЛОРЕ ЛЕТЕЊА

1. Кориштење ваздушног простора

(а) Свим ваздухопловима, искључујући оне ангазоване у активностима наведеним у члану 1(2)(а), у свим фазама лета или на маневарској површини аеродрома, се рукује у складу са заједничким општим правилима рада и свим поступцима који се примјењују, а који су одређени за кориштење у том ваздушном простору.

(а) Сви ваздухоплови, искључујући оне ангазоване у активностима наведеним у члану 1(2)(а), се опремају потребним саставним дијеловима и њма се исправно рукује (operated accordingly).

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

Саставни дијелови који се користе као извор ваздухопловних испуњавају захтјеве из тачке 3.

2. Службе

(а) Ваздухопловне информације и подаци за кориснике ваздушног простора у сврху ваздушне навигације

(и) Подаци који се користе као извор ваздухопловних информација су задовољавајућег квалитета, потпуни, ажурни и благовремено се обезбјеђују.

(ии) Ваздухопловне информације су прецизне, комплетне, ажурниране, недвосмислене и одговарајућег интегритета у формату који је погодан за кориснике.

(иии) Одашиљање таквих ваздухопловних информација корисницима ваздушног простора је благовремено и користи довољно поуздана и експедитивна комуникацијска средства заштићена од уплитања и искривљивања (corruption).

(б) Метеоролошке информације

(и) Подаци који се користе као извор ваздухопловних метеоролошких информација су задовољавајућег квалитета, потпуни, и ажурни.

(ии) Да би удовољиле потребама корисника ваздушног простора, ваздухопловне метеоролошке информације су прецизне, комплетне, ажурниране, одговарајућег интегритета и недвосмислене.

(иии) Одашиљање таквих ваздухопловних информација корисницима ваздушног простора је благовремено и користи довољно поуздана и експедитивна комуникацијска средства заштићена од уплитања и искривљивања.

(ц) Службе ваздушне пловидбе

(и) Подаци који се користе као извор за пружање услуга ваздушне пловидбе су исправни, комплетни и ажурни.

(ии) Услуге ваздушне пловидбе су довољно прецизне, комплетне, ажурниране и недвосмислене да би удовољиле safety потребама корисника.

(иии) Аутоматски алати који пружају информације или савјете корисницима су исправно пројектовани, произведени и одржавају се да би се обезбједило да су подесни за сврху која им је намијењена.

(ив) Услуге контроле летења и повезани процеси обезбјеђују одговарајуће раздвајање између ваздухоплова, и кад треба, помажу при заштити од препрека и других опасности у ваздуху и обезбјеђују тренутну и правовремену координацију са релевантним корисницима и сусједним запреминама ваздушног простора.

(в) Комуникација између служби ваздушне пловидбе и ваздухоплова и релевантних јединица служби ваздушне пловидне је благовремена, јасна, исправна и недвосмислена, заштићена од уплитања и свима разумљива, и кад треба потврђују је (acknowledged) сви укључени.

(ви) Постоје средства за откривање могућих случајева нужде, и кад треба, за покретање ефективних мјера потраге и спасавања. Таква средства, као минимум, садрже одговарајуће механизме за узбуњивање, мјере и поступке координације, средства и особље да ефикасно покрију подручје одговорности.

(д) Комуникацијске службе

Комуникацијске услуге достижу и одржавају довољну ефикасност (performance) кад се ради о њиховој доступности, интегритету, континуитету и благовремености. Оне су експедитивне и заштићене од искривљивања.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(е) Навигациона служба

Навигационе услуге достижу и одржавају задовољавајући ниво резултата кад се ради о вођењу, позиционирању, и кад се пружају информације - благовремености информације.

Критеријими за резултат укључују тачност, интегритет, доступност и континуитет услуга.

(ф) Служба надзора

Службе надзора утврђују дату позицију ваздухоплова у ваздуху и других ваздухоплова и земаљских возила на површини аеродрома, уз довољан резултат кад се ради о њиховој тачности, интегритету, континуитету и вјероватноћи откривања.

(г) Управљање током ваздушног саобраћаја

Тактичко управљање токовима ваздушног саобраћаја на нивоу Заједнице користи и пружа довољно прецизне и ажуриране информације о обиму и природи планираног ваздушног саобраћаја који утиче на пружање услуга и координира и преговара о промјени рута или одлагању саобраћајних токова да би се умањило ризик од ситуација преоптерећења у ваздуху или на аеродромима.

(х) Управљање ваздушним простором

Одређивање одређених запремина ваздушног простора за одређену употребу се прати, координира и благовремено објављује да би се у свим околностима умањило ризик од губитика раздвајања између ваздухоплова.

(и) Дизајн ваздушног простора

Структуре ваздушног простора и летне процедуре се исправно пројектују, надзиру и валидирају прије него што могу бити постављене и прије него што их ваздухоплови могу користити.

3. Системи и саставни дијелови

(а) Уопштено

АТМ/АНС системи и саставни дијелови који обезбјеђују информације од ваздухоплова или за њих и на земљи се исправно пројектују, израђују, инсталирају, одржавају и њима се исправно рукује да би се обезбедило да су подесни за сврху која им је намијењена.

(б) Интегритет, ефекат и поузданост система и саставних дијелова

Интегритет и ефекат везан за безбједност летења система и саставних дијелова било да су на ваздухоплову, на земљи или у ваздуху су подесни за сврху која им је намијењена. Они удовољавају траженом нивоу оперативног ефекта за све оперативне услове који се могу предвидјети и у току њиховог цијелог оперативног вијека.

(ц) Дизајн система и саставних дијелова

(и) Системи и саставни дијелови се пројектују тако да удовољавају захтјевима безбједности летења који се примјењују.

(ии) Системи и саставни дијелови, када се посматрају заједнички, одвојено и у односу једних према другима се пројектују тако да постоји обрнут однос између вјероватноће да било који квар може резултирати потпуним отказом система и озбиљности његовог утицаја на безбједност (safety) услуга.

(иии) Системи и саставни дијелови, када се посматрају појединачно или у комбинацији једног са другим, се пројектују узимајући у обзир ограничења везана за људске способности и резултат.

(ив) Системи и саставни дијелови се пројектују на начин који их штити од ненамјераваног штетног међусобног дјеловања са спољним елементима.

(в) Информације потребне за производно инсталирање, рад и одржавање система и саставних дијелова као и информације које се односе на безбједне услове се дају особљу на јасан, досљедан и недвосмислен начин.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(д) Континуиран ниво услуга

Нивои safety-ја система и саставних дијелова се одржава у току рада и било каквих модификација у раду (service)

4. Квалификације контролора летења

(а) Уопштено

Лице које похађа обуку као контролор летења или студент контролор летења, је едукативно, физички и ментално довољно зрело да стекне, задржи и докаже релевантно теоријско знање и практичну обученост.

(б) Теоријско знање

(и) Контролор летења стиче и одржава ниво знања који одговара функцијама које врши и који је сразмјеран ризицима повезаним са врстом услуга.

(ии) Стицање и задржавање теоријског знања се доказује сталним процјењивањем у току обуке, или на одговарајућим испитима.

(иии) Одржава се одговарајући ниво теоријског знања. Испуњавање услова се доказује редовним процјенама или испитима. Учесталост испита је сразмјерна нивоу ризика повезаног са врстом услуга.

(ц) Практична обученост

(и) Контролор летења стиче и одржава одговарајућу практичну обученост за извршавање својих функција.

Таква обученост је сразмјерна ризицима повезаним са врстом услуга и обухвата бар, ако одговарају функцијама које се обављају, слиједеће ставке:

и. оперативне поступке;

ии. специфичне аспекте задатака;

иии. ненормалне и ситуације нужде; и

ив. људске факторе.

(ии) Контролор летења доказује способност да обавља поступке и задатке повезане са нивоом компетентности који одговарају функцијама које врши.

(иии) Задовољавајући ниво компетентности у практичној обучености се одржава. Удовољавање се верификује редовним процјенама. Учесталост ових процјена је сразмјерна сложености и нивоу ризика повезаног за врстом услуга и задатака који се обављају.

(д) Знање језика

(и) Контролор летења доказује да зна (proficiency) да говори и разумије енглески у оној мјери у којој он/она способан да ефективно комуницира кад чује само глас (телефон/радиотелефон) и у ситуацијама лицем-у-лице о конкретним а са послом повезаним темама, укључујући случајеве нужде.

(ии) Кад год је неопходно у дефинисаној запремини ваздушног простора за потребе пружања АТС услуга, контролор летења зна да говори и разумије национални језик(е) до горе описаног нивоа.

(е) Синтетичка средства за обуку

Када се СТД користи за практичну обуку о свијести о ситуацији и људским факторима или да се докаже да је практична обученост стечена и да се одржава, он има ниво перформанце који дозвољава адекватну симулацију радног окружења и оперативне ситуације које одговарају пруженој обуци.

(ф) Курс обуке

(и) Обука се спроводи курсом обуке, који може садржавати теоретске и практичне инструкције, укључујући обуку на СТД, кад се примјењује.

(ии) За сваку врсту обуке се дефинише и одобрава курс.

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(г) Инструктори

(и) Теоријске интрукције дају одговарајуће квалификовани инструктори. Они:

и. имају одговарајуће знање у области из које се дају инструкције; и

ии. су доказали способност да користе одговарајуће инструкцијске технике.

(ии) Инструкције практичне обуке дају одговарајући квалификовани инструктори, који имају слиједеће квалификације:

и. испуњавају услове везане за теоријско знање и искуство који одговарају инструкцијама које се дају;

ии. су доказали способност да инструишу и користе одговарајуће инструкцијске технике;

иии. су увјежбали инструкцијске технике у оним поступцима у којима се намјеравају давати инструкције; и

ив. пролазе редовну обуку обнове знања да би се обезбједило одржавање компетентности за давање инструкција.

(иии) Инструктори практичне обуке такође морају имати остварено право да дјелују као контролор летења.

(х) Оцјењивачи

(и) Лица одговорна за процјену практичне обучености контролора летења:

и. су доказала способност да процјењују рад (performance) и спроводе тестове и провјере контролора летења; и

ии. пролазе редовну обуку обнове знања да би се обезбједило да се одржавају најмодернији стандарди процјењивања.

(иии) Оцјењивачи практичне обуке такође морају имати остварено право да дјелују као контролор летења у оним областима у којима се треба извршити процјена.

(и) Здравствена способност контролора летења

(и) Медицински критеријуми

и. Сви контролори летења периодично доказују здравствену способност да на задавољавајући начин врше своје функције. Испуњавање услова се показује одговарајућом процјеном која узима у обзир могуће ментално и физичко погоршање због старости;

ии. Доказивање здравствене способности, која обухвата физичку и менталну способност, укључује доказ о непостојању било какве болести или инвалидности, која би чинила да лице које пружа услугу контроле летења (АТЦ) буде неспособно:

- да исправно извршава задатке неопходне за пружање АТЦ услуга;

- да извршава додијелене дужности у било ком тренутку; или

- да исправно опажа своје окружење.

(иии) Када се у потпуности не може доказати здравствена способност, могу се имплементирати мјере за ублажавање које обезбјеђују идентичну безбједност (safety).

5. Организације за пружање услуга и обуке

(а) Неће се вршити пружање услуга ако нису испуњени слиједећи услови:

(и) пружалац услуга посједује директно, или индиректно путем уговора, средства неопходна за ниво и обим услуга. Та средства обухватају, али се не ограничавају на: системе, објекте, укључујући снабдијевање енергијом, структуру управљања, особље, опрему и њено одржавање, документовање задатака, обавеза и поступака, приступ релевантним подацима и вођење евиденција;

(ии) пружалац услуга израђује и одржава модерним приручнике за управљање и операције везане за пружање његових услуга и ради у складу са тим приручницима. Такви приручници садрже све неопходне информације и поступке за операције, систем управљања и за операције особља да би обављало своје дужности;

ЕН Л 309/51 Службени гласник Европске уније 24.11.2009

(иии) пружалац услуга имплементира и одржава систем управљања ризиком (risk-based management system) да би обезбједио испуњавање кључних захтјева из овог Анекса и са циљем сталног и проактивног унапређења овог система;

(иб) пружалац услуга користи само обучено особље са одговарајућим квалификацијама и имплементира и одржава програме обуке и провјера за особље;

(в) пружалац услуга успоставља званичне везе са свим осталима који доприносе пружању услуга да би обезбједио испуњавање ових кључних захтјева;

(ви) пружалац услуга успоставља и имплементира план за ванредне (contingency) ситуације који обухвата случајеве нужде и ненормалне ситуације који се могу десити у вези са његовим услугама.

(виі) пружалац услуга успоставља и одржава програм спречавања несрећа и инцидената и безбједности летења (safety) који укључује програм извјештавања о догађајима и

анализе, које систем управљања користи да би допринио циљу сталног унапређења безбједности летења.

(виіі) пружалац услуга израђује рјешења да потврди да су захтјеви везани за учинак безбједности летења било ког система и саставног дијела којим рукује испуњени у сваком тренутку.

(б) Неће се вршити пружање АТЦ услуга ако нису испуњени слиједећи услови:

(и) систем распореда (rostering system) управља спречавањем замора особља које пружа АТЦ услуге.

Такав систем распореда треба да се позабави периодима на дужности, радним временом и прилагођеним периодима одмора. Ограничења утврђена унутар система распореда узимају у обзир релевантне факторе који доприносе замору као што су, посебно, недостатак сна, ремећење циркадијанских (circadian-који се понављају у току 24 сата) циклуса, ноћни сати, кумулативно радно вријеме за дате периоде времена и такође заједничко извршавање додјелених задатака;

(иі) путем образовних и превентивних програма се управља спречавањем стреса код особља које пружа АТЦ услуге;

(иіі) пружалац АТЦ услуга има успостављене поступке којим потврђује да когнитивно расуђивање особља које пружа АТЦ услуге није умањено и да је њихова здравствена способност задовољавајућа;

(ив) при планирању и у раду, пружалац АТЦ услуга узима у обзир оперативна и техничка ограничења као и принципе људског фактора.

(а) Неће се вршити пружање комуникацијских, навигационих и/или услуга надзора ако нису испуњени слиједећи услови:

Пружалац услуга благовремено обавјештава релеванте кориснике ваздушног простора и АТС јединице о оперативном статусу (и његовим промјенама) својих услуга које се пружају у сврху АТС-а.

(д) Организације за обуку

Организација за обуку која обучава особље које пружа АТЦ услуге испуњава слиједеће захтјеве:

(и) посједује сва средства неопходна за подручје надлежности повезано са њиховом активношћу. Та средства обухватају али се не ограничавају на слиједеће: објекте, особље, опрему, методологију, документовање задатака, обавеза и поступака, приступ релевантним подацима и вођење евиденција;

(иі) имплементирају и одржавају систем управљања везан за безбједност летења и стандард обуке, и теже сталном унапређењу овог система; и

(ф) по потреби, успоставља рјешења са другим релевантним организацијама да би обезбједио континуирано испуњавање ових кључних захтјева".

Na osnovu člana 16, člana 61. stav 1, člana 64. i člana 71. stav 1, Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02 i 102/09) i člana 14. stav 3. tačka a) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

PRAVILNIK

O ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA I NADLEŽNOSTIMA EVROPSKE AGENCIJE ZA SIGURNOST ZRAČNOG PROMETA

Član 1.

(Predmet)

- (1) Predmet ovog pravilnika su: a) projektiranje, izrada, održavanje i rad zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, kao i osoblje i organizacije uključene u projektiranje, izradu i održavanje takvih proizvoda, dijelova i uređaja, b) osoblje i organizacije uključene u operacije zrakoplova, c)