

СЛУЖБЕН ВЕСНИК

на Република Северна Македонија

Број 91

10 мај 2019, петок

година LXXV

www.slvesnik.com.mk

contact@slvesnik.com.mk



СОДРЖИНА

	Стр.
1171. Правилник за начинот, правилата и посебните услови за вршење на надзор како и посебните услови кои треба да ги исполнува лице за да врши надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација.....	2
Огласен дел.....	1-80

МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

1171.

Врз основа на член 173 став 2 и член 181, а во врска со член 178 и член 180 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр.14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16 и 64/18), а во врска со член 3 од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија“ бр.27/07 и 98/09), министерот за транспорт и врски до-несе

П РА В И Л Н И К ЗА НАЧИНОТ, ПРАВИЛАТА И ПОСЕБНИТЕ УС- ЛОВИ ЗА ВРШЕЊЕ НА НАДЗОР КАКО И ПОСЕБ- НИТЕ УСЛОВИ КОИ ТРЕБА ДА ГИ ИСПОЛНУВА ЛИЦЕ ЗА ДА ВРШИ НАДЗОР НА ДАВАЊЕТО НА УСЛУГИ НА ВОЗДУХОПЛОВНА НАВИГАЦИЈА

1. Општи одредби

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат начинот, прави-лата и посебните услови за вршење на надзор, како и посебните услови кои треба да ги исполнува лице за да врши надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација.

Член 2

Согласно овој правилник се врши надзор на услуги-те на воздухопловна навигација, управувањето со про-токот на воздушниот сообраќај (Air Traffic Flow Management – ATFM), управувањето со воздушниот простор (Airspace Management - ASM) и на работата на Координативниот центар за спасување.

Член 3

(1) Одделни поими употребени во дел 2 на овој пра-вилник го имаат значењето утврдено во Регултивата (ЕУ) бр. 1034/2011 на Комисијата од 17 октомври 2011 година за надзор врз безбедноста во управувањето со воздушниот сообраќај и на услугите на воздухопловна-та навигација со која се изменува и дополнува Регула-тивата (ЕУ) бр.691/2010 (во понатамошниот текст: Ре-гулатива (ЕУ) бр.1034/2011) која е дадена во Прилог 1 кој е составен дел од овој правилник.

(2) Одделни поими употребени во дел 4 на овој пра-вилник го имаат значењето утврдено во Регултивата (ЕУ) бр.390/2013 на Комисијата од 3 мај 2013 година, за утврдување на план на ефикасноста за услугите на воздухопловната навигација и мрежните функции (во понатамошниот текст: Регултива (ЕУ) бр.390/2013), да-дена во Прилог 2 кој е составен дел на овој правилник.

(2) Поимите „Заедница“, „Право на Заедница“, „До-говор за ЕЗ“, „Службен весник на Европската унија“ и „земја,-и членка-и“ употребени во Регултивата (ЕУ)

бр.1034/2011 и Регултивата (ЕУ) бр. 390/2013, ќе се толкуваат во согласност со точките 2 и 3 од Анексот II од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заед-ница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Рома-нија, Република Србија и Мисијата на Обединетите на-ции за привремена администрација на Косово за осно-вање на Европската заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултила-тералната спогодба.

(3) „Безбедносен надзор“ е инспекција, надзор, преглед и друга формална активност која се врши од страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: Агенцијата) како национална надзорна власт со цел да се врши надзор и/или утврди исполнетоста на безбедносните регулаторни услови.

2. Безбедносен надзор на услугите на воздухопловна навигација

Член 4

Безбедносниот надзор на услугите на воздухоплов-на навигација, управувањето со протокот на воздушни-от сообраќај и управувањето со воздушниот простор се врши согласно начинот, правилата и посебните услови утврдени со Регултивата (ЕУ) бр.1034/2011.

Член 5

(1) Агенцијата ги врши работите и задачите на без-бедносен надзор кои и се доверени со Регултивата (ЕУ) бр.1034/2011 во својство на национална надзорна власт согласно член 7-6 од Законот за воздухопловство.

(2) Агенцијата врши безбедносни регулаторни над-зори и безбедносни прегледи во согласност со барања-та од членовите 6, 7, 8, 9 и 10 од Регултивата (ЕУ) бр.1034/2011.

Член 6

(1) Давателот на услуги на воздухопловната навига-ција заради вршење на надзор треба да ја извести Агенцијата за промените кои ги планира во функцио-налниот систем.

(2) Заради вршење на надзор, давателот на услуги на воздухопловна навигација доставува до Агенцијата безбедносна аргументација за планираните промени во функционалниот систем секогаш кога ќе се утврди по-стоене на опасности од прв или втор степен, односно класа по спроведена проценка на степенот на сериоз-носта на воочената опасност, која се врши во соглас-ност со степените, односно класите утврдени со точка-та 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регултивата (ЕУ) бр.1035/2011 дадена во Прилог 2 на Уредбата за начи-нот на давање на услугите на воздухопловна навига-ција како и посебните услови во однос на потребниот персонал, опремата и другите посебни услови неопход-ни за безбедно и уредно работење (во понатамошниот текст: Регултива (ЕУ) бр.1035/2011).

(3) Во случај кога планираните промени во функци-оналниот систем не се оценети како опасност од прв или втор степен, односно класа, Агенцијата може да побара од давателот на услуги на воздухопловната на-вигација најдоцна во рок од 30 дена да достави безбед-носна аргументација или веднаш да го извести давате-лот на услуги на воздухопловната навигација дека ја одобрува планираната промена.

(4) Предложената промена во функционалниот систем од ставовите (1) и (2) на овој член, се пријавува во Агенцијата на образец даден во Прилог 3 кој е составен дел на овој правилник.

(5) При одлучување за тоа дали да се воведат промени во функционалниот систем која ќе има влијание на безбедноста, давателот на услуги на воздухопловната навигација треба да користи процедури одобрени од страна на Агенцијата.

Член 7

(1) Со известувањето за планирани промени во функционалниот систем, давателот на услуги на воздухопловната навигација треба да достави до Агенцијата почетна безбедносна аргументација за промените што се планираат.

(2) Почетната безбедносна аргументација за промените што се планираат содржат опис на промените, причини за негово планирање (зголемување на ефикасноста и капацитетите, намалување на оперативните трошоци, усогласување со надворешните барања/услови, модернизација на системот за давање на услуги и слично), квалификација на промената во согласност со точката 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регулативата (ЕУ) бр. 1035/2011 и образложение на предложените квалификации за промена.

(3) Известувањето за планирани промени во функционалниот систем во зависност од видот на промената содржи:

1. Почетна безбедносна аргументација за планираните промени и безбедносна проценка за промените кои се класифицирани во степени, односно класи на сериозност 1 и 2 утврдени во точката 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регулативата (ЕУ) бр.1035/2011 и

2. Безбедносна проценка спроведена во согласност со процедури одобрени од страна на Агенцијата за планираните промени кои се класифицирани во степени, односно класи на сериозност 3, 4 или 5 утврдени во точката 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регулативата (ЕУ) бр.1035/2011.

Член 8

(1) Известувањето за планираните промени со соодветната безбедносна аргументација од член 7 став (3) од овој правилник, давателот на услуги на воздухопловната навигација треба да ги достави до Агенцијата според следната динамика:

1. Најдоцна 30 дена пред планираното воведување на промени класифицирани во степен, односно класа на сериозност 1 и 2 утврдени во точката 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регулативата (ЕУ) бр.1035/2011 и

2. Најдоцна 15 дена пред планираното воведување на промени класифицирани во степен, односно класа на сериозност 3, 4 или 5 утврдени во точката 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регулативата (ЕУ) бр.1035/2011.

(2) По исклучок на став (1) на овој член, случаите кои бараат итно воведување на промени со цел зголемување на безбедноста во давањето на услуги и промените кои се настанати во системот за давање на услуги на воздухопловна навигација, веднаш се пријавуваат.

(3) Во случаите од ставот (2) на овој член давателот на услуги на воздухопловната навигација до Агенцијата треба да ја достави целокупната безбедносна документација во рок од 30 дена од денот на воведувањето на промените во функционалниот систем.

(4) Доколку се работи за промени од поголем обем, за кои е потребна подготовка на обемна безбедносна документација, давателот на услуги на воздухопловната навигација може да поднесе барање до Агенцијата за продолжување на рокот од ставот (3) на овој член, но не подолго од 60 дена.

Член 9

(1) Безбедносната аргументација и проценка доставена од страна на давателот на услуги на воздухопловната навигација се анализира и проценува од страна на Агенцијата.

(2) Анализата на безбедносната аргументација вклучува разгледување на безбедносните цели, барања и останати безбедносни елементи кои се поврзани со промената и се содржани во документацијата на давателот на услуги на воздухопловната навигација (која треба да биде усогласена со безбедносните регулаторни барања), разгледување на усогласеноста со барањата за безбедно користење на техничката опрема и системот како и утврдување дали постојат дополнителни безбедносни елементи кои се поврзани со примена на промената.

(3) Проценката на безбедносната аргументација на давателот на услуги на воздухопловната навигација вклучува оцена на идентификуваните опасности, доследности при квалификација на степенот на сериозност на идентификуваните опасности, усогласеноста на безбедносните цели и доказите со кои се потврдува дека безбедносните цели ги исполнуваат безбедносните регулаторни барања.

(4) Агенцијата, по завршената проценка на безбедносната аргументација треба да го извести давателот на услуги на воздухопловната навигација во рок од 60 дена дали ја одобрува планираната промена, со дополнителни услови доколку истите се потребни или не ја одобрува планираната промена, со соодветно објаснување.

Член 10

(1) Давателот на услуги на воздухопловната навигација може да ја воведат планираната промена класифицирана во степен, односно класа на сериозност 1 и 2, или промена која бара воведување на нови стандарди на работа доколку се одобрени од Агенцијата.

(2) Давателот на услуги на воздухопловната навигација може да ги воведат планираните промени класифицирани во степени, односно класи на сериозност 3, 4 или 5 и промените без влијание на безбедноста во согласност со процедурата одобрена од Агенцијата.

(3) Доколку, класификацијата на планираните промени класифицирани во степени, односно класи на сериозност 3, 4 или 5 не е во согласност со точката 3.2.4 (оддел 4) на Анекс II од Регулативата (ЕУ) бр.1035/2011, може од давателот на услуги на воздухопловна навигација да се побара доставување на безбедносна аргументација за планираната промена, со образложение за несогласување.

(4) Проценката за ефективност на постапката за спроведување на планираната промена, определувањето на класификацијата на промената и нејзиното влијание на безбедноста како и соодветните постапки се предмет на континуиран надзор од страна на Агенцијата.

(5) За големи проекти за унапредување на системот за давање на услуги на воздухопловна навигација, промените може да се одобруваат во фази, во согласност со фазите на одвивање на проектот.

(6) Одобрение за воведување на промена во функционалниот систем се издава во рок не подолг од 30 дена по завршувањето на сите фази за воведување на промени во функционалниот систем.

Член 11

(1) Доколку Агенцијата утврди постоење на небезбедна состојба во функционалниот систем која бара итна акција, Агенцијата издава безбедносна директива во согласност со член 13 од Регулативата (ЕУ) бр.1034/2011.

(2) Агенцијата изготвува и на секои две години ја ажурира проценката на човечките ресурси потребни за вршење на безбедносен надзор, во согласност со член 12 став 2 од Регулативата (ЕУ) бр. 1034/2011 и истата претставува дел од извештајот за реализација на годишната програма и развој на Агенцијата.

Член 12

(1) Агенцијата согласно член 15 став (1) од Регулативата (ЕУ) бр.1034/2011 изготвува годишен извештај за мерките превземени врз основа на овој правилник.

(2) Извештајот од став (1) од овој член се поднесува до Министерството за транспорт и врски и се користи од страна на Агенцијата за изготвување на годишниот извештај за имплементацијата на Единствено европско небо, кој се доставува до Европската комисија согласно Регулативата (ЕУ) бр.549/2004 дадена во Прилог на Уредбата за начинот на давањето на услугите на воздухопловна навигација, како и посебните услови во однос на потребниот персонал, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење.

3. Надзор на обезбедувањето од дејствија на незаконско постапување при давањето на услуги на воздухопловна навигација

Член 13

Надзорот на обезбедувањето од дејствија на незаконско постапување при давањето на услуги на воздухопловна навигација се врши согласно начинот, правилата и посебните услови утврдени со Националната програма за контрола на квалитетот во обезбедувањето во цивилното воздухопловство.

4. Надзор на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација

Член 14

(1) Ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација се регулира и поттикнува од страна на Агенцијата преку поставување на цели на ефикасноста што се однесува на „клучните показатели на ефикасност“ и „показателите“ дефинирани во Оддел 2 од Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр.390/2013.

(2) Надзорот на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација кој се состои од следење и поставување на целите на ефикасноста, изготвување, донесување, проценка и следење на плановите на ефикасност, се врши од страна на Агенцијата.

(3) Агенцијата го следи придржувањето на давателите на услуги на воздухопловната навигација кон условите од Регулативата (ЕУ) бр.390/2013, одредбите од оваа глава, како и кон одредбите за обезбедување на податоци наведени во Анекс V на истата и ја мери и следи актуелната ефикасност постигната од нивна

страна што се однесува на „клучните показатели на ефикасноста“ и „показателите“ дефинирани во Оддел 2 од Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр.390/2013 и може да бара од давателите на услуги на воздухопловна навигација, доколку е тоа потребно од нив, да спроведат корективни мерки со цел да се отстранат отстапувањата од целите на ефикасноста.

(3) По исклучок од ставовите (1) и (2) на овој член, поставувањето, мерењето и следењето на целите на ефикасноста во однос на показателот Исплатливост (Cost-efficiency) се врши врз основа на принципот на целосен поврат на трошоци (Full cost recovery) утврден во Одлуката за начинот на определување на висината на надоместокот за користење на услуги на воздухопловна навигација и начинот на наплата како и висината и начинот на определување на делот од надоместокот за користење на услугите на воздухопловна навигација.

(4) Агенцијата изготвува годишен извештај за следењето на првичниот план и целите на ефикасноста и истиот го доставува до Европската Комисија.

5. Економски надзор на работењето на давателите на услуги на воздухопловна навигација

Член 15

Економскиот надзор на работењето на давателите на услуги на воздухопловна навигација се врши врз основа на принципите и правилата утврдени во ICAO Doc. 9161 - Manual on Air Navigation Services Economics и ICAO Doc. 9082 -Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services.

Член 16

(1) Економскиот надзор од член 15 од овој правилник подразбира редовно следење на економските показатели и проценка на нивото на економска стабилност на давателите на услуги на воздухопловна навигација како предуслов за стабилно остварување на деловниот план, годишните и финансиските планови на основа на утврдените задачи за одржување и развој на нивото на безбедност со предвидување, проценување и утврдување на рационални трошоци на системот и анализа на годишниот извештај за работа на давателите на услуги на воздухопловна навигација со презентирани факти во делот на финансиските показатели, рационалноста, економичноста, ефикасноста и тенденциите во економското работење.

(2) Економскиот надзор на даватели на услуги на воздухопловна навигација се однесува на формирање на цените на услугите, обезбедувајќи транспарентност на пресметките, недискриминација, примена на доверливост на податоците и осигурување дека не е злоупотребена доминантната позиција на субјектите во воздушниот сообраќај, како и надзор врз предвидените и остварените трошоци за дадените услуги и финансирањето преку надоместоците за дадени услуги.

Член 17

(1) Економскиот надзор се врши со изготвени листи за проверка (чек листи) кои ги составува воздухопловниот инспектор на начин кој ќе овозможи детална проверка на економското работење на давателите на услуги на воздухопловна навигација и/или ќе ја задоволи целта на инспекцискиот надзор.

(2) Воздухопловниот инспектор ги доставува чек листите од став (1) на овој член до давателите на услуги на воздухопловна навигација со пропратно писмо во кое се определува рок од 15 дена од приемот на писмото, во кој субјектите треба да ги одговорат и да ги достават назад до Агенцијата.

(3) По добивањето на одговорените чек листи од став (1) на овој член, воздухопловниот инспектор врши надзор со цел потврдување на веродостојноста на податоците и информациите од чек листите.

(4) Покрај начинот за вршење на економски надзор од став (1) на овој член, воздухопловниот инспектор врши прибирање на потребните документи, податоци и информации согласно динамиката утврдена во годишниот план за инспекција и/или одржување на состаноци со давателите на услуги на воздухопловна навигација.

Член 18

Доколку инспекторот по извршениот економски надзор констатира дека нема повреда во економското работење на давателот на услуги на воздухопловна навигација изготвува извештај за наодите за извршениот надзор.

Член 19

(1) Доколку инспекторот за време на извршениот економски надзор констатира повреда во економското работење на давателот на услуги на воздухопловна навигација, изготвува записник и решение согласно Законот за воздухопловство со кое се задолжува давателот на услуги на воздухопловна навигација во рок од 30 дена да достави план со предлог корективни мерки и рокови за нивно реализирање.

(2) Доколку давателот на услуги на воздухопловна навигација не достави план со предлог корективни мерки или не се придржува на роковите за нивна реализација, воздухопловниот инспектор изготвува решение за суспендирање на уверението за давање на услуги на воздухопловна навигација, само во случај кога утврдената повреда може да предизвика сериозно загрозување на безбедноста на давањето на услуги во воздухопловна навигација.

(3) Суспендирањето на уверението за давање на услуги на воздухопловна навигација, може да биде најдолго за период од 30 дена од денот на доставувањето на решението, во кој период не може да се даваат услуги на воздухопловна навигација.

(4) Доколку во периодот во кој е суспендирано уверението за давање на услуги на воздухопловна навигација, давателот на услуги на воздухопловна навигација не достави план со предлог корективни мерки или не се придржува на роковите за нивна реализација, уверението за давање на услуги на воздухопловна навигација се повлекува.

Член 20

(1) Записникот се составува за време на економскиот надзор кај субјектот чија дејност е предмет на надзор.

(2) Записникот го потпишуваат инспекторот и одговорното лице на субјектот кое е предмет на економскиот надзор и било присутно за време на вршење на надзорот.

Член 21

(1) Забелешките на записникот од страна на субјектот на надзор се даваат при изготвувањето на записникот или во рок од три дена од приемот на записникот доколку записникот е составен во службените простории на Агенцијата.

(2) Забелешките на записникот, односно изјавата на одговорното лице дека нема забелешки се внесуваат во записникот.

(3) Доколку одговорното лице на субјектот кој е предмет на економски надзор не даде забелешки на записникот во рокот од став (1) на овој член, се смета дека нема забелешки на записникот.

Член 22

Економскиот надзор може да биде редовен, вонреден и повторен.

Член 23

(1) Редовниот економски надзор се спроведува согласно одобриениот годишен и посебен план за надзор.

(2) Посебниот план за надзор од став (1) на овој член, се изготвува за економски надзори кои се посложени по обем, содржина и ангажираат повеќе инспектори (тимска инспекција).

Член 24

Вонредниот економски надзор се спроведува врз основа на пријава поднесена од физички или правни лица или по службена должност.

Член 25

(1) Повторен економски надзор се врши по извршен редовен или вонреден надзор со цел да се провери спроведувањето на корективните мерки.

(2) Повторен економски надзор се врши откако ќе помине рокот утврден со решението за отстранување на утврдените недостатоци, а најдоцна во рок од три месеци по извршениот редовен односно вонреден економски надзор.

6. Посебни услови кои треба да ги исполнува лице за да врши надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација

Член 26

(1) Согласно член 12 став (3) точка б) од Регулативата (ЕУ) бр.1034/2011, Агенцијата донесува Програма за обука на вработените кои вршат безбедносен надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација. Програмата за обука ги утврдува принципите за верификација на компетентноста на инспекторите.

(2) Согласно член 12 став (3) точка в) од Регулативата (ЕУ) бр.1034/2011, безбедносен надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација го вршат овластени воздухопловни инспектори кои покрај општиот услов од член 181 од Законот за воздухопловство треба да ги исполнуваат следните посебни услови:

1) Инспекторот за ATM услуги (Air Traffic Management) треба да:

а) има успешно завршена обука за инспектор согласно Програмата за обука на Агенцијата која како минимум треба да вклучува:

- обука за прописите на Република Северна Македонија кои се однесуваат на условите за давање на АТМ услуги, управна постапка, надзор и преземање на казни и прекршочни мерки и

- обука за меѓународните стандарди за давање на АТМ услуги, кои се прифатени и транспонирани во прописите на Република Северна Македонија;

б) има активна или истечена дозвола за контролор на летање или помошник контролор на летање;

в) има активно познавање на англиски јазик ниво (најмалку ниво B1 согласно Common European Framework of Reference for Languages или ICAO ниво 4 или повеќе) и

г) ги исполнува другите услови утврдени со Правилникот за систематизација на работните места на Агенцијата.

2) Инспекторот за услуги на воздухопловно информирање (Aeronautical Information Services-AIS) треба да:

а) има успешно завршена обука за инспектор согласно Програмата за обука на Агенцијата која како минимум треба да вклучува:

- обука за прописите на Република Северна Македонија кои се однесуваат на условите за давање на услуги на воздухопловно информирање, управна постапка, надзор и преземање на казни и прекршочни мерки и

- обука за меѓународните стандарди за услуги на воздухопловно информирање, кои се прифатени и транспонирани во прописите на Република Северна Македонија;

б) има уверение за стручна оспособеност за персонал кој врши подготовка и издавање на воздухопловни информации, карти, публикации и процедури;

в) има активно познавање на англиски јазик ниво (најмалку ниво B1 согласно Common European Framework of Reference for Languages) и

г) ги исполнува другите услови утврдени со Правилникот за систематизација на работните места на Агенцијата.

3) Инспекторот за метеоролошко обезбедување на воздушниот сообраќај треба да:

а) има успешно завршена обука за инспектор согласно Програмата за обука на Агенцијата која како минимум треба да вклучува:

- обука за прописите на Република Северна Македонија кои се однесуваат на условите за метеоролошко обезбедување на воздушниот сообраќај, управна постапка, надзор и преземање на казни и прекршочни мерки и

- обука за меѓународните стандарди за метеоролошко обезбедување на воздушниот сообраќај, кои се прифатени и транспонирани во прописите на Република Северна Македонија;

б) има стекнати најмалку 240 кредити според ЕКТП или завршен VII/1 степен образование од областа природно-математички науки отсек применета географија или метеорологија;

в) има активна или истечена дозвола на персонал за метеоролошко обезбедување на воздушниот сообраќај;

г) има активно познавање на англиски јазик ниво (најмалку ниво B1 согласно Common European Framework of Reference for Languages) и

д) ги исполнува другите услови утврдени со Правилникот за систематизација на работните места на Агенцијата.

4) Инспекторот за техничките средства, уреди и опрема за давање на услуги на воздухопловна навигација (CNS услуги) треба да има:

а) успешно завршена обука за инспектор согласно Програмата за обука на Агенцијата која како минимум треба да вклучува:

- обука за прописите на Република Северна Македонија кои се однесуваат на условите за техничките средства, уреди и опрема за давање на услуги на воздухопловна навигација (CNS услуги), управна постапка, надзор и преземање на казни и прекршочни мерки и

- обука за меѓународните стандарди за техничките средства, уреди и опрема за давање на услуги на воздухопловна навигација (CNS услуги), кои се прифатени и транспонирани во прописите на Република Северна Македонија;

б) има стекнати најмалку 240 кредити според ЕКТП или завршен VII/1 степен образование од областа на електротехничките науки;

в) има активна или истечена дозвола на персонал за поставување, одржување, контрола и мониторирање на техничките средства, уредите и опремата, за давање на услуги на воздухопловна навигација (ATSEP персонал);

г) има активно познавање на англиски јазик ниво (најмалку ниво B1 согласно Common European Framework of Reference for Languages) и

д) ги исполнува другите услови утврдени со Правилникот за систематизација на работните места на Агенцијата.

Член 29

(1) Вработените кои вршат надзор на обезбедувањето од дејствија на незаконско постапување при давањето на услуги на воздухопловна навигација треба да се обучени според програма за обука донесена од страна на Агенцијата според која се утврдуваат принципите за верификација за комплетност на инспекторите. Програмата за обука ги утврдува принципите за верификација на компетентноста на инспекторите.

(2) Надзорот на обезбедувањето од дејствија на незаконско постапување при давањето на услуги на воздухопловна навигација го вршат воздухопловните инспектори кои покрај општиот услов од член 181 од Законот за воздухопловство треба да ги исполнуваат следните посебни услови:

а) има успешно завршена обука за инспектор согласно Програмата за обука на Агенцијата која како минимум треба да вклучува:

- обука за прописите на Република Северна Македонија кои се однесуваат на условите за обезбедување од дејствија на незаконско постапување при давањето

на услуги на воздухопловна навигација, управна постапка, континуиран надзор и превземање казни и прекршочни мерки;

- обука за меѓународните стандарди за обезбедување од дејствија на незаконско постапување при давањето на услуги на воздухопловна навигација;

- обука за персонал за обезбедување од дејствија на незаконско постапување;

б) има стекнати најмалку 240 кредити според ЕКТИЦ или завршен VII/1 степен образование од областа на правните науки или безбедноста;

в) има извршени безбедносни проверки на минатото без недостатоци;

г) има активно познавање на англиски јазик ниво (најмалку ниво B1 согласно Common European Framework of Reference for Languages или најмалку ICAO ниво 4) и

д) ги исполнува другите услови утврдени со Правилникот за систематизација на работните места на Агенцијата.

Член 30

(1) Вработените кои вршат економски надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација треба да се обучени според програма за обука донесена од страна на Агенцијата според која се утврдуваат принципите за верификација за комплетност на инспекторите. Програмата за обука ги утврдува принципите за верификација на компетентноста на инспекторите.

(2) Економскиот надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација го вршат овластени воздухопловни инспектори кои покрај општиот услов од член 181 од Законот за воздухопловство треба да ги исполнуваат следните посебни услови:

а) успешно завршена обука за инспектор согласно Програмата за обука на Агенцијата која како минимум треба да вклучува:

- обука за прописите на Република Северна Македонија кои се однесуваат на економските услови за давање на услуги на воздухопловна навигација, управна постапка, надзор и преземање на казни и прекршочни мерки и

- обука за меѓународните стандарди за економските услови за давање на услуги на воздухопловна навигација, кои се прифатени и транспонирани во прописите на Република Северна Македонија;

б) има стекнати најмалку 240 кредити според ЕКТИЦ или завршен VII/1 степен образование од областа на економските науки;

г) има активно познавање на англиски јазик ниво (најмалку ниво B1 согласно Common European Framework of Reference for Languages) и

д) ги исполнува другите услови утврдени со Правилникот за систематизација на работните места на Агенцијата.

7. Преодни и завршни одредби

Член 31

(1) По исклучок од одредбите од дел 4 на овој правилник, при првичното спроведување на планот на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација на Единственото Европско Небо од страна на Република Северна Македонија ќе се применуваат одредбите од ставовите (2), (3) и (4) на овој член.

(2) Првичниот план на ефикасност на услугите на воздухопловната навигација за вториот и третиот референтен период се изготвува од страна на Агенцијата.

(3) Во првичниот план на ефикасност од став (2) на овој член се пропишуваат целите на ефикасноста важечки на национално ниво, поставени според „клучните показатели на ефикасноста“ дефинирани во Оддел 2 од Анекс I на Регулацијата (ЕУ) бр.390/2013 со исклучок на „клучниот показател на ефикасноста“ Исплатливост (Cost-efficiency) за кој целите се утврдуваат врз основа на принципот на целосен поврат на трошоци (Full cost recovery). Годишните вредности се пропишуваат со цел да се овозможи следење на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација.

(4) Првичниот план на ефикасноста од став (2) на овој член се изготвува согласно образецот даден во Анекс II на Регулацијата (ЕУ) бр.390/2013 со исклучок на „клучниот показател на ефикасноста“ Исплатливост (Cost-efficiency) за кој се применува принципот на целосен поврат на трошоци (Full cost recovery).

Член 32

Членовите 5 и 12 од Регулацијата (ЕУ) бр.390/2013 нема да се применуваат до присоединувањето на Република Северна Македонија во функционален воздушен блок на воздушниот простор или до пристапувањето на Република Северна Македонија во Европската унија.

Член 33

Со денот на отпочнувањето на примената на овој правилник престанува да важи Правилникот за начинот, правилата и посебните услови за вршење на надзор како и посебните услови кои треба да ги исполнува лице за да врши надзор на давањето на услуги на воздухопловна навигација („Службен весник на Република Македонија“ бр. 82/12).

Член 34

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Северна Македонија“, а ќе отпочне да се применува од 1 август 2019 година.

Бр. 01-3953/1
25 април 2019 година
Скопје

Министер
за транспорт и врски,
Горан Сугарески, с.р.

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 1034/2011 на Комисијата

од 17 октомври 2011 година,

за надзор врз безбедноста во управување со воздушниот сообраќај и услуги на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 691/2010

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за давање услуги на воздухопловната навигација во единственото европско небо („Регулатива за давање на услуги“) (), а особено член 4 на истата,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за организирање и користење на воздушниот простор во единственото европско небо („Регулатива за воздушниот простор“) (), а особено член 6 на истата,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, и за укинување на Директивата 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директивата 2004/36/ЕЗ (), а особено член 86 на истата,

со оглед на тоа што:

(1) Согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, со помош на Европската агенција за безбедност на воздухопловството („Агенцијата“), од Комисијата се бара да ги усвои соодветните правила за спроведување, со цел да се воспостават регулаторни барања за безбедноста на спроведувањето на ефикасно вршење на безбедносен надзор при управување со воздушниот сообраќај (АТМ). Согласно член 86 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се бара овие правила за спроведување да се изработат врз основа на регулативите коишто се усвоени согласно член 5(3) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единственото европско небо („Рамковната регулатива“) (). Оваа регулатива се заснова врз Регулативата (ЕЗ) бр. 1315/2007 на Комисијата од 8 ноември 2007 година, за надзор врз безбедноста во управувањето со воздушниот сообраќај и за изменување на Регулативата (ЕЗ) бр. 2096/2005 ().

(2) Постои потреба за дополнително дефинирање на улогата и функциите на надлежните органи врз основа на одредбите од Регулативите (ЕЗ) бр. 216/2008, (ЕЗ) бр. 549/2004, (ЕЗ) бр. 550/2004 и (ЕЗ) бр. 552/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за взаемна оперативност на европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај („Регулатива за взаемна оперативност“) (). Овие регулативи ги опфаќаат условите за безбедност на услугите на воздухопловната навигација. Додека давателите се одговорни за сигурно давање на услуги на воздухопловната навигација, земјите-членки, преку надлежните органи, треба да осигураат ефикасен надзор.

(3) Регулативите не треба да ги опфаќаат воените операции и обука, како што се предвидува во член 1(2) од Регулативата (ЕЗ) 549/2004 и член 1(2)(с) од Регулативата (ЕЗ) 216/2008.

(4) Надлежните органи би требало да вршат регулаторни ревизии и прегледи на безбедноста согласно оваа регулатива, како дел од соодветните инспекциски проверки и надзор кои се бараат согласно Регулативите (ЕЗ) бр. 216/2008 и (ЕЗ) бр. 550/2004.

(5) Надлежните органи би требало да ја разгледаат можноста за користење на пристапот за надзор на безбедноста од оваа регулатива и во други области на надзорот како што е соодветно, со цел да се изврши ефикасен и доследен надзор.

(6) Услугите на воздухопловната навигација, како и управувањето со протокот на воздушниот сообраќај (ATFM - Air Traffic Flow Management) и управувањето со воздушниот простор (ASM - Airspace Management), користат функционални системи кои овозможуваат управување со воздушниот сообраќај. Затоа, каква било измена на функционалните системи подлежи на надзор на безбедноста.

(7) Надлежните органи би требало да ги преземат сите неопходни мерки во случај ако систем или составен дел од систем не е во согласност со релевантните услови. Во таа смисла и особено кога треба да се издаде директива за безбедност, надлежниот орган би требало да го разгледа давањето упатства на известеното тело вклучено во издавање на Декларацијата на која се однесува член 5 или 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004, да спроведе посебна истрага во врска со тој технички систем.

(8) Поднесувањето на годишен извештај за надзор врз безбедноста од страна на надлежните органи би требало да придонесе кон транспарентноста и одговорноста на надзорот врз безбедноста. Овие извештаи би требало да се пратат до Комисијата, Агенцијата и земјата-членка која го наменува и воспоставува надлежниот орган. Освен тоа, годишните извештаи за надзор врз безбедноста би требало да се користат и во областа на регионална соработка, инспекциите за стандардизацијата согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и при меѓународниот мониторинг на надзорот врз безбедноста. Содржината на извештаите би требало да опфаќа релевантни податоци кои се однесуваат на мониторингот врз ефикасноста на безбедноста, придржувањето кон важечките регулаторни услови за безбедност од страна на надзорните организации, програмите за регулаторни ревизии на безбедноста, прегледите на аргументите за безбедноста, измените во функционалните системи кои надзорните организации ги применуваат согласно процедурите коишто надлежниот орган ги прифатил и директивите за безбедност кои истиот тој орган ги издал.

(9) Согласно член 10 (1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и член 2(4) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004, надлежните органи би требало да изготват соодветни договори за тесна меѓусебна соработка за да се осигура соодветен надзор врз давателите на услуги на воздухопловната навигација кои даваат услуги кои се однесуваат до воздушниот простор за кој е одговорна земја-членка која не е земјата-членка која го издала уверението. Согласно член 15 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, надлежните органи би требало да ги разменуваат особено податоците за надзор врз безбедноста на организациите.

(10) Дополнително, Агенцијата би требало да ги испита одредбите на оваа Регулатива, особено оние кои се однесуваат на надзорот врз безбедноста на измените, и да даде мислење за прилагодување на тие измени кон севкупниот системски приод, имајќи го предвид обединувањето на овие одредби во една идна заедничка регулаторна структура за безбедноста на цивилното воздухопловство и стекнатото искуство на заинтересираните страни и надлежните органи. Мислењето на Агенцијата исто така би требало да има за цел да го олесни

спроведувањето на националната програма за безбедност (SSP - State Safety Programme) на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство во рамките на Унијата, како дел од овој севкупен системски приод.

(11) Сигурното извршување на некои од мрежните функции утврдени согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 бара вклучениот субјект да подлежи на определени услови за безбедност. Овие услови, чија цел е да осигураат дека субјектот или организацијата работат на сигурен начин, се наведени во Регулативата (ЕЗ) бр. 677/2011 на Комисијата од 7 јули 2011 година, за утврдување на детални правила за спроведување на мрежните функции на управувањето со воздушниот сообраќај (АТМ) и за изменување и дополнување на Регулативата (ЕЗ) бр. 691/2010 (). Ова се услови за безбедност на организацијата кои се многу слични на оние општи услови утврдени во Регулативата за спроведување (ЕЗ) бр. 1035/2011 () на Комисијата, но прилагодени на одговорностите за безбедност на мрежните функции. Со цел да се поддржи целосниот системски пристап за регулирање на безбедноста во областа на цивилното воздухопловство, врз извршувањето на овие услови треба да се врши надзор на ист начин како што се врши надзор и врз услугите на воздухопловната навигација.

(12) Во своите препораки од јули 2007 година, Групата на високо ниво за идната европска регулативна рамка за воздухопловство ја истакна потребата за одвојување на регулаторниот надзор од давањето на услуги или функциите. Во склад со ова начело, со член 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 се предвидува дека субјектот кој е назначен да ги врши мрежните функции треба да е предмет на соодветни договори за надзор. Бидејќи Агенцијата согласно член 22а од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 веќе врши независна функција за надзор врз безбедноста на паневропските даватели на АТМ/АНС услуги, би било наполно усогласено со европската политика за безбедност на воздухопловството да ѝ се довери помошта на Комисијата при извршувањето на истите задачи во врска со европските мрежни функции.

(13) Оттука, Регулатива (ЕЗ) бр. 1315/2007 се укинува.

(14) Регулативата (ЕЗ) бр. 691/2010 на Комисијата од 29 јули 2010 за утврдување на систем за извршување за услугите во воздухопловната навигација и мрежните функции и за изменување и дополнување на Регулативата (ЕЗ) бр. 2096/2005 () треба да се измени и дополни со цел да се прилагоди кон оваа регулатива.

(15) Мерките коишто се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено небо.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА

Член 1

Предмет и опсег

1. Со оваа регулатива се утврдуваат условите кои надлежните органи треба да ги применуваат при извршување на должноста за надзор врз безбедноста што се однесува на услугите на воздухопловната навигација, управувањето со протокот на воздушниот сообраќај (АТФМ), управувањето со воздушниот простор (АSM) за општиот воздушен сообраќај и другите мрежни функции.

2. Оваа регулатива се применува на активностите на надлежните органи и квалификуваните тела кои делуваат во нивно име во поглед на надзорот врз безбедноста врз услугите на воздухопловната навигација, ATFM, ASM и другите мрежни функции.

Член 2

Дефиниции

За потребите на оваа регулатива се применуваат дефинициите наведени во член 2 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2004 и член 3 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008. Меѓутоа, дефиницијата за „уверение“ (certificate) наведена во член 2(15) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2004 не се применува.

Исто така се применуваат и следните дефиниции:

(1) „корективна мерка (corrective action)“ значи дејност за отстранување на причината на откриената неусогласеност;

(2) „функционален систем (functional system)“ значи комбинација од системи, процедури и човечки ресурси организирани со цел за извршување на одредена функција во рамките на АТМ;

(3) „менаџер на мрежа (Network Manager)“ значи непристрасно и компетентно тело кому му е доверено согласно член 6(2) или (6) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 551/2004 да ги извршува должностите опишани во тој член и во оваа регулатива;;

(4) „мрежни функции (network functions)“ значи посебните функции опишани во член (6) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 551/2004;

(5) „организација (organisation)“ значи или давател на услуги на воздухопловната навигација или субјект кој дава АТФМ или АСМ или други мрежни функции;

(6) „процес (process)“ значи збир на меѓусебно поврзани активности или активности кои делуваат заемно и ги претвора влезните елементи во резултат;

(7) „аргумент за безбедноста (safety argument)“ значи покажување и докажување дека предложена измена на функционален систем може да се спроведе во целите и стандардите утврдени со постојна регулаторна рамка согласно регулаторните услови за безбедност;

(8) „директива за безбедност (safety directive)“ значи документ издаден или усвоен од страна на надлежниот орган и со кој се налага спроведување на активности во функционален систем заради повторно воспоставување на безбедноста, кога доказите покажуваат дека во спротивно би можела да се загрози воздухопловната безбедност;

(9) „цел на безбедноста (safety objective)“ значи квалитативна или квантитативна изјава со која се дефинира максималната зачестеност или веројатноста со која може да се очекува појава на опасност;

(10) „регулаторен надзор на безбедноста (safety regulatory audit)“ значи систематско и независно испитување, спроведено од страна или во име на надлежен орган, за да се утврди дали севкупните аранжмани или елементи од истите поврзани со безбедноста, а кои се однесуваат на постапките и нивните резултати, производи или услуги се придржуваат кон потребните

аранжмани поврзани со безбедноста и дали истите се спроведуваат ефикасно и дали се соодветни за постигнување на очекуваните резултати;

(11) „регулаторни услови за безбедност (safety regulatory requirements)“ значи условите кои ги утврдила Унијата или кои се утврдени во националните правилници за давање на услуги во воздухопловната навигација или за функциите на ATFM и ASM или другите мрежни функции како и оние што се однесуваат на техничката и оперативната способност и соодветност за давање на овие услуги и функции, нивното управување со безбедноста, како и на системите, нивните составни делови и соодветни процедури;

(12) „безбедносни услови (safety requirement)“ значи начин за намалување на ризици, дефиниран со стратегијата за намалување на ризиците, со која се постигнува одредена безбедносна цел, вклучувајќи ги и организационите, оперативните, процедуралните и функционалните услови, условите од областа на ефикасноста и условите за взаемната оперативност и карактеристиките на животната средина;

(13) „верификација (verification)“ значи потврдување преку обезбедување објективни докази дека се исполнети утврдените услови;

(14) „паневропски ATFM/ASM (pan-European ATM/ANS)“ значи активност која е наменета и воспоставена за корисниците во поголемиот број или во сите земји-членки и, која исто така, може да се протега вон воздушниот простор на територијата на која се применува Договорот.

Член 3

Надлежен орган за надзор

За потребите на оваа регулатива и без да е во спротивност со меѓусебното признавање на уверенијата на давателите на услуги во воздухопловната навигација согласно член 7(8) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 и член 11 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, надлежен орган за надзор е:

(а) за организациите чие главно седиште и, ако имаат, регистрирано седиште, се наоѓаат во земја-членка додека даваат услуги на воздухопловната навигација на територијата на таа земја-членка, надлежниот надзорен орган кој го наменувала или основала таа земја-членка;

(б) за организациите за кои според склучените спогодби помеѓу земји-членки согласно член 2 од Регулативата (ЕЗ) 550/2004, одговорностите за надзор врз безбедноста се распределени на поинаков начин од наведеното во точка (а), надлежните органи кои се наменувани или основани согласно тие спогодби. Овие спогодби се во согласност со условите наведени во членовите од 2(3) до (6) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004;

(в) за организациите кои даваат ATM услуги/услуги на воздухопловната навигација во воздушниот простор на територијата каде се применува Договорот и чие главно седиште е, и ако постои, регистрирано седиште вон територијата предмет на одредбите од Договорот, Европската агенција за воздухопловната безбедност ('Агенцијата');

(г) за организациите кои даваат паневропски ATM/ANS услуги, како и сите останати мрежни функции во воздушниот простор каде се применува Договорот, Агенцијата.

Член 4**Функции на безбедносниот надзор**

1. Надлежните органи вршат надзор врз безбедноста како дел од надзорот на важечките услови за услугите на воздухопловната навигација како и на ATFM, ASM и други мрежни функции, со цел следење на безбедно пружање на овие активности и заради потврда дека се исполнети важечките регулаторни услови за безбедноста и нивните договори за спроведување.

2. При склучување на договори за надзор на организациите кои се активни во функционалните блокови на воздушниот простор кој се протега преку воздушниот простор под надлежност на повеќе од една земја-членка или во случај на давање на прекугранични услуги, односните земји-членки ги утврдуваат и ги доделуваат одговорностите за надзор врз безбедноста на членка која осигурува дека:

(а)постојат конкретни точки на одговорност за спроведување на секоја одредба од оваа регулатива;

(б)земјите-членки имаат прегледност врз механизмите за надзор врз безбедноста и нивните резултати;

(в)е осигурана соодветна размена на информации помеѓу надлежните органи кои вршат надзор и надлежните органи кои издаваат уверенија.

Земјите-членки вршат редовен прегледи на спогодбата и нејзиното спроведување во пракса, особено во поглед на постигнатата ефикасност на безбедноста.

3. При склучување на договори за надзор на организациите кои се активни во функционалните блокови на воздушниот простор или во прекуграничните активности во кои Агенцијата е надлежен орган за барем една од организациите согласно член 3(б), односната земја-членка соработува со Агенцијата со цел да се осигури дека е исполнето наведеното во точките (а), (б) и (в) од став 2.

Член 5**Следење на ефикасноста на безбедноста**

1. Надлежните органи редовно ги следат и вршат процена на постигнатите нивоа на безбедност со цел да се утврди дали истите се придржуваат кон регулаторните услови за безбедност кои се важечки во блоковите на воздушниот простор под нивна надлежност.

2. Надлежните органи ги користат резултатите од следењето на безбедноста, особено за да се утврдат областите за кои верификацијата на придржувањето кон условите за безбедноста е од приоритетна неопходност.

Член 6**Верификација на придржувањето кон регулаторните услови за безбедност**

1. Надлежните органи утврдуваат постапка за да се верификува:

(а)придржувањето кон важечките регулаторни услови за безбедност пред да се издаде или обнови уверение потребно за давање на услуги во воздухопловната навигација, вклучувајќи ги и условите за безбедноста под кои истото е издадено;

(б)придржувањето кон сите обврски за безбедноста од актот за именување издаден согласно член 8 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004;

(в)постојаното придржување на организациите кон важечките регулаторни услови за безбедност;

(г)спроведувањето на целите на безбедноста, условите за безбедност и другите услови поврзани со безбедноста утврдени во:

(i) изјавите за верификација на системите, вклучувајќи ја и која било друга изјава за усогласеност или соодветност за користење на составните делови на системите, издадени согласно Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004;

(ii) процедурите за проценка и ублажување на ризиците кои се бараат согласно регулаторните услови за безбедност кои се важечки за услугите на воздухопловната навигација, ATFM, ASM и за организацијата која управува со мрежата (Network Manager).

(д) спроведувањето на директивите за безбедност.

2. Постапката спомната во став 1:

(а) се заснова врз документираните процедури;

(б)е поддржана со документација чијашто намена е да им даде на персоналот за надзор врз безбедноста упатство за вршење на нивните должности;

(в)и обезбедува на односната организација назнака за резултатите од активноста за надзорот врз безбедноста;

(г) се заснова врз регулаторните надзори и прегледи извршени согласно членовите 7, 9 и 10;

(д)им обезбедува на надлежните органи докази кои се потребни заради поддршка на понатамошните активности, вклучувајќи ги и мерките предвидени во член 9 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2005, член 7(7) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004 и членовите 10, 25 и 68 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008 во ситуации кога нема усогласеност со регулаторните услови за безбедност.

Член 7

Регулаторни надзори на безбедноста

1. Надлежните органи, или стручните тела кои тие ги определиле, ги спроведуваат регулаторните надзори.

2. Регулаторните надзори спомнати во став 1:

(а) на надлежните органи им обезбедуваат докази за придржувањето кон важечките регулаторни услови за безбедност и аранжманите за спроведување преку оценување на потребата за подобрување или корективни мерки;

(б) се независни од внатрешните активности за контрола кои ги презема односната организација како дел од своите системи за управување со безбедноста и квалитетот;

(в) ги спроведуваат инспектори квалификувани согласно условите наведени во член 12;

(г) се однесуваат на севкупните аранжмани или елементи за спроведување на истите и на постапките, производите или услугите;

(д) утврдуваат дали:

(i) аранжманите за спроведување се придржуваат кон регулаторните услови за безбедност;

(iii) преземените активности се придржуваат кон аранжманите за спроведување;

(iii) резултатите од преземените активности се совпаѓаат со очекуваните резултатите од аранжманите за спроведување;

(f) водат до коригирање на која било утврдена недоследност согласно член 8.

3. Во рамките на програмата за преглед, која се бара согласно член 8 од Регултивата за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011, надлежните органи утврдуваат и, најмалку еднаш годишно, ја ажурираат програмата за регулаторните надзори на безбедноста со цел:

(а) да се опфатат сите области кои се потенцијално проблематични по безбедноста, особено посветувајќи внимание на оние области во кои се утврдени проблеми;

(б) да се опфатат сите организации, услуги и мрежни функции кои работат и се под надзор на надлежниот орган;

(в) да се осигури дека надзорите се спроведуваат на начин соодветен на нивото на опасноста која настанува од активностите на организациите;

(г) да се осигури дека, во период од 2 години, се спровеле доволен број на надзори, за да се провери придржувањето кон важечките регулаторни услови за безбедност во сите релевантни области на функционалниот систем;

(д) да се осигури следење на спроведувањето на корективните мерки.

4. Надлежните органи може да одлучат да го изменат обемот на претходно планираните надзори и да вклучат дополнителни надзори, секогаш кога ќе се појави потреба за тоа.

5. Надлежните органи одлучуваат за тоа кои аранжмани, елементи, услуги, функции, производи, физички локации и активности подлежат на надзор во рамките на одреден временски период.

6. Наодите од надзорите и утврдените неправилности се документираат. Вторите ќе бидат поддржани со докази, и утврдени според важечките регулаторни услови за безбедноста и нивните аранжмани за спроведување во однос на кои се врши надзорот.

7. Се прави извештај од надзорот, во кој се опфатени и деталите за неправилностите.

Член 8

Корективни активности

1. Надлежните органи на организациите во кои се вршел надзорот им ги соопштуваат наодите од надзорот, истовремено барајќи корективни мерки за отстранување на утврдените неправилности, без да се доведе во прашање која било дополнителна активност којашто се бара согласно регулаторните услови за безбедност.
2. Организациите во кои се вршел надзорот ги утврдуваат корективните мерки кои сметаат дека се неопходни за да се отстранат неправилностите како и временскиот рок за спроведување на истите.
3. Надлежните органи ги проценуваат корективните мерки, како и спроведувањето на истите како што тоа го утврдиле организациите во кои се вршел надзорот и ги прифаќаат истите ако согласно извршената процена заклучат дека се доволни за отстранување на неправилностите.
4. Организациите во кои се вршел надзорот започнуваат да ги спроведуваат корективните мерки кои надлежните органи ги прифатиле. Овие корективни мерки и последователните постапки за следење завршуваат во рамките на временскиот рок кој надлежните органи го прифатиле.

Член 9

Надзор врз безбедноста на измените во функционалните системи

1. При носењето одлуки дали да воведат промена во функционалните системи поврзана со безбедноста, организациите ги користат само оние процедури кои односниот надлежен орган ги прифатил. Во случај на даватели на услуги на воздухопловната навигација и даватели на услуги во комуникацијата, навигацијата и надзорот, односниот надлежен орган ги прифаќа овие процедури во рамките на Регулативата за спроведување (ЕЗ) бр. 1035/2011.
2. Организациите го известуваат својот односен надлежен орган за сите планирани измени поврзани со безбедноста. За таа цел, надлежните органи утврдуваат соодветни административни постапки согласно националните закони и други прописи.

Член 10

Постапка за преглед на предложените измени

1. Надлежните органи ги прегледуваат безбедносните аргументи кои се однесуваат на нови функционални системи или измените на постојните системи кои организација ги предлага кога:
 - (а)со процената на сериозноста извршена согласно Анекс II, точка 3.2.4 од Регулативата за спроведување (ЕЗ) бр. 1035/2011 се утврдува категорија на сериозност 1 или сериозност 2 за можните влијанија од утврдените опасности; или
 - (б)спроведувањето на измените налага воведување на нови воздухопловни стандарди.

Кога надлежните органи утврдуваат дека е потребен преглед во ситуации кои не се наведени во точките (а) и (б), тие ги известуваат организациите за тоа дека ќе извршат безбедносен преглед на пријавените измени.

2. Прегледите се вршат на начин соодветен на нивото на ризикот кое го носат новите функционални системи или предложените измени на постојните функционални системи.

Прегледите:

(а) користат документирани постапки;

(б) се поддржани со документација којашто е посебно наменета да му овозможи на персоналот за надзор насоки за извршување на нивните должности;

(в) ги разгледуваат целите на безбедноста, условите на безбедноста и другите услови поврзани со безбедноста кои се однесуваат на измените кои се разгледуваат и кои се наведени во:

(i) изјавите за верификација на системите наведени во член 6 од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004;

(ii) изјавите за сообразност или соодветност за користење на составните делови на системите наведено во член 5 од Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004; или

(iii) документацијата за проценка и ублажување на ризиците утврдена согласно важечките регулаторни услови за безбедност.

(г) ги утврдуваат дополнителните услови поврзани со безбедноста, а во врска со примената на измените, секогаш кога е потребно;

(д) ја проценуваат прифатливоста на доставените безбедносни аргументи, водејќи сметка за:

(i) утврдувањето на опасностите;

(ii) доследноста при доделување на класи на сериозност;

(iii) полноважноста на целите за безбедност;

(iv) полноважноста, ефикасноста и остварливоста на безбедносните услови и другите наведени услови поврзани со безбедноста;

(v) доказите дека постојано се исполнети целите на безбедноста, условите на безбедноста и другите услови поврзани со безбедноста ;

(vi) доказите дека постапката којашто се користи за изработка на безбедносните аргументи ги исполнува важечките регулаторни услови за безбедност;

(г) ги верификуваат постапките кои ги користат организациите за да создадат безбедносни аргументи што се однесува на новите функционални системи или на измените на постојните функционални системи кои се предмет на разгледување;

(е) ја утврдуваат потребата за верификација на континуираното придржување;

(ж) ги опфаќаат сите потреби активности за координација со органите кои се одговорни за надзорот врз безбедноста на пловидбеноста и летањето;

(з) даваат известување за прифаќање, со дополнителни услови доколку се потребни, или за неприфаќање, со пропратно образложение, за измената која е предмет на разгледување.

3. Воведувањето во употреба на измените кои се предмет на разгледување подлежи на прифаќање од страна на надлежните органи.

Член 11

Квалификувани тела

1. Кога надлежен орган ќе одлучи да му додели на квалификувано тело вршење на регулаторни надзори на безбедност или прегледи согласно оваа регулатива, тој обезбедува дека критериумите кои се користат за избор на истото помеѓу квалификуваните тела согласно член 3 од Регулацијата за спроведување (ЕЗ) бр. 550/2004 и член 13 од Регулацијата за спроведување (ЕЗ) бр. 216/2008, го вклучува и следното:

(а) квалификуваното тело поседува претходно искуство во проценување на безбедноста на воздухопловните субјекти;

(б) квалификуваното тело не е во исто време вклучено во внатрешните активности во рамките на системите за управување со безбедноста или квалитетот на односната организација;

(в) целиот персонал вклучен во спроведувањето на регулаторните надзори или прегледи на безбедноста е соодветно обучен и квалификуван и ги исполнува критериумите за стручност наведени во член 12(3) од оваа регулатива.

2. Квалификуваното тело ја прифаќа можноста надлежниот орган или кое било тело кое делува во негово име да изврши надзор на истото.

3. Надлежните органи водат евиденција за квалификуваните тела коишто се овластени за вршење на регулаторни надзори или прегледи на безбедноста во нивно име. Во оваа евиденција се докажува придржувањето кон условите содржани во став 1.

Член 12

Способност за вршење на надзор врз безбедноста

1. Земјите-членки и Комисијата обезбедуваат дека надлежните органи ја поседуваат неопходната способност да обезбедат надзор врз безбедноста на сите организации кои се под нивен надзор, вклучувајќи го и тоа дека поседуваат доволно ресурси за спроведување на активностите наведени во оваа регулатива.

2. Надлежните органи вршат и ја ажурираат, на секои две години, процената на човечките ресурси потребни за извршување на нивните должности за контрола врз безбедноста, заснована врз анализата на процесите кои се бараат согласно оваа регулатива и нивна примена.

3. Надлежните органи осигуруваат дека сите лица кои се вклучени во активностите за надзор врз безбедноста се стручни да ја извршат потребната должност. Во врска со тоа, тие:

(а)го дефинираат и документираат образованието, обуката, техничкото и оперативното знаење, искуството и квалификациите во врска со должностите на секое работно место вклучено во активностите за надзор врз безбедноста во рамките на нивната структура;

(б)осигуруваат посебна обука за оние кои се вклучени во активностите за надзор врз безбедноста во рамките на нивната структура;

(в)осигуруваат дека персоналот којшто е определен за вршење на регулаторни надзори на безбедноста, вклучувајќи го и персоналот од квалификуваните тела, ги исполнуваат посебните критериуми за квалификација кои ги утврдил надлежниот орган. Критериумите се однесуваат на:

(i) познавањето и разбирањето на условите во врска со услугите на воздухопловната навигација, ATFM, ASM и останатите мрежни функции во однос на кои може да се вршат регулаторни надзори на безбедноста;

(ii) користењето на техники за проценување;

(iii) способностите потребни за управување со надзор;

(iv) докажувањето на оспособеноста на инспекторите, преку оценување или на друг прифатлив начин.

Член 13

Директиви за безбедност

1. Надлежните органи издаваат директива за безбедност секогаш кога утврдиле во функционалниот систем постоење на несигурна состојба за која е потребно моментално дејствување.

2. Директивите за безбедност се проследуваат до односните организации и ги содржат, како минимум, следните информации:

(а)утврдувањето на несигурната состојба;

(б)утврдувањето на засегнатиот функционален систем;

(в)потребните мерки и причините за истите;

(г)временскиот рок за усогласување на потребните мерки со директивата за безбедност;

(д)датумот на нејзино влегување во сила.

3. Надлежните органи доставуваат примерок од директивата за безбедност на Агенцијата и на кои било други засегнати надлежни органи, особено на оние кои се вклучени во надзорот врз безбедноста на функционалниот систем како и на Комисијата. .

4. Надлежните органи го потврдуваат придржувањето кон важечките директиви за безбедност.

Член 14

Евиденција за надзорот врз безбедноста

Надлежните органи водат евиденција и се грижат за пристапот до соодветната евиденција која се однесува на нивните постапки за надзор врз безбедноста, вклучувајќи ги и извештаите од сите регулаторни ревизии на безбедноста и друга евиденција поврзана со безбедноста, а се однесува на уверенијата, именувањата, надзорот врз безбедноста на измените, директивите за безбедност и користењето на квалификувани тела.

Член 15

Извештај за надзорот врз безбедноста

1. Надлежните органи изготвуваат годишен извештај за активностите во врска со надзорот врз безбедноста согласно оваа регулатива. Исто така, во годишниот извештај за надзорот врз безбедноста се опфатени и следните информации:

(а) организационата поставеност и процедурите на надлежниот орган;

(б) воздушниот простор под надлежност на земјите-членки кои го воспоставиле или именувале надлежниот орган, ако е применливо и организациите кои се под надзор на тој надлежен орган;

(в) квалификуваните тела овластени за вршење на регулаторни ревизии на безбедноста;

(г) постојните нивоа на ресурси на надлежниот орган;

(д) кои било прашања во врска со безбедноста утврдени преку постапките за надзор врз безбедноста кои надлежниот орган ги спровел.

2. Земјите-членки ги користат извештаите подготвени од страна на нивните надлежни органи при доставување на своите годишни извештаи до Комисијата, како што се бара согласно член 12 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2004.

Годишните извештаи за надзорот врз безбедноста ќе бидат на располагање на односните земји-членки во случај на функционални блокови на воздушниот простор, на Агенцијата и на програмите или активностите кои се вршат согласно утврдени меѓународни аранжмани за следење или ревизија на спроведувањето на надзорот врз безбедноста на услугите на воздухопловната навигација, ATFM, ASM и други мрежни функции.

Член 16

Размена на податоци помеѓу надлежни органи

Надлежните органи склучуваат договори за блиска соработка согласно членовите 10 и 15 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008 и член 2(4) од Регулацијата (ЕЗ) бр. 550/2004 и за размена на сите соодветни податоци со цел да се осигури надзорот врз безбедноста на сите организации кои даваат прекугранични услуги или функции.

Член 17

Преодни одредби

1. Активностите отпочнати пред влегување во сила на оваа регулатива согласно Регулацивата (ЕЗ) бр. 1315/2007 се водат согласно оваа регулатива.

2. Надлежниот орган на земја-членка која е одговорна за надзор врз безбедноста на организации за кои Агенцијата е надлежен орган согласно член 3 ѝ ја пренесува на Агенцијата функцијата за надзор врз безбедноста на тие организации, и тоа 12 месеци по датумот на влегување во сила на оваа регулатива, освен во случај на надзор врз безбедноста на менаџерот на мрежата кога преносот, ако постои, на Комисијата со помош на Агенцијата, се врши на денот на влегување во сила на оваа регулатива.

Член 18

Укинување

Регулатива (ЕЗ) бр. 1315/2007 се укинува.

Член 19

Измена на Регулацивата (ЕЗ) бр. 691/2010

Во Анекс IV кон Регулацивата (ЕЗ) бр. 691/2010, точката 1.1(д) се заменува со следното:

'(д) Извештаите за безбедноста на NSA како е наведено во членовите 7, 8 и 14 од Регулацивата за спроведување (ЕЗ) бр.1034/2011 на Комисијата (*) како и извештаите на NSA за решавање на утврдените безбедносните недостатоци кои се предмет на плановите за корективни активности;

(*)Сл. весник L 271, 18.10.2011 год., стр. 15.'

Член 20

Влегување во сила

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

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

Брисел, 17 октомври 2011 год.

За Комисијата
Претседател
Хозе Мануел БАРОСО

Прилог 2

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 390/2013 на Комисијата**од 3 мај 2013 година,****за утврдување на план на ефикасноста за услугите
на воздухопловната навигација и мрежните функции****(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единственото европско небо (Рамковна регулатива) ⁽¹⁾, како што е изменета со Регулатива (ЕЗ) бр. 1070/2009 на Европскиот парламент и на Советот ⁽²⁾, а особено член 11 од истата,

Со оглед на тоа што:

- (1) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 се предвидува воспоставување на план на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација и на мрежните функции. За детално функционирање на планот на ефикасноста, Комисијата треба да донесе правила за спроведување.
- (2) Планот на ефикасноста треба да придонесе кон оддржлив развој на системот на воздушниот превоз со подобрување на севкупната делотворност на услугите на воздухопловната навигација преку клучните области на ефикасност на безбедноста, заштита на околината, капацитетот и исплатливоста, согласно Рамковната ефикасност на европскиот главен план за управување со воздушниот сообраќај (АТМ), истовремено имајќи ги предвид пресудните цели на безбедноста.
- (3) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004, за давање на услуги на воздухопловната навигација во единственото европско небо (Регулатива за давање на услуги) ⁽³⁾, како што е изменета со Регулатива (ЕЗ) бр. 1070/2009, се предвидува воспоставување на систем за пресметка на надоместоците и за заеднички проекти за спроведување на европскиот главен план за АТМ. И системот за пресметка на надоместоците и заедничките проекти се битни за успешното спроведување на планот на ефикасноста.
- (4) Согласно член 11 став 1 од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, оваа регулатива треба да се применува на мрежните функции за управување со воздушниот сообраќај наведени во член 6 на Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот за организација и користење на воздушниот простор во единственото европско небо (Регулатива за воздушниот простор) ⁽⁴⁾, како што е изменета со Регулатива (ЕЗ) бр. 1070/2009.

⁽¹⁾ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 1.⁽²⁾ Сл. весник L 300, 14.11.2009 год., стр. 34.⁽³⁾ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 10.⁽⁴⁾ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 20.

- (5) На Комисијата, при спроведувањето на планот на ефикасноста, ѝ помага тело за ревизија на ефикасноста. Ова тело треба да е во можност да ѝ дава на Комисијата независни совети во сите области кои влијаат врз ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација и мрежните функции.
- (6) Со оглед на фактот дека националните надзорни органи имаат клучна улога во спроведувањето на планот на ефикасноста, земјите-членки треба да обезбедат дека се во можност ефикасно да ги извршуваат своите одговорности.
- (7) Со цел да се гарантираат долгорочните подобрувања насочени кон постигнувањата на општествени цели од високо ниво, онака како што истите се рефлектираат во главниот план за АТМ, планот на ефикасноста треба да се води на начин на кој се зема предвид периодот кој го надминува поединечниот референтен период.
- (8) Планот на ефикасноста се однесува на услугите на воздухопловната навигација со примена на пристапот од излез до излез, вклучувајќи ги и услугите на воздухопловната навигација во воздух и терминалните услуги, со цел подобрување на севкупната ефикасност на мрежата.
- (9) Планот на ефикасноста треба да предвидува показатели и обврзувачки цели во сите клучни области на ефикасноста, заради целосно постигнување и одржување на безбедносните нивоа.
- (10) При усвојување на целите на ефикасноста на ниво на целата Унија за еден референтен период, Комисијата треба да го земе предвид нивото на ефикасноста кое е постигнато во претходниот(-ите) референтен(-тни) период(-и).
- (11) Покрај силната поврзаност помеѓу различните клучни области на ефикасноста, при подготовката и следењето на планот на ефикасноста треба да се обрне внимание на меѓусебната зависност помеѓу целите на ефикасноста, имајќи ги предвид приоритетните цели на безбедноста.
- (12) Плановите на ефикасноста треба да се воспоставуваат на ниво на функционалните блокови на воздушниот простор, покажувајќи го, заради транспарентност, придонесот кон постигнување на целите на секој давател на услуги на воздухопловната навигација во рамките на функционален блок на воздушниот простор, што се следи на најсоодветен начин.
- (13) Во плановите на ефикасноста треба да се опишат мерките, како што се системите за поттикнување, чија цел им е поттикнување на заинтересираните страни да ја подобрат ефикасноста на сите нивоа. Поради својата приоритетна природа, безбедноста не смее да е предмет на поттикнување.
- (14) Со цел да се сослушаат мислењата на заинтересираните страни, треба да се одржуваат оперативни консултации на национално ниво, на ниво на функционален блок на воздушниот простор и на ниво на Унијата.
- (15) Во услови, кои во времето на донесување на плановите на ефикасноста биле непредвидливи, и кои земјите-членки и субјектите кои се предмет на целите на ефикасноста не можат да ги решат и се надвор од нивна контрола, воспоставувањето на соодветни механизми за предупредување треба да овозможи спроведување на соодветни мерки кои имаат за цел заштита на условите на безбедноста, како и одржување на

континуитет на давањето на услуги, што може да опфати и ревизија на целите на ефикасноста на ниво на целата Унија и на локално ниво.

- (16) Цивилно–воената соработка и координација имаат голема важност во постигнувањето на целите на планот на ефикасноста, обрнувајќи должно внимание на ефикасноста на воената мисија.
- (17) Планот на ефикасноста не смее да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, чија цел е заштитата на битните интереси или интересите на одбранбената политика.
- (18) Треба да се изберат специфични и мерливи показатели на ефикасноста, врз чија основа може да се додели одговорноста за постигнување на целите на ефикасноста. Придружните цели треба да може да се постигнат, да се реални и временски ограничени и насочени кон ефикасно управување на одржлива ефикасност на услугите на воздухопловната навигација.
- (19) Спроведувањето на обврзувачките цели на ефикасноста кои се поддржани со поттикнувања од финансиска природа, бара соодветна поврзаност со Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013 од 3 март 2013 година, за утврдување на заеднички систем за пресметка на надоместоците за услугите на воздухопловната навигација ⁽¹⁾.
- (20) Клучните показатели на ефикасноста и целите на ефикасноста мора да се воспоставуваат и спроведуваат во согласност со целите и стандардите за безбедноста утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот ⁽²⁾ и нејзините правила за спроведување заедно со мерките кои ги презема Унијата за постигнување и одржување на тие цели.
- (21) Комисијата треба да ги процени плановите и целите на ефикасноста и да ја утврди нивната доследност со целите на ниво на целата Унија, како и соодветниот придонес кон тие цели и севкупната ефикасност на европската мрежа за АТМ. Ако не може да се утврди оваа доследност и соодветниот придонес, Комисијата треба да побара ревизија на целите на ефикасноста и/или преземање на корективни мерки.
- (22) За време на референтните периоди треба да се воспостави ефикасна постапка за следење на ефикасноста, вклучувајќи го и прибирањето и ширењето на податоците, со цел да се обезбеди дека развојот на ефикасноста овозможува постигнување на целите и, ако е потребно, воведување на корективни мерки.
- (23) Кога врз основа на резултатите од следењето Комисијата има значајни докази дека првичните податоци, претпоставки и причини врз кои се поставени првичните цели веќе не се валидни, Комисијата може да реши да ги измени целите на ефикасноста на ниво на целата Унија или може, на барање на земја–членка, да дозволи измена на локалните цели.
- (24) Извршувањето на мрежните функции треба да е предмет на целите на ефикасноста. Заради тоа, оваа регулатива треба да се применува на раководителот на мрежата поставен согласно член 3 од Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 677/2011 од 7 јули 2011 година, за утврдување на детални правила за спроведување на мрежните функции за управување со воздушниот сообраќај (АТМ) и за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 691/2010 ⁽³⁾. Како резултат на тоа, на соодветен начин треба да се измени Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 677/2011.

⁽¹⁾ Види стр. 31 од овој службен весник.

⁽²⁾ Сл. весник L 79, 19.3.2008 год., стр. 1.

⁽³⁾ Сл. весник L 185, 15.7.2011 год., стр. 1.

(25) Регулатива (ЕУ) бр. 691/2010 од 29 јули 2010 година, за утврдување на планот на ефикасноста за услугите на воздухопловната навигација и мрежните функции и за изменување на Регулатива (ЕЗ) бр. 2096/2005 година, за утврдување на заеднички услови за давање на услуги на воздухопловната навигација ⁽¹⁾, член 26 од Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата, и Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1216/2011 на Комисијата од 24 ноември 2011 година за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 691/2010 на Комисијата за утврдување на план на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација и мрежните функции ⁽²⁾, треба да се укине почнувајќи од 1 јануари 2015 година.

(26) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот за единствено небо,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет и обем

1. Со оваа регулатива се утврдуваат мерките за подобрување на севкупната ефикасност на услугите на воздухопловната навигација и на мрежните функции за општиот воздушен сообраќај во рамките на европскиот (EUR) и африканскиот регион (AFI) на Организацијата за меѓународното цивилно воздухопловство (ICAO), во коишто земјите-членки се одговорни за давање на услуги на воздухопловната навигација, со цел да се исполнат условите на сите корисници на воздушниот простор.

2. Заради поставување на целите и следење на ефикасноста, оваа регулатива се применува на услугите на воздухопловната навигација кои ги даваат:

(а) давателите на услуги на воздухопловната навигација определени согласно член 8 од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004;

(б) давателите на метеоролошки услуги, ако се определени согласно член 9(1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004;

(в) раководителот на мрежата поставен согласно член 3 од Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата.

За потребата за поставување на целите и следење на ефикасноста во врска со исплатливоста, таа исто така се применува и на телата и субјектите кои се изложуваат на трошоци прифатливи за надоместување преку надоместоците на корисниците, како што е наведено во член 15(2)(б) од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004 и член 6(2) од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013.

3. Без да е во спротивност со став 4, земјите-членки можат да решат оваа регулатива да не ја применуваат на терминалните услуги на воздухопловната навигација кои се даваат на некои

⁽¹⁾ Сл. весник L 201, 3.8.2010 год., стр. 1.

⁽²⁾ Сл. весник L 310, 25.11.2011 год., стр. 3.

или на сите корисници со помалку од 70 000 IFR (правила за летање по инструменти) движења во воздушниот сообраќај годишно. Тие, на соодветен начин, ја известуваат Комисијата за таквата одлука.

4. Кога во земја—членка ниту еден аеродром не го достига прагот од 70 000 IFR движења во воздушниот превоз годишно, оваа регулатива се применува како минимум на аеродромите со најголем број на IFR движења во воздушниот сообраќај.

5. Поставувањето на целта во врска со исплатливоста се применува на утврдените трошоци кои се определени во член 15(2)(а) и (б) од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004.

6. Исто така, земјите—членки можат оваа регулатива да ја применуваат и на:

(а) воздушниот простор под нивна надлежност во рамките на другите региони на ИКАО, под услов дека тие на соодветен начин ја известуваат Комисијата и другите земји—членки, без да се во спротивност со правата и должностите на земјите—членки согласно Чикашката конвенција за меѓународното цивилно воздухопловство од 1944 година (Чикашката конвенција);

(б) давателите на услуги на воздухопловната навигација кои имаат дозвола да даваат услуги на воздухопловната навигација без уверение, согласно член 7(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004.

7. Без оглед на одредбите за заштита на информациите од Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾ и нејзините регулативи за спроведување, Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата ⁽²⁾ и Регулатива (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата ⁽³⁾, условите кои се однесуваат на давање на податоци утврдени во Поглавје V се применуваат на националните надлежни органи, давателите на услуги на воздухопловната навигација, операторите на аеродроми, координаторите на аеродроми и авиопревозниците.

Член 2

Дефиниции

За потребите на оваа регулатива:

- (1) „оператор на аеродром“ е раководното тело на аеродром кое, заедно со другите дејности или на поинаков начин, согласно националните закони и други прописи, има задача да управува со опремата на аеродромот, да ги координира и врши контрола на активностите на различните оператори кои се присутни на односниот аеродром или во рамките на системот на аеродромот;
- (2) „податоци“ се квалитативни, квантитативни или други соодветни информации во врска со карактеристиките на воздухопловната навигација, кои се собираат и систематски обработуваат од страна на или во име на Комисијата заради спроведување на планот на ефикасноста;
- (3) „показатели на ефикасноста“ се показателите кои се користат за следење, споредување и проверка на ефикасноста;

⁽¹⁾ Сл. весник L 167, 4.7.2003 год., стр. 23.

⁽²⁾ Сл. весник L 294, 13.11.2007 год., стр. 3.

⁽³⁾ Сл. весник L 295, 14.11.2007 год., стр. 7.

- (4) „*клучни показатели на ефикасноста*“ се показателите на ефикасноста кои се користат за поставување на целите на ефикасноста;
- (5) „*IFR движења во воздушниот сообраќај*“ се вкупниот број на полетувања и слетувања кои се извршени согласно правилата за летање по инструменти, пресметан како годишен просек за период од три календарски години пред поднесувањето на плановите на ефикасност;
- (6) „*обврзувачка цел*“ е цел на ефикасноста која земјите—членки ја усвоиле како дел од планот на ефикасноста и која е предмет на системот за мотивација и/или плановите за корективни мерки;
- (7) „*авиопревозник*“ е претпријатие за воздушен превоз со важечко уверение за работа кое го издала земја—членка согласно правото на Европската Унија;
- (8) „*утврдени трошоци*“ се трошоците кои се дефинирани во член 15(2)(а) и (б) од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004;
- (9) „*национален надлежен орган*“ е регулаторен и/или надзорен орган на национално ниво или на ниво на функционален блок на воздушниот простор, чии трошоци може да им се пресметаат на корисниците на воздушниот простор, ако истите настанале во врска со давањето на услуги на воздухопловната навигација со примената на член 6(2) од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013;
- (10) „*култура на правичност*“ е култура во која истакнатите оператори или други субјекти не се казнуваат за своите постапки, пропусти или одлуки кои истите ги носат и кои се соодветни на нивното искуство и обука, но во која не се толерираат очигледното невнимание, намерните прекршоци и деструктивното однесување;
- (11) „*координатор на аеродромот*“ е физичко или правно лице кое го именува земја—членка за вршење на задачите за координација на координирани аеродроми одредени во член 4 од Регулатива (ЕЕЗ) на Советот бр. 95/93 од 18 јануари 1993 година, за заеднички правила за доделување на слотови на аеродромите на Заедницата ⁽¹⁾;
- (12) „*следење на ефикасноста*“ е континуирана постапка за собирање и анализирање на податоци со цел да се измери вистинскиот учинок на еден систем во однос на релевантните (клучни) цели на ефикасноста и на плановите на ефикасноста со користење на (клучните) показатели на ефикасноста одредени во член 9 и Прилог I;
- (13) „*референтен период*“ е периодот на важноста и примената на целите на ефикасноста и плановите на ефикасноста на ниво на целата Унија, како што е наведено во член 11 (3)(д) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004;
- (14) „*упад на полетно—слетната патека*“ е кој било настан на аеродром кој вклучува неправилна присутност на воздухоплов, возило или лице на заштитената зона на површината определена за слетување и полетување на воздухопловите;
- (15) „*единица за услуги на контролата на летање (единица за ATS)*“ е единица, цивилна или воена, која е одговорна за давање на услуги на контролата на летање;
- (16) „*услуги за CNS, MET и AIS*“ се услугите кои се даваат за комуникација, навигација и надзор, метеоролошките услуги за воздушната навигација и услугите за воздухопловни информации;

⁽¹⁾ Сл. весник L 14, 22.1.1993 год., стр. 1.

- (17) „исклучителен настан“ се околности во кои капацитетот на АТМ е невообичаено намален така што нивото на доцнење на АТФМ е невообичаено високо како резултат на: планирано ограничување предизвикано од оперативна или техничка измена, многу лоши временски услови, нерасположливост со големи делови од воздушниот простор било поради природни или политички причини, или индустриска активност и активирање на ЕАССС од страна на раководителот на мрежата како резултат на една или повеќе од овие причини;
- (18) „трошоци за реструктурирање“ е значителен еднократен трошок на давателите на услуги на воздухопловната навигација во постапката на реструктурирање со воведување на нови технологии и процедури и поврзаните модели на работење за да се поттикне давање на интегрирани услуги, при што земјата-членка сака да си ги надомести трошоците за време на еден или повеќе референтни периоди. Овие трошоци може да ги опфаќаат и трошоците настанати во врска со исплатата на вработените, затворање на центри на контролата на летање, преселување на дејности на нови локации и во врска со отписот на средства и/или стекнување на стратешки удели во други даватели на услуги на воздухопловната навигација.

Член 3

Тело за ревизија на ефикасноста

1. Ако Комисијата реши да определи тело за ревизија на ефикасноста кое ќе ѝ помага во спроведувањето на планот на ефикасноста, тогаш ова тело се определува за определен период согласно референтните периоди. Комисијата го именува претседавачот и членовите на телото за ревизија на ефикасноста.
2. Телото за ревизија на ефикасноста е соодветно способно и непристрасно за да може независно да ги извршува задачите кои му ги доделила Комисијата, особено во врска со односните клучни области на ефикасноста.
3. Телото за ревизија на ефикасноста ѝ помага на Комисијата во спроведувањето на планот на ефикасноста, особено во врска со:
 - (а) собирањето, испитувањето, вреднувањето и ширењето на податоците поврзани со ефикасноста;
 - (б) дефинирањето или прилагодувањето на клучните области на ефикасноста, во согласност со оние утврдени во рамките на ефикасноста на главниот план на АТМ, као што е наведено во член 9(1) и односните клучни показатели на ефикасноста;
 - (в) дефинирањето на соодветни клучни показатели на ефикасноста, за сите клучни области на ефикасноста, ефикасноста на мрежните функции и услугите на воздухопловната навигација, како за услугите на рута така и за терминалните услуги;
 - (г) поставувањето и ревизијата на целите на ефикасноста на ниво на целата Унија;
 - (д) поставувањето на граничната вредност (граничните вредности) наведени во член 10(4) за активирање на механизмите за предупредување утврдени во член 19;
 - (ѓ) оценката на доследноста на донесените планови на ефикасноста, вклучувајќи ги и целите на ефикасноста, со целите на ниво на целата Унија;

- (е)ако е соодветно, проценката на доследноста на граничните вредности за предупредување во рамките на примената на член 19(3) со граничните вредности за предупредување на ниво на целата Унија наведени во член 10(4);
- (ж) ако е соодветно, проценката на ревидираните цели на ефикасноста или корективните мерки кои ги презеле односните земји—членки;
- (з)следењето, споредбата и ревизијата на ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација, вклучувајќи го и вложувањето и трошокот на капиталот, на локално ниво и на ниво на целата Унија;
- (с)следењето, споредбата и ревизијата на ефикасноста на мрежните функции;
- (и) следењето на севкупната ефикасност на европската мрежа на АТМ, вклучувајќи ја и подготовката на годишните извештаи кои се доставуваат до Комитетот за единствено небо;
- (ј) проценката на постигнувањето на целите на ефикасноста на крај на секој референтен период, заради подготовка на следниот период;
- (к)проценката на планот на ефикасноста на раководителот на мрежата, вклучувајќи ја доследноста со целите на ефикасноста на ниво на целата Унија;
- (л)одржувањето и поддршката при усогласувањето на календарот на советувања на заинтересираните страни во врска со плановите на ефикасноста и должностите во поглед на советувања како што е наведено во член 9(1) од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013;
4. На барање на Комисијата, телото за ревизија на ефикасноста ѝ доставува *ад хок* информации или извештаи за прашања поврзани со ефикасноста.
5. Телото за ревизија на ефикасноста може да ѝ доставува на Комисијата и извештаи и препораки за подобрување на планот.
6. Што се однесува на односите со националните надзорни органи:
- (а)за потребите на следење на севкупната ефикасност на европската мрежа на АТМ, телото за ревизија на ефикасноста од националните надзорни органи ги добива потребните информации во врска со плановите на ефикасноста;
- (б)на барање на националните надзорни органи телото за ревизија на ефикасноста им помага на истите со доставување на независно мислење за прашања поврзани со ефикасноста како што се фактичките споредби помеѓу давателите на услуги на воздухопловната навигација кои работат во слични околности (споредување), анализи на измените во ефикасноста за последните пет години или анализи на предвидувањата за во иднина;
- (в)националните надзорни органи може да побараат помош од телото за ревизија на ефикасноста при одредување на опсегот на индикативните вредности за поставување на целите, имајќи ги предвид целите на ниво на целата Унија. Овие вредности им стојат на располагање на националните надзорни органи, на давателите на услуги во воздухопловната навигација, операторите на аеродромите и корисниците на воздушниот простор;
7. Со цел да се обезбеди доследност на целите и стандардите кои се утврдени и се спроведуваат согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, телото за ревизија на ефикасноста, по

потреба, соработува со Европската агенција за безбедност на воздухопловството (EASA) при извршувањето на задачите наведени во став 3, кога истите се поврзани со безбедноста.

8. За потребите за следење на севкупната ефикасност на Европската мрежа на ATM, телото за ревизија на ефикасноста изработува договори за работа со давателите на услуги во воздухопловната навигација, операторите на аеродромите, аеродромските координатори и авиопревозниците.

Член 4

Национални надзорни органи

1. Националните надзорни органи се одговорни за составување на плановите на ефикасноста, надзорот врз ефикасноста и следењето на плановите и целите на ефикасноста. При извршување на овие задачи, тие делуваат непристрасно, независно и транспарентно.

2. Земјите—членки обезбедуваат дека националните надзорни органи имаат, или имале, пристап до потребните ресурси и можности во сите клучни области на ефикасноста за извршување на задачите предвидени во оваа регулатива, вклучувајќи ги и овластувањата за вршење на инспекции заради извршување на задачите наведени во член 20.

3. Ако земја—членка има повеќе од еден национален надзорен орган, таа ја известува Комисијата за тоа кој национален надзорен орган е одговорен за националната координација за спроведување на оваа регулатива.

Член 5

Функционални блокови на воздушниот простор

1. Земјите—членки ги воспоставуваат плановите на ефикасноста на ниво на функционален блок на воздушниот простор.

2. Со цел придржување кон обврската од став 1, земјите—членки:

(а) обезбедуваат дека планот на ефикасноста е сообразен со образецот наведен во Анекс II;

(б) ја известуваат Комисијата за националниот надзорен орган или тело што е одговорно за координација во рамките на функционалниот блок на воздушниот простор, како и за односите со Комисијата што се однесува на спроведувањето на планот на ефикасноста;

(в) склучуваат соодветни договори за да обезбедат дека;

(i) согласно одредбите наведени во точка (д) и Анекс I се утврдува единствена цел за секој клучен показател на ефикасноста;

(ii) заради транспарентноста, во планот на ефикасноста се утврдува придонесот на секој давател на услуги во воздухопловната навигација во рамките на функционален блок на воздушниот простор, кој се следи на најсоодветно ниво заради постигнување на целите на ефикасноста поставени за функционалниот блок на воздушниот простор;

(iii) мерките наведени во член 11(3)(г) од Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004 се утврдуваат и применуваат за време на референтниот период кога целите не се постигнати. За оваа цел се користат годишните вредности од планот на ефикасноста;

- (г) се одговорни за утврдување и постигнување на целите на ефикасноста поставени на локално ниво, т.е. на ниво на функционален блок на воздушниот простор, национално ниво, на ниво на зоната на наплата и на ниво на аеродром;
- (д) во случај кога не е утврдена заедничка зона на наплата во смисла на наведеното во член 4 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013, и кога, како последица на ова, се поставени цели на исплатливост на рута за повеќе од една зона на наплата во рамките на функционалниот блок на воздушниот простор, ги консолидираат овие цели во една единствена вредност на групно ниво за услуги на воздухопловната навигација за прелет и го даваат, како информација, севкупниот износ кој го покажува настојувањето на исплатливоста на ниво на функционален блок на воздушниот простор;
- (ѓ) кога за време на референтниот период ќе се промени зоната на наплата, докажуваат дека таа промена и понатаму овозможува исполнување на целите на ефикасноста донесени за тој период;
- (е) обезбедуваат дека планот на ефикасноста е во склад со подрачјето на примена на оваа регулатива согласно член 1(16) од оваа регулатива и член 7 од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004.

Член 6

Раководител на мрежата

Раководителот на мрежата утврден во член 6 од Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 ⁽¹⁾ и член 3 од Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата ги извршува следните задачи во врска со планот на ефикасноста:

- (а) ѝ помага на Комисијата со давање на релевантни влезни податоци за подготовка на целите на ефикасноста на ниво на целата Унија и тоа пред референтните периоди и за следење на постигнување на целите на ефикасноста за време на референтниот период. Конкретно, раководителот на мрежата ја предупредува Комисијата за какви било значајни и постојани падови во оперативната ефикасност;
- (б) согласно член 21(5), ѝ дава на Комисијата пристап до сите податоци наведени во Анекс V;
- (в) ги поддржува функционалните блокови на воздушниот простор и нивните даватели на услуги на воздухопловната навигација во постигнување на нивните цели на ефикасноста, за време на референтните периоди, преку обезбедување на доследност помеѓу плановите на ефикасноста, стратешкиот план на мрежата и планот на мрежните операции;
- (г) го изработува планот на ефикасноста, планот на ефикасноста на мрежата, согласно член 5(1) и член 16(1)(а) на Регулатива (ЕЗ) бр. 677/2011, кој се доставува до Комисијата најдоцна шест месеци пред почетокот на референтниот период и кој Комисијата го усвојува пред почетокот на секој референтен период. Овој план на ефикасноста е јавен и:
- (i) ги содржи целите на ефикасноста за сите клучни области на ефикасноста и за сите показатели, во склад со целите на ефикасноста на ниво на целата Унија, за целиот референтен период, со користење на годишни вредности за потребите на следењето;
- (ii) содржи опис на активностите наменети за постигнување на целите;

⁽¹⁾ Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 20.

- (iii) содржи, ако е потребно или ако одлучи Комисијата, дополнителни клучни показатели и цели на ефикасноста;

Член 7

Координација со Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA)

При примената на член 13а од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 и согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, земјите-членки и Комисијата, по потреба, се координираат со EASA за да се обезбеди дека правилно се постапува со следните елементи:

- (а) прашањата поврзани со безбедноста на планот на ефикасноста, вклучувајќи го и поставувањето, ревизијата и спроведувањето на клучните показатели на ефикасноста во врска со безбедноста и целите на ефикасноста на ниво на целата Унија, како и давањето на предлози за соодветни активности и мерки кои следат по активирање на механизмот за предупредување;
- (б) усогласеноста на клучните показатели и цели на ефикасноста во врска со безбедноста со спроведувањето на европската програма за воздухопловната безбедност.

Член 8

Времетраење на референтните периоди

1. Првиот референтен период на планот на ефикасноста ги опфаќа календарските години 2012 заклучно со 2014 година. Вториот референтен период ги опфаќа календарските години од 2015 заклучно со 2019 година. Последователните референтни периоди траат по пет календарски години, освен ако со измена на оваа регулатива не се одлучи поинаку.
2. Истиот референтен период се однесува и на целите на ефикасноста и на плановите и целите на ефикасноста на ниво на целата Унија.

Член 9

Клучни области и показатели на ефикасноста

1. За потребите на поставување на целите, за можно додавање и прилагодување на други клучни области на ефикасноста во согласност со член 11(4)(б) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 решава Комисијата согласно постапката наведена во член 5(3) од истата регулатива.
2. За потребите на поставување на целите, еден или ограничен број на клучните показатели на ефикасноста одговараат на секоја клучна област на ефикасноста. Функционирањето на услугите на воздухопловната навигација се оценува во однос на обврзувачките цели за секој клучен показател на ефикасноста..
3. Во Оддел 1 од Анекс I се наведуваат клучните показатели на ефикасноста заради поставување на целите и показателите на ефикасноста на ниво на целата Унија, избрани за секоја клучна област на ефикасноста.

4. Во Оддел 2 од Анекс I се наведуваат локалните клучни показатели на ефикасноста заради поставување на локалните цели и показатели на ефикасноста на локално ниво кои се користат за воспоставување на целите на ефикасноста. Локалното ниво, имено нивото на функционалниот блок на воздушниот простор, националното ниво, нивото на зоната на наплата и нивото на аеродромот се наведени во Оддел 2 на Анекс I.

5. За време на референтен период не смее да се менуваат клучните показатели на ефикасноста. Измените се усвојуваат со измена на оваа регулатива, најдоцна шест месеци пред усвојувањето на нови цели на ниво на целата Унија.

6. За потребите на сопствено следење на ефикасноста и/или како дел од планот на ефикасноста, земја-членка може да донесе одлука да воспостави показатели на ефикасноста и односни цели како дополние на клучните области на ефикасноста и клучните показатели на ефикасноста наведени во овој член и одел 2 од Анекс I. Овие дополнителни показатели и цели помагаат во постигнувањето на целите на ниво на целата Унија и на целите на локално ниво што се јавуваат како резултат. Тие може да ја опфаќаат и опишуваат цивилно-воената или метеоролошка димензија на планот на ефикасноста и може да бидат проследени со соодветни програми за поттикнување.

7. Со цел да се олесни спроведувањето и мерењето на (клучните) показатели на ефикасноста во врска со безбедноста, EASA, во консултација со телото за ревизија на ефикасноста, усвојува прифатливи начини за придржување и упатства согласно постапката утврдена во член 52 од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008 пред почетокот на вториот референтен период.

ПОГЛАВЈЕ II

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНОВИТЕ НА ЕФИКАСНОСТА

Член 10

Цели на ефикасноста на ниво на целата Унија

1. Комисијата ги донесува целите на ефикасноста на ниво на целата Унија согласно постапката наведена во член 5(3) од Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004, имајќи ги предвид соодветните податоци од раководителот на мрежата и националните надзорни органи и по извршени консултации со заинтересираните страни како што е наведено во член 10 од истата регулатива, други односни организации и EASA во врска со безбедносните елементи на ефикасноста.

2. Согласно член 9(3), целите на ниво на целата Унија ги предлага Комисијата, најдоцна 15 месеци пред почетокот на референтниот период, а се усвојуваат најдоцна 12 месеци пред почетокот на референтниот период.

3. Поставувањето на цели на ниво на целата Унија за клучниот показател на ефикасноста наведен во точка 4.1(б) од Оддел 1 на Анекс I започнува од третата година на вториот референтен период, предмет на одлука на Комисијата согласно постапката наведена во став 1.

4. Заедно со усвојувањето на целите на ефикасноста на ниво на целата Унија, Комисијата ги одредува граничните вредности за предупредување надвор од кои може да се активираат механизмите за предупредување наведени во член 19.

5. Комисијата ја поткрепува секоја цел на ефикасноста на ниво на целата Унија со опис на основните претпоставки и причини за поставување на овие цели, како што е користењето на податоци добиени од раководителот на мрежата, националните надзорни органи и другите фактички податоци, прогнози за сообраќајот, составот на групите на давателите на услуги на воздухопловната навигација или функционалните блокови на воздушниот простор кои се со слични оперативни и економски околности.

Член 11

Изработка на планови на ефикасноста

1. Националните надзорни органи, на ниво на функционален блок на воздушниот простор, изработуваат планови на ефикасноста кои ги содржат целите во согласност со целите на ефикасноста на ниво на целата Унија и критериумите за вршење проценка наведени во Анекс IV.

Без да е во спротивност со образецот наведен во Анекс II, планот на ефикасноста може да опфаќа различни делови што се однесува на локалното ниво, имено на функционалниот блок на воздушниот простор, национално ниво, зоната за наплата и нивото на аеродромот.

2. За да се помогне подготовката на плановите на ефикасноста националните надзорни органи обезбедуваат дека:

(а) давателите на услуги на воздухопловната навигација им ги доставуваат своите деловни планови на националните надзорни органи;

(б) за планот и целите на ефикасноста се консултирани заинтересираните страни согласно член 10 од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004. На заинтересираните страни им се доставуваат соодветни информации три дена пред одржување на консултациите;

3. Плановите на ефикасноста ги содржат, особено:

(а) прогнозата за сообраќајот, изразена во единици на услуги, која се дава за секоја година од референтниот период, на ниво на функционален блок на воздушниот простор и за секоја зона на наплата во функционалниот блок на воздушниот простор, со образложение за употребените цифри;

(б) утврдените трошоци за услугите на воздухопловната навигација за секоја година од референтниот период и за секоја зона на наплата согласно член 15(2)(а) и (б) од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004;

(в) описот на инвестицијата, вклучувајќи ги и оние кои се потребни за постигнување на целите на ефикасноста, заедно со описот на нивната важност во однос на европскиот главен план за АТМ, стратешкиот план на мрежата и заедничките проекти наведени во член 15а(3) на Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004. Во овој опис се нагласуваат придобивките и синергиите кои се постигнати на ниво на функционален блок на воздушниот простор;

(г) целите на ефикасноста за секоја соодветна клучна област на ефикасноста, кои се одредени со упатување на секој клучен показател на ефикасноста, за целиот референтен период, со годишни вредности кои треба да се користат за целите за следење и поттикнување;

- (д)разгледувањето на меѓусебната зависност помеѓу клучните области на ефикасноста, вклучувајќи ја и проценката на влијанието врз безбедноста на планот на ефикасноста со која било мерка за ублажување потребни за одржување на осигурувањето на безбедноста;
 - (ѓ)описот на цивилно–воената димензија на планот, каде се опишува ефикасноста на примената на флексибилното користење на воздушниот простор (FUA), со цел зголемување на капацитетот имајќи ги постојано предвид ефектите на воените мисии, и, ако се смета за соодветно, соодветните показатели и цели на ефикасноста во согласност со другите показатели и цели на планот на ефикасноста;
 - (е)описот и образложението за тоа како целите на ефикасноста наведени во точка (г) се ускладени со целите на ефикасноста на ниво на целата Унија и ефикасноста на европската мрежа за АТМ и како придонесуваат кон истите;
 - (ж) идентификацијата на секој односен давател на услуги на воздухопловната навигација и неговиот посебен придонес во исполнувањето на целите, кои заради прегледност се следат на најсоодветно ниво како што е наведено во член 5(2)(в)(ii);
 - (з)описот на механизмите за стимулација кои треба да се применуваат на односните даватели на услуги на воздухопловната навигација за да се поттикне постигнувањето на целите во текот на целиот референтен период;
 - (с)мерките кои ги преземаат националните надзорни органи за следење на постигнувањето на целите на ефикасноста;
 - (и) описот на резултатот од консултациите со заинтересираните страни, вклучувајќи ги и прашањата кои учесниците ги покренале и мерките кои се договорени.
4. Плановите на ефикасноста се темелат врз образецот даден во Анекс II и ако земјите–членки согласно член 9(6) така се договорат, може да содржат дополнителни показатели кај односни цели.
5. Раководителот на мрежата изработува план на ефикасноста на мрежата, кој содржи цели кои се во согласност со целите на ниво на целата Унија и, *mutatis mutandis*, критериумите за проценување наведени во Анекс IV.
6. За да го изготви планот на ефикасноста на мрежата, раководителот на мрежата:
- (а)обезбедува консултации согласно член 14 од Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата;
 - (б)го користи образецот даден во Анекс III.

Член 12

Програми за поттикнување

1. Програмите за поттикнување кои ги користат земјите–членки како дел од нивните планови на ефикасноста се придржуваат кон следните општи начела:
- (а)тие се ефикасни и соодветни и не се менуваат за време на референтниот период;
 - (б)тие се спроведуваат врз недискриминаторска и транспарентна основа како поддршка на подобрувањата на ефикасноста на давањето на услугите;

(в)тие се дел од регулативната рамка која е за сите заинтересирани страни позната како *ex ante* и која се применува во текот на целиот референтен период;

(г)тие ги поттикнуваат субјектите кои се предмет на поставување цели за постигнување на високо ниво на ефикасност и за исполнување на односните цели.

2. Поттикнувањата во врска со исплатливоста на целите се од финансиска природа и се регулираат со соодветни одредби наведени во членовите 13 и 14 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013. Тие се состојат од механизми за поделба на ризиците на национално ниво или на ниво на функционален блок на воздушниот простор.

3. Поттикнувањата во врска со целите на капацитетот се од финансиска природа и се регулираат со соодветни одредби наведени во член 15 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013. Истите може да ги дополнуваат поттикнувањата од друга природа, како што се плановите за корективни мерки со рокови и соодветни мерки, за кои решаваат националните надзорни органи имајќи ги предвид локалните околности.

4. Поттикнувањата во врска со целите на заштита на човековата околина може да бидат од финансиска природа и се регулираат со одредби наведени во член 15 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013. Истите може да ги дополнуваат поттикнувањата од друга природа, како што се плановите за корективни мерки со рокови и соодветни мерки, за кои решаваат националните надзорни органи имајќи ги предвид локалните околности.

5. Покрај ова, земјите-членки, на локално ниво, можат да ги прилагодуваат надоместоците за услугите на воздухопловната навигација како што се предвидува во член 16 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013.

ПОГЛАВЈЕ III

ДОНЕСУВАЊЕ НА ПЛАНОВИТЕ НА ЕФИКАСНОСТА

Член 13

Почетно донесување на плановите на ефикасноста

На предлог на националните надзорни органи, земјите-членки ги донесуваат плановите на ефикасноста кои ги содржат обврзувачките цели на ефикасноста и ги доставуваат до Комисијата, најдоцна шест месеци пред почетокот на референтниот период.

Член 14

Процена и ревизија на плановите и целите на ефикасноста

1. Комисијата ги оценува плановите на ефикасноста, нивните цели и, особено, нивната доследност и соодветниот придонес кон целите на ефикасноста на ниво на целата Унија, како и со критериумите наведени во Анекс IV, имајќи го предвид развојот на настаните помеѓу датумот на усвојување на целите на ниво на целата Унија и датумот на проценката на планот на ефикасноста. Ако целите се поставуваат на локално ниво без упатување на целите на

ефикасноста на ниво на целата Унија, во тој случај процената се темели врз критериумите наведени во Анекс IV.

2. Кога Комисијата ќе утврди дека план на ефикасноста, или дел од истиот, и неговите цели се во согласност со целите на ниво на целата Унија и им даваат соодветен придонес и дека се во согласност со сите критериуми наведени во Анекс IV, таа ја известува односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) во рок од пет месеци по приемот на планот на ефикасноста.

3. Кога Комисијата ќе утврди дека план на ефикасноста, и некои или сите негови цели не се во согласност со целите на ниво на целата Унија и дека не им даваат соодветен придонес и дека и/или не се во согласност со еден или повеќе критериуми наведени во Анекс IV, таа, во рок од пет месеци по приемот на планот на ефикасноста и согласно постапката утврдена во член 5(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, издава препорака на односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) да донесе(-ат) ревидиран план на ефикасноста, или дел од истиот, и/или цел(-и). Оваа препорака се прави по консултации со односната(-ите) земја(-и)–членка(-и), и точно одредува кои делови од планот на ефикасноста и/или цел(-и) треба да се ревидираат и ја објаснува причината за оцената на Комисијата.

4. Во ваков случај, односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) донесува(-ат) ревидиран план на ефикасноста, или дел од истиот, и/или цел(-и), имајќи ги предвид ставовите на Комисијата, заедно со соодветните мерки за постигнување на овие цели и ја известува(-ат) Комисијата во рок од четири месеци по известувањето за препорака.

Член 15

Процена на ревидираните планови и цели и донесување на корективни мерки

1. Комисијата го проценува секој ревидиран план на ефикасноста, негов дел и целите на ефикасноста врз основа на критериумите наведени во Анекс IV.

2. Кога Комисијата ќе утврди дека ревидиран план на ефикасноста, или дел од истиот, и неговите цели се во согласност со целите на ниво на целата Унија и им даваат соодветен придонес и дека се во согласност со сите критериуми наведени во Анекс IV, таа ја известува односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) во рок од пет месеци по приемот на планот на ефикасноста.

3. Кога Комисијата ќе утврди дека ревидиран план на ефикасноста, или дел од истиот, и некои или сите негови цели сè уште не се во согласност со целите на ниво на целата Унија и дека не им даваат соодветен придонес и/или дека се уште не се во склад со еден или повеќе критериуми наведени во Анекс IV, таа, во рок од пет месеци по приемот на ревидираниот план на ефикасноста, или дел од истиот, и согласно постапката утврдена во член 5(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, одлучува дека односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) треба да преземе(-ат) корективни мерки.

4. Во оваа одлука, врз основа на критериумите утврдени во Анекс IV, точно се наведува кој дел од планот или целта(-ите) треба да се ревидира и се дава објаснување за процената на Комисијата. Во одлуката може да се пропише очекуваното ниво на ефикасноста за тие цели со цел да ѝ (им) се овозможи на односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) да ги преземе(-ат) соодветните корективни мерки, и/или може да содржи предлози за тие корективни мерки.

5. Во рок од два месеци по одлуката на Комисијата, корективните мерки кои ги усвоила(-е) односната(-ите) земја(-и)–членка(-и) се проследуваат до Комисијата заедно со елементите кои ја докажуваат нивната сообразност со одлуката на Комисијата.

Член 16

**Планови на ефикасноста или
корективни мерки донесени по започнувањето на референтниот период**

Плановите на ефикасноста или корективните мерки донесени по започнувањето на референтниот период како резултат на спроведувањето на постапките наведени во членовите 14 и 15, се применуваат ретроактивно почнувајќи од првиот ден на референтниот период.

Член 17

Ревизија на целите

1. Согласно постапките наведени во член 5(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, Комисијата може да одлучи да ги ревидира целите на ниво на целата Унија, и/или, на барање на земја-членка, може да дозволи ревидирање на еден или неколку локални цели:

(а)кога врз основа на нејзиниот извештај споменат во член 18(4), има цврст доказ дека повеќе не се валидни почетните податоци, претпоставки и причини врз кои се поставени првичните цели; или

(б)како резултат на примената на механизам за предупредување како што е наведено во член 19; или;

(в)по одлуката на Комисијата согласно член 10(3) што се однесува на клучниот показател на ефикасноста наведен во точка 4.1(б) на Оддел 1 од Анекс I;

2. Ревизијата на целите на ниво на Унијата може да доведе до измена на постојните планови на ефикасноста. Во ваков случај, Комисијата може да одлучи да се направи соодветно прилагодување на распоредот на времето наведен во Поглавјата II и III на оваа регулатива.

ПОГЛАВЈЕ IV

**СЛЕДЕЊЕ НА ПОСТИГНУВАЊЕТО
НА ЕФИКАСНОСТА**

Член 18

Постојано следење и известување

1. Националните надзорни органи и Комисијата го следат спроведувањето на плановите на ефикасноста. За таа цел се користат годишните вредности од планот на ефикасноста. Ако, за време на референтниот период, не се исполнат целите, односната(-ите) земја(-и)-членка(-и) ги одредува(-ат) и применува(-ат) корективните мерки наменети за поправање на состојбата и истите ги проследува(-ат) до Комисијата. Ако Комисијата утврди дека овие корективни мерки не се доволни за поправање на состојбата, таа, во рок од пет месеци по приемот на мерките и согласно постапката наведена во член 5(2) на Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, за ова ја(ги) известува односната(-ите) земја(-и)-членка(-и), заедно со предлози за корективни мерки.

2. Ако Комисијата утврди значаен и постојан пад на ефикасноста на локално ниво или на ниво на функционален блок на воздушниот простор, што влијае врз други земји учеснички во единственото европско небо и/или врз целиот европски воздушен простор, таа може да побара

од односната(-ите) земја(-и)–членка(-и). да дефинира(-ат), примени(-уваат) и да проследи(-ат) до Комисијата мерки наменети за постигнување на целите наведени во нивниот план на ефикасноста. Ако Комисијата утврди дека овие мерки не се доволни за поправање на состојбата, таа, во рок од пет месеци по приемот на мерките и согласно постапката наведена во член 5(2) на Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004, за ова ја(ги) известува односната(-ите) земја(-и)–членка(-и), заедно со предлози за корективни мерки.

3. Комисијата го следи спроведувањето на планот на ефикасноста на мрежата на раководителот на мрежата. За таа цел се користат годишните вредности од планот на ефикасноста. Ако за време на референтниот период не се исполнат целите, Комисијата бара од раководителот на мрежата да ги утврди, примени и проследи до Комисијата корективните мерки наменети за постигнување на целите поставени во планот на ефикасноста на мрежата. Комисијата ги известува националните надзорни органи или тела како што е утврдено во член 5(2)(б) за ваквите корективни мерки.

4. Секоја година најдоцна до 1 јуни, и секогаш кога постои опасност дека целите на ефикасноста нема да се исполнат, националните надзорни органи или тела како што е наведено во член 5(2)(б) доставуваат до Комисијата извештај за следењето на плановите и целите на ефикасноста. Извештаите се темелат врз препораки кои Комисијата ќе ги изготви пред почетокот на референтниот период. Комисијата најмалку еднаш годишно го известува Комитетот за единствено небо за постигнувањата на целите на ефикасноста.

Член 19

Механизми за алармирање

1. Ако во текот на календарската година, поради околности кои за време на донесувањето на плановите на ефикасноста биле непредвидливи и кои земјите–членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација и раководителот на мрежата не можат да ги решат и се надвор од нивна контрола, ја достигнале граничната вредност за алармирање/ од член 10(4) на ниво на Унијата, Комисијата ја проверува состојбата во консултации со земјите–членки со посредство на Комитетот за единствено небо, и во рок од четири месеци доставува предлог за соодветни мерки. Ова може да опфаќа и ревизија на целите на ниво на Унијата и последователна ревизија на локалните цели на ефикасноста.

2. Ако во текот на календарската година, поради околности кои за време на усвојувањето на плановите на ефикасноста биле непредвидливи и кои земјите–членки, давателите на услуги на воздухопловната навигација и раководителот на мрежата не можат да ги решат и се надвор од нивна контрола, ја достигнале граничната вредност за алармирање од член 10(4) на локално ниво, односните национални надзорни органи ја проверуваат состојбата во соработка со Комисијата и во рок од четири месеци доставуваат предлози за соодветни мерки. Ова може да опфаќа и ревизија на локалните цели на ефикасноста.

3. Земјите–членки можат да донесат одлука да усвојат гранични вредности за алармирање различни од оние наведени во член 10(4), со цел да се земат предвид локалните околности и специфики. Во ваков случај, овие гранични вредности се наведуваат во планот на ефикасноста и тие се во согласност со граничните вредности донесени согласно наведеното во член 10(4). Отстапувањата се поткрепуваат со детално образложение. Кога се активираат овие гранични вредности се применува постапката наведена во став 1.

4. Кога спроведувањето на механизмите за алармирање бара ревизија на плановите и целите на ефикасноста, Комисијата ја олеснува оваа ревизија преку соодветно прилагодување на применлив распоред на времето согласно постапката наведена во Поглавјата II и III.

Член 20

Олеснување на следењето на придржувањето

1. Давателите на услуги на воздухопловната навигација и раководителот на мрежата ги олеснуваат инспекциските надзори и контроли, вклучувајќи ги и посетите на лице место, кои ги вршат Комисијата и односните национални надзорни органи, или квалификуван субјект кој делува во име на националните надзорни органи, или кога е соодветно, EASA. Без штета по овластувањата за надзор кои им се дадени на националните надзорни органи и на EASA, овластените лица ги имаат следните овластувања:

(а) да прегледуваат, што се однесува на сите клучни области на ефикасноста, документи и каков било друг материјал во врска со утврдувањето на плановите и целите на ефикасноста;

(б) да земаат копии од тие документи или делови на тие документи;

(в) да побараат усно објаснување на лице место.

2. Инспекциските надзори и контроли споменати во став 1 се вршат согласно постапките кои се во сила во земјата—членка во која истите треба да се спроведат.

3. Националните надзорни органи го следат спроведувањето на оваа регулатива во областа на ефикасноста поврзана со безбедноста согласно постапките за надзор врз безбедноста утврдени во Регулотива (ЕУ) бр. 1034/2011 на Комисијата⁽¹⁾.

4. EASA, во рамките на инспекциските прегледи за стандардизација, го следи спроведувањето на оваа регулатива од страна на земјите—членки во клучните области на ефикасноста поврзани со безбедноста, согласно методите за работа предвидени во член 24(5) на Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008⁽²⁾.

ПОГЛАВЈЕ V

ПРИБИРАЊЕ, ВРЕДНУВАЊЕ, ИСПИТУВАЊЕ, ОЦЕНУВАЊЕ И ШИРЕЊЕ НА ИНФОРМАЦИИ ВО ВРСКА СО ЕФИКАСНОСТА НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА НАВИГАЦИЈА ЗА ЕДИНСТВЕНОТО ЕВРОПСКО НЕБО

Член 21

Прибирање и валидација на податоците за проверка на ефикасноста

1. Покрај податоците кои Комисијата веќе ги собрала преку други инструменти на Унијата, кои исто така може да се користат за целите на проверка на ефикасноста, националните органи, давателите на услуги на воздухопловната навигација, операторите на аеродромите, аеродромските координатори и авиопревозниците обезбедуваат дека Комисијата ги добива податоците споменати во Анекс V согласно условите наведени во истиот Анекс.

2. Националните органи можат целосно или делумно да ја пренесат или реорганизираат задачата за доставување на податоци помеѓу нивните национални надзорни органи, даватели на

⁽¹⁾ Сл. весник L 271, 18.10.2011 год., стр. 15.

⁽²⁾ Сл. весник L 79, 19.3.2008 год., стр. 1.

услуги на воздухопловната навигација, оператори на аеродромите и аеродромски координатори со цел да се земат предвид локалните посебности и постојните канали за известување.

3. Давателите на податоци ги преземаат потребните мерки за да обезбедат квалитетен, важечки и навремен пренос на податоците, вклучувајќи го и обезбедувањето на доказ за проверките на квалитетот на истите и за постапката за вреднување, објаснувањата како одговор на посебни барања на Комисијата во врска со квалитетот на податоците и, по потреба, акциските планови за подобрување на квалитетот на податоците. Податоците се доставуваат бесплатно, во електронска форма, ако е применливо, со користење на форматот утврден од страна на Комисијата.

4. Комисијата го оценува квалитетот и ги вреднува податоците пренесени согласно став 1. Кога податоците не овозможуваат исправна проверка на ефикасноста, Комисијата, во соработка со земјите-членки, а особено со нивните национални надзорни органи, може да преземе соодветни мерки за оценување и подобрување на квалитетот на податоците

5. За целите на оваа регулатива, се смета дека податоците од став 1, кои се доставени до Eurocontrol (Евроконтрол) се доставени и до Комисијата. Ако податоците не биле доставени до Eurocontrol (Евроконтрол), Комисијата и Eurocontrol (Евроконтрол) ги носат потребните решенија со кои се обезбедува дека тие податоци ѝ стојат на располагање на Комисијата согласно условите утврдени во став 3.

6. Секогаш кога ќе се утврдат нови услови за податоците или кога може да се очекува недоволен квалитет на податоците, Комисијата може да спроведе пилот истражување кое земјите-членки или заинтересираните страни го вршат доброволно, пред да се воведат нови услови во врска со податоците преку измената на оваа регулатива. Овие пилот истражувања се вршат со цел да се оцени изводливоста на прибирање на соодветните податоци, одмерувајќи ги придобивките од расположливоста на податоците наспрема трошоците за нивно прибирање и оптоварувањето за давателите на податоци.

Член 22

Ширење на информации

1. Комисијата ги шири информациите заради целите наведени во член 11 од Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004 согласно Регулотива (ЕЗ) бр. 1049/2001 на Европскиот парламент и на Советот од 30 мај 2001 година, за јавниот пристап до документите на Европскиот парламент, Советот и Комисијата ⁽¹⁾, особено член 4 од истата и согласно член 18 од Регулотива (ЕЗ) бр. 550/2004.

2. Информациите споменати во член 3(3)(а) се јавно достапни, посебно во електронска форма. За таа цел, Комисијата носи одлука за политиката за постапување, заштита, доверливост и ширење на податоците прибрани заради целите на ефикасноста при примената на член 21, и со неа поврзаните права на интелектуална сопственост.

3. Извештаите на Комисијата споменати во член 18(4) се јавно достапни, а упатувањата на истите се објавуваат во *Службен весник на Европската унија*. Комисијата може да донесе одлука редовно да им доставува на односните страни и други општи податоци, посебно во електронска форма.

4. Целите на ниво на целата Унија наведени во член 10 и упатувањето на донесените планови на ефикасноста од Поглавје III се јавно достапни и се објавуваат во *Службен весник на Европската унија*.

⁽¹⁾ Сл. весник L 145, 31.5.2001 год., стр. 43.

5. Поединечен пристап до одредени информации, како што се валидираните податоци, се дава на давателот на податоци на кој директно се однесуваат информациите и активностите.

ПОГЛАВЈЕ VI

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 23

Изземања

Кога, согласно постапките утврдени во член 3 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013, ќе се утврди дека некои или сите терминални услуги на воздухопловната навигација и/или услугите за CNS, MET и AIS на една земја-членка се предмет на условите на пазарот и дека земјата-членка согласно оваа регулатива одлучила да не ги пресметува утврдените трошоци за овие услуги, ниту да пресметува ни поставува надоместоци за терминалните услуги и да не ги применува финансиските стимулации за тие трошоци, во кој случај на тие трошоци не се применуваат целите на исплатливоста.

Член 24

Жалба

Земјите-членки обезбедуваат дека одлуките кои се носат согласно оваа регулатива се правилно образложени и дека се предмет на ефикасна проверка и/или жалбена постапка.

Член 25

Преглед на планот

До крајот на секој референтен период, Комисијата го прегледува планот на ефикасноста и особено го анализира неговото влијание, делотворност и обем, имајќи ја предвид работата на ИCAO на тоа поле.

Член 26

Измени на

Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011

Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 се изменува како што следува:

(1) се брише образложението 28;

(2) во член 5, став 1 се заменува со следното:

„1. За да ја спроведе својата долгорочна перспектива, раководителот на мрежата изработува, одржува и спроведува стратешки план на мрежата, кој е усогласен со референтниот период предвиден во член 8 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 390/2013 на Комисијата (*).

(*) Сл. весник L 128, 9.5.2013, стр. 1.“;

(3) во член 5, став 4 се заменува со следното:

„4. Стратешкиот план на мрежата редовно се ажурира, најдоцна 12 месеци пред почетокот на секој референтен период.“;

(4) во член 20, став 3 се заменува со следното:

„3. Раководителот на мрежата еднаш годишно им доставува на Комисијата и на Агенцијата извештај за преземените мерки за исполнување на неговите задачи. Извештајот се однесува на поединечни мрежни функции како и на севкупната состојба на мрежата и е во тесна врска со содржината на стратешкиот план на мрежата, планот на мрежните операции и планот на ефикасноста на мрежата споменати во член 6(г) во Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 390/2013. Комисијата за ова го известува Комитетот за единствено небо.“;

(5) Анекс IV се заменува со следното:

„АНЕКС IV

ОБРАЗЕЦ ЗА СТРАТЕШКИ ПЛАН НА МРЕЖАТА

Стратешкиот план на мрежата се темели врз следната структура:

1. ВОВЕД

1.1. Опсег на стратешкиот план на мрежата (географско и временско)

1.2. Подготовка на планот и постапка на вреднување

2. СЕВКУПНИ ОКОЛНОСТИ И УСЛОВИ

2.1. Опис на тековната и планирана состојба на мрежата, вклучувајќи ги и ERND, ATFM, аеродромите и ограничените ресурси

2.2. Предизвици и можности поврзани со временскиот период на планот (вклучувајќи ги и предвидувањата на побарувачката за сообраќај и светскиот развој)

2.3. Цели на ефикасноста и услови за деловно работење кои што заинтересираните страни ги изразуваат и целите на ефикасноста на ниво на целата Унија

3. СТРАТЕШКА ВИЗИЈА

3.1. Опис на стратешкиот начин на кој мрежата ќе се развива и унапредува, со цел успешно да се одговори на целите на ефикасноста и условите за деловно работење.

3.2. Придржување кон планот на ефикасноста

3.3. Придржување кон европскиот главен план за АТМ

4. СТРАТЕШКИ ЦЕЛИ

4.1. Опис на стратешките цели на мрежата:

- (а)кои ги опфаќаат и кооперативните аспекти на оперативните заинтересирани страни – учеснички во смисла на улоги и одговорности;
- (б)наведувајќи како стратешките цели ќе одговорат на условите;
- (в)утврдувајќи како ќе се мери напредокот кон достигнување на овие цели;
- (г)наведувајќи како стратешките цели ќе влијаат врз индустријата и останатите односни области.

5. СТРАТЕШКО ПЛАНИРАЊЕ

5.1. Опис на кратко/среднорочно планирање:

- (а)приоритетите за секој од стратешките цели;
- (б)спроведувањето на секој од стратешките цели во смисла на потребното воведување на технологија, архитектонското влијание, човечките аспекти, вклучените трошоци, придобивките како и потребното управување, ресурсите и регулирањето;
- (в)потребното учество на оперативните заинтересирани страни во секој елемент од планот, вклучувајќи ги нивните улоги и одговорности;
- (г)договореното ниво на вклученост на раководителот на мрежата за поддршка при спроведувањето на секој елемент од планот за секоја засебна функција.

5.2. Опис на долгорочно планирање:

- (а)намерата да се постигне секоја од стратешките цели во смисла на потребните аспекти на технологијата и истражувањето и развојот, архитектонското влијание, човечките аспекти, деловните аргументи, потребното управување и потребните прописи, како и придружното безбедносно и економско образложение за овие вложувања;
- (б)потребното учество на оперативните заинтересирани страни во секој елемент од планот, вклучувајќи ги нивните улоги и одговорности.

6. ПРОЦЕНА НА РИЗИКОТ

6.1. Опис на ризиците поврзани со спроведувањето на планот

6.2. Опис на постапката на следење (вклучувајќи го и можното отстапување од почетните цели)

7. ПРЕПОРАКИ

7.1. Утврдување на мерките кои треба да ги преземе Унијата и земјите—членки за поддршка на спроведувањето на планот.“.

Член 27

Влегување во сила

1. Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден кој следи по денот на нејзиното објавување во *Службен весник на Европската унија*.

2. Оваа регулатива се применува од вториот референтен период како што е утврдено во член 8 и за време на тој период. Што се однесува на примената на планот на ефикасноста, со цел да се овозможи усвојување на целите на ниво на целата Унија при примената на член 10(2), пред почетокот на вториот референтен период и подготовката и усвојувањето на плановите на ефикасноста согласно одредбите на оваа регулатива, член 1(3) и (4), член 3(3)(з) и (л), членовите 5 и 6, член 9(3) и (4), член 26, Поглавје II, Поглавје III, како и Анексите I, II, III, IV и V се применуваат од влегувањето во сила на оваа регулатива.

Член 28

Укинување

Регулатива (ЕУ) бр. 691/2010 на Комисијата, член 26 од Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата и Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1216/2011 се укинуваат почнувајќи од 1 јануари 2015 година, без тоа да е во спротивност со одговорноста на земјите—членки за спроведување на планот на ефикасноста за време на првиот референтен период како што е утврдено во член 8.

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

Брисел, 3 мај 2013 год.

За Комисијата
Претседателот
Жозе Мануел Баросо

АНЕКС I

КЛУЧНИ ПОКАЗАТЕЛИ НА ЕФИКАСНОСТА (KPI) И
ПОКАЗАТЕЛИ НА ЕФИКАСНОСТА (PI)

ОДДЕЛ 1

За поставување на целите на ниво на целата Унија и за следење на ефикасноста на ниво на Унијата

1. БЕЗБЕДНОСТ

1.1. Клучни показатели на ефикасноста

- (а) Минималното ниво на успешност на управувањето со безбедноста како што е утврдено во Оддел 2, точка 1.1(а).
- (б) Процентот на примена на класификацијата на сериозноста базирана врз методологијата на алатката за анализа на ризици (RAT – Risk Analysis Tool) за известување на, најмалку, три категории на настани: нарушување на минималното раздвојување, упади на полетно–слетната патека и настани специфични за ATM кај сите единици за услуги на контролата на летање како што е утврдено во Оддел 2, точка 1.1(б).

2. СРЕДИНА

2.1. Клучни показатели на ефикасноста

- (а) Просечната делотворност на хоризонталниот лет на рута на актуелна патека, дефинирана како што следува:
 - (i) показателот претставува споредба помеѓу должината на делот од рутата на актуелната патека која се добива од податоците од надзорот и соодветниот дел од оддалеченоста на големиот круг, собран за сите IFR летови кои се вршат во или поминуваат низ европскиот воздушен простор;
 - (ii) „*прелет (на рута)*“ се однесува на прелетано растојание вон круг од 40 NM околу аеродромите;
 - (iii) ако лет полетува или слетува на место вон европскиот воздушен простор, се зема предвид само оној дел кој е во европскиот воздушен простор.

2.2. Показатели на ефикасноста

- (а) Делотворноста на постапката за резервација на флексибилно користење на воздушниот простор (FUA), се дефинира како што следува:
 - (i) овој показател го претставува односот на времето за кое воздушниот простор бил доделен за резервација или на раздвојувањето од општиот воздушен сообраќај и

времето за кое воздушниот простор се користел за активност за која е потребно такво раздвојување или резервација;

- (ii) овој индикатор се пресметува посебно за доделувањата на воздушниот простор врз преттактична или тактична основа, вклучувајќи ги сите доделувања за кои е известен раководителот на мрежата.

(б) Стапката на планирањето на условни рути (CDR) дефинирани како однос помеѓу воздухопловите кои ги предаваат плановите на лет преку CDR и бројот на воздухоплови кои можеле да ги планираат.

(в) Ефикасното користење на CDR се дефинира како однос помеѓу воздухопловите кои користат CDR и бројот на оние воздухоплови кои можеле да ги планираат.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. Клучен показател на ефикасноста

Просечните минути на доцнење на рута на ATFM по лет, кои можат да се припишат на услугите на воздухопловната навигација се дефинираат на следниот начин:

- (i) доцнењето на рута на ATFM претставува доцнење кое го пресметува централната единица на ATFM како што е утврдено во Регулатива (ЕЗ) бр. 255/2010 на Комисијата за утврдување на заеднички правила за управување со протокот на воздушниот сообраќај ⁽¹⁸⁾, а се прикажува како разлика помеѓу предвиденото време на полетување кое го побарал операторот на воздухоплов во последно поднесениот план на лет и пресметаното време на полетување кое го доделува централната единица за ATFM;
- (ii) показателот ги опфаќа сите летови по IFR во рамките на европскиот воздушен простор и сите причини за доцнењата на ATFM, освен исклучителните случаи;
- (iii) показателот се пресметува за целата календарска година и за секоја година на референтниот период.

3.2. Показател на ефикасноста

Просечните минути на доцнење при пристигнување на ATFM по лет кои можат да се припишат на терминалните услуги и на аеродромските услуги на воздухопловната навигација, а се предизвикани од ограничувањата за слетување на аеродромот на одредиштето, се дефинираат на следниот начин:

- (i) показателот претставува просек на постигнатото доцнење на ATFM при доаѓање по лет кој се врши по IFR во доаѓање;
- (ii) показателот ги опфаќа сите летови по IFR, кои слетуваат на аеродромот на одредиштето и ги опфаќа и сите причини за доцнење на ATFM, освен исклучителните случаи;

⁽¹⁸⁾ Сл. весник L 80, 26.3.2010 год., стр. 10.

- (iii) показателот се пресметува за целата календарска година и за секоја година на референтниот период.

4. ИСПЛАТЛИВОСТ

4.1. Клучни показатели на ефикасноста

- (а) Просечно утврдената цена по единица на услуга (DUC) на ниво на целата Унија за услугите за прелет на воздухопловната навигација се дефинира на следниот начин:

- (i) овој показател го претставува односот помеѓу утврдените трошоци за прелет и предвидениот сообраќај на рута, изразен во единици на услуга за прелет, кои се очекуваат за време на периодот на ниво на Унијата, како што е наведено во претпоставките на Комисијата во врска со утврдувањето на целите на ниво на целата Унија при примената на член 10(5).

- (ii) овој показател се изразува во евра и во реални вредности;

- (iii) овој показател се предвидува за секоја година на референтниот период.

- (б) Просечно утврдената цена на по единица на услуга (DUC) на ниво на целата Унија за терминалните услуги на воздухопловната навигација се дефинира на следниот начин.

- (i) овој показател го претставува односот помеѓу утврдените трошоци и предвидениот сообраќај, изразен во единици на терминална услуга, како што е наведено во претпоставките на Комисијата во врска со утврдувањето на целите на ниво на целата Унија при примената на член 10(5);

- (ii) овој показател се изразува во евра и во реални вредности;

- (iii) овој показател се предвидува за секоја година на референтниот период;

- (iv) овој показател се применува од почеток на третата година од вториот референтен период, предмет на одлуката спомената во член 10(3).

4.2. Показател на ефикасноста

Трошоците на Eurocontrol (Евроконтрол), а особено нивниот развој во споредба со развојот на КПЕ наведено во точка 4.1(а). За таа цел, земјите-членки обезбедуваат дека Eurocontrol (Евроконтрол) ѝ го доставува на Комисијата својот донесен буџет и вистинскиот буџет, како и трошковната основа за време на референтниот период, како и развојот на трошокот по единица кој се јавува како резултат на односот помеѓу донесената трошкова основа и предвидениот развој на сообраќајот, со анализа која покажува развој на различните компоненти и со која се одредуваат посебно различните активности на давање на услуги.

ОДДЕЛ 2

За поставување на локалните цели и следење на ефикасноста на локално ниво

1. БЕЗБЕДНОСТ

1.1. Клучни показатели на ефикасноста

(а) Ефективноста на управувањето со безбедноста, што се однесува на земјите—членки и нивните национални надзорни органи и даватели на услуги на воздухопловната навигација, кои имаат уверение за давање на услуги на воздухопловната навигација или за давање на комуникациски, навигациски и контролни услуги. Овој КРІ се мери со нивото на спроведувањето на следните цели на управувањето:

- (i) политиката и целите на безбедноста;
- (ii) управувањето со ризикот по безбедноста;
- (iii) обезбедувањето на безбедноста;
- (iv) унапредувањето на безбедноста;
- (v) културата на безбедноста.

(б) Примената на класификацијата на сериозноста врз основа на методологијата на алатката за анализа на ризиците (RAT) на известувањата за, најмалку, нарушувањата на минималното раздвојување, упадите на полетно—слетната патека и настаните специфични за АТМ кај сите единици за давање на услуги на контролата на летање. При известувањето за горенаведените настани, земјите—членки и давателите на услуги на воздухопловната навигација ги користат следните класи на сериозност:

- (i) сериозен инцидент;
- (ii) поголем инцидент;
- (iii) значаен инцидент;
- (iv) без влијание по безбедноста;
- (v) не е утврдено; на пример, на располагање нема доволно информации, или доказите се нејасни или противречни.

Известувањето за примената на методата се прави за поединечни настани.

(в) Известувања од страна на земјите—членки и нивните даватели на услуги на воздухопловната навигација за нивото на присутноста и соодветното ниво на отсуството на културата на правичност.

За потребите на овие показатели, локално значи на ниво на функционален блок на воздушниот простор, со наведување на придонесот на национално ниво, за потребите на следењето.

1.2. Показатели на ефикасноста

- (а) Примената на системите за автоматско запишување на податоците за безбедноста, ако има такви на располагање, од страна на давателите на услуги на воздухопловна навигација, што вклучува најмалку, следење на нарушувањата на минимумите за раздвојување и упадите на полетно–слетната патека.
- (б) Известувањата кои ги даваат земјите–членки и давателите на услуги на воздухопловната навигација за нивото на известувањата за настани, на годишна основа, со цел мерење на нивото на известување и решавање на прашањето за подобрување на културата на известување.
- (в) Најмалиот број на нарушувања на минимумите за раздвојување, упадите на полетно–слетната патека и настаните специфични за АТМ кај сите единици на контролата на летање.

За потребите на овие показатели, локално значи на ниво на функционален блок на воздушниот простор, со наведување на придонесот на национално ниво, за потребите на следењето.

2. СРЕДИНА

2.1. Клучни показатели на ефикасноста

- (а) Просечната делотворност на хоризонталниот лет на рута на актуелна патека, се дефинира на следниот начин:
 - (i) показателот е споредување помеѓу должината на делот од рутата на актуелната патека која се добива од податоците за надзорот и постигнатото растојание, собрано за сите IFR летови кои се вршат во или поминуваат низ локалниот воздушен простор;
 - (ii) „прелет (на рута)“ се однесува на прелетаното растојание вон круг од 40 NM околу аеродромите;
 - (iii) ако лет полетува или слетува на место вон локалниот воздушен простор, се зема предвид само оној дел кој е во локалниот воздушен простор.
 - (iv) „постигнато растојание“ е функција на позицијата на влезните и излезните точки на летот во и од локалниот воздушен простор. Постигнатото растојание го претставува придонесот кој овие точки го прават на растојанието кое се користи за показателите на ниво на целата Унија. Збирот на овие растојанија за сите локални воздушни простори низ кои се поминало е еднаков на растојанието кое се користи на ниво на целата Унија.

За потребите на овој показател, локално значи на ниво на функционален блок на воздушниот простор.

2.2. Показатели на ефикасноста

- (а) Дополнителното време во фаза на возење по земја при полетување, се дефинира како што следи:
- (i) показателот претставува разлика помеѓу актуелното време на возење по земја при полетување и непопреченото време кое се темели врз времињата во периодите на слаб сообраќај;
 - (ii) показателот се пресметува во минути по заминување за целата календарска година.
- (б) Дополнителното време во терминалниот воздушен простор се дефинира како што следува:
- (i) овој показател претставува разлика помеѓу времето на поминување преку ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area – зона на секвенцирање и мерење при пристигнување) и непопреченото време кое се темели врз времињата на поминување преку ASMA во периодите на слаб сообраќај;
 - (ii) овој показател се пресметува во минути по пристигнување за целата календарска година.
 - (iii) ASMA се дефинира како виртуелен цилиндар со радиус од 40 NM околу аеродромот на пристигнување.
- (в) Показателите како што се дефинирани во Оддел 1, точка 2.2.

За потребите на показателите (а) и (б), локално значи на национално ниво со анализа на ниво на аеродром. За потребите на показателот (в), локално значи на национално ниво.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. Клучни показатели на ефикасноста

- (а) Просечните минути на доцнење на рута на ATFM по лет, се дефинираат на следниот начин:
- (i) доцнењето на рута на ATFM претставува доцнење кое го пресметува централната единица на ATFM како што е утврдено во Регулатива (ЕЗ) бр. 255/2010 на Комисијата, а се прикажува како разлика помеѓу предвиденото време на полетување кое го побарал операторот на воздухоплов во последно поднесениот план на лет и пресметаното време на полетување кое го доделува централната единица за ATFM;
 - (ii) овој показател ги опфаќа сите летови по IFR кои поминуваат низ локалниот воздушен простор и сите причини за доцнењата на ATFM, освен исклучителните случаи;
 - (iii) овој показател се пресметува за целата календарска година и за секоја година на референтниот период.

За потребите на овој показател, локално значи на ниво на функционален блок на воздушен простор со анализа на следењата на најсоодветното ниво заради транспарентност.

(б) Просечните минути на доцнење по лет на ATFM при пристигнување, што можат да се припишат на терминалните и аеродромските услуги на воздухопловната навигација и кои се предизвикани од ограничувањата за слетување на аеродромот на одредиштето, се дефинираат на следниот начин:

- (i) овој показател претставува просек на настанатото доцнење на ATFM при пристигнување по лет во доаѓање;
- (ii) овој показател ги опфаќа сите летови по IFR кои слетуваат на аеродромот на одредиштето и сите причини за доцнења на ATFM, со исклучок на исклучителните настани;
- (iii) овој показател се пресметува за целата календарска година и за секоја година на референтниот период.

За потребите на овој показател, локално значи на национално ниво со анализа за цели на следењето.

3.2. Показатели на ефикасноста

(а) Придржувањето кон слотовите (дозволените времиња) на ATFM како што се бара согласно член 11 од Регулатива (ЕУ) бр. 255/2010.

(б) Просечните минути на доцнење на контролата на летање пред полетување по лет, предизвикано од ограничувањата за полетување на аеродромот на заминување, се дефинираат како што следува:

- (i) овој показател претставува просек на доцнењата на контролата на летање пред заминување по IFR лет во заминување;
- (ii) овој показател ги опфаќа сите летови по IFR кои полетуваат од аеродромот на заминување и ги опфаќа доцнењата на самиот почеток заради ограничувањата на контролата на летање, кога воздухопловот е подготвен да го напушти;
- (iii) овој показател се пресметува за целата календарска година и за секоја година на референтниот период.

За потребите на овој показател, локално значи на национално ниво со анализа на ниво на аеродром заради целите на следењето.

4. ИСПЛАТЛИВОСТ

4.1. Клучни показатели на ефикасноста

(а) Утврдената цена по единица (DUC) на услуга за прелет на воздухопловната навигација, се дефинира на следниот начин:

(i) овој показател го претставува односот помеѓу утврдените трошоци за прелет и предвидениот сообраќај во областа на наплата, изразен во единици на услуга за прелет, кои се очекуваат за време на одредениот период на локално ниво, како што е наведено во плановите на ефикасноста согласно член 11(3)(а) и (б);

(ii) овој показател се изразува во реални вредности и во националната валута;

(iii) овој показател се предвидува за секоја година на референтниот период.

(б) Утврдената цена по единица на услуга (DUC) за терминалните услуги на воздухопловната навигација се дефинира на следниот начин.

(i) овој показател е резултат на односот помеѓу утврдените трошоци и предвидениот сообраќај, изразен во единици на терминална услуга, како што е наведено во плановите на ефикасноста согласно член 11(3)(а) и (б);

(ii) овој показател се изразува во реални вредности и во националната валута;

(iii) овој показател се предвидува за секоја година на референтниот период;

За потребите на овие два показатели, локално значи на ниво на област на наплата.

АНЕКС II

МОДЕЛ ЗА ПЛАНОВИТЕ НА ЕФИКАСНОСТА

Плановите на ефикасноста се темелат врз следната структура:

1. ВОВЕД

- 1.1. Опис на ситуацијата (обем на планот, список на опфатени даватели на услуги на воздухопловната навигација, итн.)
- 1.2. Опис на микроекономското сценарио за референтниот период, вклучувајќи ги и севкупните претпоставки (прогноза за сообраќајот, итн.)
- 1.3. Опис на резултатот од консултациите со засегнатите страни заради подготовката на планот на ефикасноста и договорените компромиси, како и точките на несогласување и причините за несогласување.
- 1.4. Опис на мерките кои ги преземаат давателите на услуги на воздухопловната навигација заради спроведување на стратешкиот план на мрежата на ниво на функционален блок на воздушниот простор и на другите упатства за делувањето на функционалниот блок на воздушниот простор во долгорочна перспектива.
- 1.5. Список на аеродроми кои се предмет на план на ефикасноста согласно член 1 од Регулатива, со нивниот просечен број на движења по IFR во воздушниот сообраќај.
- 1.6. Список на изземени аеродроми согласно член 1(5) од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013, заедно со нивниот просечен број на движења по IFR во воздушниот сообраќај.

2. ИНВЕСТИЦИИ

- 2.1. Опис и образложение на трошоците на инвестициите во новите системи на АТМ и темелното обновување на постојните системи на АТМ, природата на истите и нивниот придонес во постигнувањата на целите на ефикасноста, вклучувајќи го и нивното значење за, и кохерентност со, европскиот главен план за АТМ, заедничките проекти споменати во член 15а на Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004, и, по потреба, стратешкиот план на мрежата.
- 2.2. Описот и образложението наведени во точка 2.1 особено:
 - (i) се однесува на износот на инвестициите, за кои описот и образложението се дава согласно точка 2.1, за вкупниот износ на инвестициите;
 - (ii) се разграничува помеѓу инвестиции во нови системи и на инвестициите за темелна обнова на постојните системи и за замена;
 - (iii) се однесува на секоја инвестиција во нови системи на АТМ и темелни обнови на постојни системи на АТМ на европскиот главен план на АТМ, заедничките проекти

споменати во член 15а од Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004, и, по потреба, стратешкиот план на мрежата;

- (iv) во детали ги наведуваат синергиите постигнати на ниво на функционален блок на воздушниот простор или, по потреба, со другите земји-членки или функционални блокови на воздушниот простор, посебно во смисла на заедничката инфраструктура и заедничката набавка;
- (v) во детали ги наведуваат придобивките кои се очекуваат од овие инвестиции во смисла на ефикасноста во четирите клучни области на ефикасноста, распоредувајќи ги истите помеѓу фазите на лет на рута и терминалната/аеродромска фаза на лет, и датумот од кој се очекува остварување на овие придобивки;
- (vi) даваат информации за постапката на носење на одлуки со кои се поткрепува инвестицијата, како што е постоењето на документирана анализа за исплатливоста, одржувањето на консултации со корисниците, резултатите од консултациите и кои било искажани спротивни мислења.

3. ЦЕЛИ НА ЕФИКАСНОСТА НА ЛОКАЛНО НИВО

3.1. Целите на ефикасноста за секоја клучна област на ефикасноста, кои се поставени во однос на секој клучен показател на ефикасноста како што е наведено во Анекс I, Оддел 2, за целиот референтен период, со годишни вредности кои треба да се користат за целите на следење и поттикнување:

(а) Безбедност

- (i) ниво на ефективност на управувањето со безбедноста: локални цели за секоја година на референтниот период;
- (ii) примена на класификацијата на сериозноста заснована врз методологијата на алатка за анализа на ризици (RAT): локални цели за секоја година на референтниот период (процент);
- (iii) култура на правичност: локални цели за секоја година на референтниот период.

(б) Средина

- (i) опис на постапката за подобрување на креирањето на рутата;
- (ii) просечна ефективност на хоризонтален лет на рута за вистинската линија на движење.

(в) Капацитет

- (i) минути на просечно доцнење на ATFM на рута по лет;

- (ii) минути на просечно терминално доцнење на ATFM при пристигнување, по лет;
- (iii) план на капацитетот утврден од страна на давателите на услуги на воздухопловната навигација.

(г) Исплатливост

- (i) утврдени трошоци за услуги на воздухопловната навигација за прелет и за терминални услуги одредени согласно одредбите на член 15(2)(а) и (б) на Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 и со примена на одредбите на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013, за секоја година на референтниот период;
- (ii) прогноза на единиците за услуга за прелет и терминалните услуги за секоја година на референтниот период;
- (iii) како резултат, утврдените трошоци по единица за референтниот период;
- (iv) опис и образложение на приносот од капиталот на односите даватели на услуги на воздухопловната навигација, како и на односот помеѓу туѓиот и сопствениот капитал и на нивото/составот на имотната основа која се користи за пресметување на трошокот на капиталот кој се содржи во утврдените трошоци;
- (v) опис и објаснување на преносот од годините што му претходат на референтниот период;
- (vi) опис на економските претпоставки, вклучувајќи ги и:
 - претпоставките во врска со инфлацијата, кои се користат во планот, во споредба со меѓународен извор како што е индексот на потрошувачките цени (CPI) на ММФ (Меѓународниот монетарен фонд) за прогнози и хармонизираниот индекс на потрошувачката цена на Eurostat (Еуростат) за вистинските нивоа. Образложение за какво и да е отстапување од овие извори,
 - претпоставките кои претставуваат основа за пресметување на пензиските трошоци кои се содржат во утврдените трошоци, вклучувајќи го и описот на важечките национални пензиски прописи за и важечките прописи за пресметување на пензиите, а врз кои се темелат претпоставките, како и информации за тоа дали се предвидуваат измени на тие прописи,
 - претпоставките за каматните стапки за заеми со кои се финансира давањето на услуги на воздухопловната навигација, вклучувајќи ги и односите информации за заемите (износ, времетраење итн.) и објаснување на (пондерираната) просечна камата на долгот која се користи за пресметување на стапката на трошокот на капиталот пред оданочување и трошокот на капиталот кој се содржи во утврдените трошоци,
 - прилагодувањето вон одредбите на меѓународните сметководствени стандарди;
- (vii) по потреба, за претходниот референтен период, опис на релевантните настани и околности наведени во член 14(2)(а) на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр.

391/2013, со користење на критериумите утврдени во член 14(2)(б) на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013, вклучувајќи ја и оценката на нивото, составот и оправданоста на трошоците кои се изземаат при примената на член 14(1)(а) и (б) на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013;

(viii) по потреба, опис на кое било планирано значајно реструктурирање за време на референтниот период, вклучувајќи го и нивото на трошоците за реструктурирање и оправданоста на тие трошоци во однос на нето придобивките за корисниците на воздушниот простор со тек на времето,

(ix) по потреба, одобрените трошоци за реструктурирање од претходните референтни периоди кои треба да се покријат.

3.2. Опис и објаснување на сообразноста на целите на ефикасноста со соодветните цели на ефикасноста на ниво на целата Унија. Ако не постојат цели на ефикасноста на ниво на целата Унија, опис и објаснување на целите во рамките на планот и како истите придонесуваат кон подобрување на ефикасноста на европската мрежа на АТМ.

3.3. Опис и објаснување на меѓусебната зависност и компромисните решенија помеѓу клучните области на ефикасноста, вклучувајќи ги и претпоставките кое се користат за оценка на компромисните решенија.

3.4. Придонесот на секој односен давател на услуги на воздухопловната навигација за постигнување на целите на ефикасноста наведени за функционален блок на воздушниот простор согласно член 5(2)(в)(ii).

4. ПЛАНОВИ ЗА ПОТТИКНУВАЊЕ

4.1. Опис и објаснување на плановите за поттикнување кои треба да се применуваат кај давателите на услуги на воздухопловната навигација.

5. ВОЕНА ДИМЕНЗИЈА НА ПЛАНОТ

Опис на цивилно–воената димензија на планот, во кој се опишува ефикасноста на примената на флексибилното користење на воздушниот простор (FUA) со цел да се зголеми капацитетот, со должно внимание на ефективността на воената мисија, и ако е соодветно, соодветните показатели и цели на ефикасноста кои се во склад со показателите и целите од планот на ефикасноста.

6. АНАЛИЗА НА ОСЕТЛИВОСТА И СПОРЕДБА СО ПРЕТХОДНИОТ ПЛАН НА ЕФИКАСНОСТА

6.1. Осетливост на надворешни претпоставки.

6.2. Споредба со претходниот план на ефикасноста.

7. СПРОВЕДУВАЊЕ НА ПЛАН НА ЕФИКАСНОСТА

7.1. Опис на мерките кои ги носат националните надзорни органи за постигнување на целите на ефикасноста, како што се:

- (i) механизми за следење за да се обезбеди дека се спроведуваат програмите за безбедноста и деловните планови на ANS;
 - (ii) мерки за следење и известување за спроведувањето на плановите на ефикасноста, вклучувајќи го и начинот за решавање на ситуацијата во која за време на референтниот период целите не се постигнати.
-

АНЕКС III

МОДЕЛ ЗА ПЛАН НА МРЕЖАТА НА ЕФИКАСНОСТА

Плановите на ефикасноста на раководителот на мрежата се темелат врз следната структура:

1. ВОВЕД

- 1.1. Опис на ситуацијата (опсег на планот, опфатените функции итн.)
- 1.2. Опис на макроекономското сценарио за референтниот период, вклучувајќи ги и севкупните претпоставки (прогноза за сообраќајот итн.)
- 1.3. Опис на сообразноста со стратешкиот план на мрежата
- 1.4. Опис на резултатите од консултациите со заинтересираните страни за подготовката на планот на ефикасноста (главни прашања кои ги поставиле учесниците и, ако е можно, договорените компромиси)

2. ЦЕЛИ НА ЕФИКАСНОСТА

- 2.1. Опис на клучните показатели на ефикасноста за секоја соодветна клучна област на ефикасноста
- 2.2. Цели на ефикасноста за секоја соодветна клучна област на ефикасноста, одредени со упатување на секој релевантен клучен показател на ефикасноста, за целиот референтниот период, со годишни вредности кои се користат за целите за следење и стимулација
- 2.3. Опис и објаснување на придонесот и влијанието на целите на ефикасноста врз целите на ефикасноста на ниво на целата Унија
- 2.4. Опис на придонесот и влијанието на целите на ефикасноста врз функционалните блокови на воздушниот простор

3. ПРИДОНЕС ОД СЕКОЈА ФУНКЦИЈА

- 3.1. Поединечни цели на ефикасноста за секоја функција (ATFM, ERND, ознаки на SSR транспондерот, фреквенции)

4. ВОЕНА ДИМЕНЗИЈА

- 4.1. Опис на цивилно-воената димензија на планот, во кој се опишува ефикасноста на примената на флексибилното користење на воздушниот простор, со цел да се зголеми капацитетот, со должно внимание на ефективност на воените операции, и ако се смета за соодветно, соодветните показатели и цели на ефикасноста кои се усогласени со показателите и целите од планот на ефикасноста

5. АНАЛИЗА НА ОСЕТЛИВОСТА И СПОРЕДБА СО ПРЕТХОДНИОТ ПЛАН НА ЕФИКАСНОСТА

5.1. Осетливост на надворешни претпоставки.

5.2. Споредба со претходниот план на ефикасноста.

6. СПРОВЕДУВАЊЕ НА ПЛАН НА ЕФИКАСНОСТА

6.1. Опис на мерките кои се носат заради постигнување на целите на ефикасноста, како што се:

- механизми за следење за да се обезбеди дека се спроведуваат активностите за безбедноста и деловните планови,
- мерки за следење и известување за спроведувањето на плановите на ефикасноста, вклучувајќи го и начинот за решавање на ситуацијата во која за време на референтниот период целите не се постигнати.

АНЕКС IV

НАЧЕЛА ЗА ПРОЦЕНКА НА ПЛАНОВИТЕ И ЦЕЛИТЕ НА ЕФИКАСНОСТА

Комисијата ги користи следните критериуми за проценка:

1. ОПШТИ КРИТЕРИУМИ

- (а)придржување кон условите кои се однесуваат на подготовката и усвојувањето на планот на ефикасноста и, особено, проценка на образложенијата дадени во планот на ефикасноста;
- (б)реална анализа имајќи ја предвид севкупната ситуација на секоја поединечна земја, вклучувајќи го и најновиот економски развој и прогнозата за сообраќајот;
- (в)нивото на ефикасноста на почетокот на референтниот период, и како резултат, обемот за понатамошно подобрување;
- (г)нивото на ефикасност постигнато во претходниот референтен период;
- (д)важноста на вложувањата и капиталните расходи што се однесува на европскиот главен план за АТМ, заедничките проекти наведени во член 15а на Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004, а по потреба, стратешкиот план на мрежата како и содејствата постигнати на ниво на функционалниот блок на воздушниот простор;
- (ѓ)резултатите од консултациите со заинтересираните страни за предложените цели.

2. БЕЗБЕДНОСТ

- (а)споредба на нивото на ефективност на управувањето со безбедноста на локално ниво со целта на ниво на целата Унија;
- (б)споредба на резултатите од примената на класификацијата за безбедноста врз основа на методологијата со алатка за анализа на ризиците (RAT) на локално ниво со целта на ниво на целата Унија;
- (в)нивото на присуство на културата на правичност на локално ниво.

3. СРЕДИНА

Просечна ефективност на хоризонталниот лет на рута за актуелна линија на движење:

- (а)споредба со поранешната ефикасност постигната во претходните години;
- (б)споредба со референтна вредност која се темели врз информациите добиени од раководителот на мрежата;

(в)сообразност со планот за подобрување на европската мрежа на рути, кој го составува раководителот на мрежата.

4. КАПАЦИТЕТ

Ниво на доцнење на рута. Споредба со очекуваното ниво на доцнење на рута на ATFM, кое се користи во плановите на ефикасноста со:

(а)референтната вредност која се темели врз информациите добиени од планот на мрежните операции и од раководителот на мрежата;

(б)планот на капацитетот кој го утврдува (утврдуваат) давателот (давателите) на услуги на воздухопловната навигација на рута, како што се рефлектира во планот на раководителот на мрежата за мрежните операции.

Просечно доцнење при пристигнување на ATFM на национално ниво. Процена на образложението наведено во плановите на ефикасноста, и особено:

(а)споредбата со поранешната ефикасност постигната во последните пет години;

(б)придонесот на поединечни аеродроми кон локалната цел и споредба на ефикасноста со други слични аеродроми;

(в)оперативните придобивки кои се очекуваат од планираните иницијативи.

5. ИСПЛАТЛИВОСТ

(а)Тренд на утврдена единична цена на чинење: оцена за тоа дали се очекува доставените утврдени единични цени да се развиваат согласно целта на исплатливоста на ниво на целата Унија и дали тие придонесуваат, на еден соодветен начин, да се постигне таа цел за време на целиот референтен период, како и за секоја година поединечно, земајќи ги предвид, по потреба, трошоците за реструктурирање;

(б)Тренд за терминална единична цена на чинење: оцена за тоа дали се очекува доставените утврдени единични цени да се развиваат во склад со целта на исплатливоста на ниво на целата Унија и дали тие придонесуваат, на еден соодветен начин, да се постигне таа цел за време на целиот референтен период, како и за секоја година поединечно. Покрај ова, за проценка се користат и следните критериуми:

(i) сообразноста со развојот на утврдените единични цени на чинење за рута, земајќи ги предвид сите заеднички сличности помеѓу овие трошоци;

(ii) сообразноста со претпоставките кои се користат за поставување на целта на исплатливоста на рута (како што се инфлацијата, економските претпоставки, сообраќајните трендови);

(iii) планираните настојувања споредени со минатите трендови на трошоците за терминалните ANS;

- (iv) трендовите на севкупните утврдени трошоци за ANS од излез до излез;
 - (v) опис и образложение за секоја промена во распределбата на трошоците помеѓу ANS на рута и терминалните ANS, споредени со претходниот референтен период и за време на тековниот референтен период; и
 - (vi) кои било посебни локални околности;
- (в) Ниво на утврдена единична цена на чинење: споредба на поднесените локални единични цени на чинење со просечните единични цени на чинење на земјите—членки или FAB, кои се со сличен оперативен и економска средина, како што утврдила Комисијата при спроведувањето на член 10(5);
- (г) Трошок на капиталот:
- (i) нивото/составот на имотната основа која се користи за пресметување на трошокот на капиталот;
 - (ii) стапка на трошокот на капиталот пред оданочување, вклучувајќи ја и каматната стапка на долгот и приносот на капиталот; и
 - (iii) принос на капиталот на давателите на услуги на воздухопловната навигација;
- (д) Нивото/составот на трошоците настанати согласно член 6(2)(а) и (б) на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013, и кои се вклучени во утврдените трошоци;
- (ф) Претпоставки за прогнозата на сообраќајот: споредба на прогнозите на локалните единици за давање на услуги кои се користат во планот на ефикасноста, заедно со прогнозите за сообраќајот на Службите за статистика и прогноза на Eurocontrol (Евроконтрол) (STATFOR) кои се достапни три месеци пред доставувањето на планот на ефикасноста;
- (е) Економски претпоставки:
- (i) проверка дали претпоставките за инфлација кои се користат во планот на ефикасноста се во согласност со референтната прогноза на CPI на ММФ (Меѓународниот монетарен фонд) и проверка на образложението дадено за можните отстапувања;
 - (ii) проверка на описот и образложението на претпоставките кои се во основа на пресметувањето на пензиските трошоци кои се содржат во утврдените трошоци;
 - (iii) проверка на описот на важечките односни национални прописи за пензионирање и на прописите за пресметување на пензиите, а врз кои се темелат пензиските претпоставки;
 - (iv) проверка на описот и образложението на претпоставките за каматните стапки за заемите со кои се финансира давањето на услугите на воздухопловната навигација, вклучувајќи ги и соодветните информации за заемите (износ, времетраење итн.) и

ускладеноста со (пондерираната) просечна камата на долговите што се користи за пресметување на стапката на трошокот на капиталот пред оданочување и трошокот на капиталот содржани во утврдените трошоци;

(v) проверка на описот и образложението на можните прилагодувања вон одредбите на меѓународните сметководствени стандарди;

(ж) Нивото, составот и образложението за трошоците кои се иземаат од примената на член 14(1)(а) и (б) на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 391/2013;

(з) Ако е применливо, по завршување на реструктурирањето, осигурувањето на чистата придобивка на корисниците на воздушниот простор во споредба со повратот на трошоците за реструктурирањето.

АНЕКС V

СПИСОК СО ПОДАТОЦИ КОИ ТРЕБА ДА СЕ ОБЕЗБЕДАТ ЗА ЦЕЛТА
НА ОВАА РЕГУЛАТИВА

За потребите на ревизија на ефикасноста, се обезбедуваат или стојат на располагање следните податоци:

1. ОД НАЦИОНАЛНИТЕ НАДЗОРНИ ОРГАНИ

1.1. Спецификација на збир на податоци

Националните надзорни органи ги обезбедуваат следните податоци:

- (а) информациите кои се бараат заради придржување кон безбедносните клучни показатели на ефикасноста наведени во Анекс I;

Покрај ова, националните надзорни органи ги обезбедуваат и следните податоци:

- (б) податоците кои ги користи и пресметува централната единица на ATFM, како што е утврдено во Регулative (ЕУ) бр. 255/2010, за ATFM, како што се плановите на летови за општиот воздушен сообраќај по правилата за IFR, актуелните рути, податоците за надзорот врз основа на интервали за известување од 30 секунди, доцнењата на ATFM на рута и аеродром, иземања од мерките на ATFM, почитување на слотовите на ATFM, зачестеност на користење на условната рута;

- (в) настаните на АТМ поврзани со безбедноста;

- (г) информациите за препораките во врска со безбедноста и за корективните мерки преземени врз основа на анализа на настани поврзани со АТМ согласно Регулative (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁹⁾ за испитување на несреќи и Директива 2003/42/ЕЗ ⁽²⁰⁾ за пријавување на настани во цивилното воздухопловство;

- (д) информациите за елементите кои се наменети за промовирање на примената на културата на правичност;

- (ф) податоците кои ги поддржуваат задачите наведени во член 4(1)(к) и (л) на Регулative (ЕЗ) бр. 2150/2005 на Комисијата за утврдување на заедничките правила за флексибилно користење на воздушниот простор (FUA) ⁽²¹⁾;

- (е) податоците кои ги подржуваат задачите наведени во став 8 на Анекс V на Регулative (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата за утврдување на детални правила за спроведувањето на мрежните функции за управување со воздушниот простор (АТМ).

⁽¹⁹⁾ Сл. весник L 319, 12.12.1994 год., стр. 14.

⁽²⁰⁾ Сл. весник L 167, 4.7.2003 год., стр. 23.

⁽²¹⁾ Сл. весник L 342, 24.12.2005, стр. 20.

Националните надзорни органи обезбедуваат дека заедничкиот список на фактори кои предизвикуваат настан или придонесуваат на истиот задолжително се користи за анализа на настанот.

Националните надзорни органи ги собираат и ставаат на располагање:

- (ж) информациите кои ги прибираат давателите на услуги на воздухопловната навигација преку системи за автоматско бележење на безбедносните податоци, ако има такви;
- (з) тенденциите за, најмалку, нарушувањето на минимумите за раздвојување, упадите на полетно-слетната патека, повредите на воздушниот простор и настаните специфични за АТМ кај сите единици на контролата на летање;
- (с) информациите за тоа како националните органи/органите за FAB го применуваат концептот на FUA со цел да се обезбеди оптимална корист како за корисниците на цивилниот, така и за корисниците на воениот воздушен простор.

1.2. Периодичност и рокови за доставување на податоците

Податоците наведени во точка 1.1.(а), (в), (г), (д), (ѓ), (ж) и (з) се доставуваат еднаш годишно. Секоја година, пред 1 февруари, националните надзорни органи ја известуваат EASA за годишното мерење преку прашалници за ефективност на управувањето со безбедноста (точка 1.1.(а)) и културата на правичност (точка 1.1.(д)) за претходната година. Ако има какви било измени во годишното мерење на КПЕ, националните надзорни органи ги доставуваат овие измени пред рокот за наредниот годишен извештај.

Податоците наведени во точка 1.1.(б) и (е) се ставаат на располагање еднаш месечно.

Секоја година пред 1 февруари, националните надзорни органи го доставуваат својот годишен преглед за примената на концептот за FUA, како што е наведено во точка 1.1.(с), за претходната година.

2. ОД ДАВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИ НА ВОЗДУХОПЛОВНАТА НАВИГАЦИЈА

Овој оддел се однесува на давателите на услуги на воздухопловната навигација кои даваат услуги како што е наведено во член 1(2). Во поединечни случаи, националните органи можат да вклучат и даватели на услуги на воздухопловната навигација кои се под границата наведена во член 1(3). Тие за ова на соодветен начин ја известуваат Комисијата.

2.1. Спецификација на група податоци

Давателите на услуги на воздухопловната навигација го ставаат на располагање следното:

- (а) податоците наведени во Спецификацијата на Eurocontro (Евроконтрол) под име EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure (Спецификација на ЕВРОКОНТРОЛ за откривање на економски информации), издание 2.6 од 31 декември 2008 година, со ознака EUROCONTROL-SPEC-0117 за давање на податоци до и

заклучно со 2013 година, и изданието 3.0 од 4 декември 2012 година, за давање на податоци од 2014 година и понатаму;

(б)годишните извештаи и деловите од деловните планови и годишните планови за ефикасноста, кои давателот на услуги на воздухопловната навигација ги донел согласно Оддел 2.2. и 9 од Анекс I на Регулатива (ЕУ) бр. 1035/2011;

(в)нивниот инвестициски план за референтниот период;

(г)информациите што се бараат заради придржување кон безбедносните КРІ наведени во Анекс I, Оддел 2, точка 1.1.(а);

(д)информациите за постојните елементи за промовирање на примената на културата на правичност;

Давателите на услуги на воздухопловната навигација ги собираат и доставуваат следните податоци:

(ѓ)информациите кои се собираат преку системите за автоматско бележење на безбедносните податоци, ако има такви;

(е)тенденциите за, најмалку, нарушувањето на минимумите за раздвојување, упадите на полетно-слетната патека, повредите на воздушниот простор и настаните специфични за АТМ кај сите единици на контролата на летање;

2.2. Периодичност и рокови за доставување на податоци

Податоците за година n наведени во точка 2.1(а) се доставуваат еднаш годишно, пред 15 јули од годината $n + 1$, освен за очекуваните податоци, кои се доставуваат до 1 ноември од годината $n + 1$.

Податоците наведени во точка 2.1.(б), (в), (г), (д) и (ѓ) се доставуваат еднаш годишно.

Секоја година пред 1 февруари, давателите на услуги на воздухопловната навигација ја известуваат ЕАСА за годишното мерење преку прашалници за ефективност на управувањето со безбедноста (точка 1.1.(г)) и културата на правичност (точка 1.1.(д)) за претходната година. Ако има какви било измени во годишното мерење на КРІ, националните надзорни органи ги доставуваат овие измени пред рокот за наредниот годишен извештај.

Податоците наведени во точка 2.1.(е), се доставуваат еднаш годишно.

3. ОД ОПЕРАТОРИТЕ НА АЕРОДРОМИТЕ

Овој оддел се однесува на операторите на аеродромите, кои спаѓаат во опсегот на примената на член 1 од оваа регулатива.

3.1. Дефиниции

За целите на овој анекс се применуваат следните дефиниции:

- (а) „идентификација на аеродром“ е описот на аеродромот со користење на стандардниот код на ИКАО, како што е утврдено во Док. 7910 на ИКАО;
- (б) „параметри за координација“ се параметрите за координација утврдени во Регулатива (ЕЕЗ) бр. 95/93;
- (в) „пријавен капацитет на аеродром“ се параметрите за координација изразени како максимален број на слотови во единица време (блок време), што координаторот може да го додели;
- (г) „регистарски ознаки на воздухоплов“ се алфанумеричките знаци кои соодветствуваат на регистрацијата на воздухопловот;
- (д) „тип на воздухоплов“ е ознаката за типот на воздухопловот (до четири карактера), како што е наведено во Док. 8643 на ИКАО;
- (ѓ) „идентификатор на лет“ е група од алфанумерички знаци кои се користат за идентификација на лет. Точка 7 од план на лет на ИКАО;
- (е) „шифриран аеродром на заминување“ и „шифриран аеродром на одредиште“ е шифрата на аеродромот со користење на ознаката на ИКАО за аеродромите, која се состои од четири букви или ознаката на IATA за аеродромите, која се состои од три букви;
- (ж) „временски ознаки out-off-on-in“ се следните податоци:
 - (i) точното време на започнување со возењето;
 - (ii) точното време на полетување;
 - (iii) точното време на слетување;
 - (iv) точното време на завршување со возењето;
- (з) „планирано време на заминување (започнување со возење) (off-block)“ е датумот и времето на планираното заминување на воздухопловот од позицијата за заминување;
- (с) „точно време на започнување со возењето (off-block)“ е датумот и времето кога воздухопловот ја напуштил паркинг позицијата (со буткање или со своја сопствена снага);
- (и) „точно време на полетување“ е датумот и времето кога воздухопловот полетал од полетно-слетната патека (тркалата на ја допираат земјата);
- (ј) „точно време на слетување“ е датумот и времето кога воздухопловот слетал (се приземјил);
- (к) „планирано време на пристигнување (завршување со возењето) (on-block)“ е датумот и времето на планираното пристигнување на летот на позицијата за пристигнување;

- (л) „точно време на завршување со возењето (on-block)“ се датумот и времето кога на позицијата за пристигнување се активираат кочниците за паркирање;
- (љ) „правила на летање“ се правилата кои се користат при вршење на летот. IFR за воздухоплов кој лета согласно правилата за летање по инструменти, како што е утврдено во Анекс 2 кон Чикашката конвенција или VFR за воздухоплов кој лета согласно правилата за визуелно летање, како што е утврдено во истиот Анекс. Оперативен воздушен сообраќај (OAT – Operational Air Traffic) се однесува на државен воздухоплов кој не ги следи правилата утврдени во Анекс 2 кон Чикашката конвенција. (Точка 8 од планот на летот на ICAO);
- (м) „тип на лет“ е типот на летот како што е дефинирано во Додаток 2 на Док 4444 на ICAO (15^о издание – јуни 2007 година);
- (н) „слот за пристигнување на аеродром“ и „слот за заминување од аеродром“ е слотот на аеродромот, што се доделува било за лет во пристигнување или заминување, како што е наведено во Регулатива (ЕЗ) бр. 95/93;
- (њ) „ознака на полетно–слетната патека за пристигнување“ и „ознака на полетно–слетната патека за заминување“ е ознаката на ICAO за полетно–слетната патека која се користи за полетување и слетување (пр.; 10L);
- (о) „позиција за пристигнување“ е ознаката на првата паркинг позиција каде воздухопловот бил паркиран по пристигнувањето;
- (п) „позиција за заминување“ е ознаката на последната паркинг позиција каде воздухопловот бил паркиран пред да го напушти аеродромот;
- (р) „причини за доцнење“ се стандардните кодови на IATA за доцнење, како што е наведено во Оддел Г на CODA изданието од 2011 година „Доцнења во воздушниот сообраќај во Европа“ ⁽²²⁾, заедно со времетраењето на доцнењето. Ако постојат повеќе причини за доцнење на лет, се дава список за тие причини;
- (с) „информации за одмрзнување или спречување на мрзнење“ се навестувањата дали е извршена постапка за одмрзнување или спречување на мрзнење и, ако е извршена, каде (пред напуштање на позицијата за заминување или на оддалечена позиција по напуштање на позицијата, т.е., по започнувањето со возењето);
- (т) „оперативно откажување“ е пристигнување или заминување на планиран лет, на кој се применуваат следните услови:
- (i) летот добил слот на аеродромот; и
 - (ii) авиопревозникот го потврдил летот ден пред операцијата и/или летот се содржи во дневниот план на распоред на летови, кој операторот на аеродромот го направил ден пред операциите; но

⁽²²⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

(iii) немало вистинско слетување ниту полетување;

(к) „точно време на откажувањето“ е точниот датум и време кога пристигнувањето или заминувањето на планиран лет е откажано.

3.2. Спецификација на група податоци

3.2.1 Операторите на аеродромите ги доставуваат следните податоци:

- (а) ознаката за идентификација на аеродромот;
- (б) пријавениот капацитет на аеродромот;
- (в) сите параметри за координација кои се однесуваат на услугите на воздухопловната навигација;
- (г) планираното ниво на квалитет на услугите (доцнење, точност итн.), поврзано со пријавувањето на капацитетот на аеродромот, ако е утврдено;
- (д) детален опис на показателите, ако се утврдени, а кои се користат за утврдување на планираното ниво на квалитет на услугите.

3.2.2 Операторите на аеродромите ги доставуваат следните оперативни податоци за секој лет кој слетува или полетува:

- (а) регистрацијата на воздухопловите;
- (б) типот на воздухопловите;
- (в) идентификаторот на летовите;
- (г) шифрираниот аеродром на заминување и на одредиште;
- (д) планираното време на заминување (започнување со возењето) (off-block);
- (е) планираното време на пристигнување (завршување со возењето) (on-block);
- (е) временските ознаки out-off-on-in;
- (ж) правилата на летањето и типот на летовите;
- (з) слотот за пристигнување на аеродромот и слотот за заминување од аеродромот, ако се достапни;
- (с) ознаката на полетно-слетната патека за пристигнување и заминување;
- (и) позицијата за пристигнување и заминување;
- (ј) причините за доцнење, ако се достапни (само за летовите во заминување);

(к) информации за одмрзнување и спречување на мрзнење, ако има.

3.2.3 Операторите на аеродромите ги доставуваат и следните оперативни податоци за секое оперативно откажување:

(а) идентификаторот на летовите;

(б) типот на воздухопловите;

(в) планираното време на заминување (започнување со возењето) (off-block);

(г) планираното време на пристигнување (запирање со возењето) (on-block);

(д) планираниот аеродром на заминување и на одредиште;

(ѓ) слотот за пристигнување на аеродромот и слотот за заминување од аеродромот, ако се достапни;

(е) причината за откажувањето;

(ж) точното време на откажувањето.

3.2.4 Операторите на аеродромите можат да доставуваат:

(а) доброволни извештаи за намалувањето или нарушувањето на ANS на аеродромите;

(б) доброволни извештаи за настани на ANS поврзани со безбедноста;

(в) доброволни извештаи за недостатоците на капацитетот на терминалите;

(г) доброволни извештаи од состаноците за консултации со ANSP и земјите.

3.2.5 Операторите на аеродромите собираат и доставуваат информации кои се собираат преку системите за автоматско бележење на податоците за безбедноста, ако има такви на располагање, најмалку, за упадите на полетно-слетната патека.

3.3. Периодичност и рокови за доставување на податоци

Податоците наведени во точка 3.2.1 се доставуваат двапати годишно, согласно временската рамка наведена во член 6 на Регулатива (ЕЕЗ) бр. 95/93.

Кога се доставуваат податоците наведени во 3.2.2 и 3.3.3, истите се доставуваат еднаш месечно, во рок од еден месец од крајот на месецот во кој е извршен летот.

Кога се доставуваат податоците наведени во 3.2.4, истите се доставуваат еднаш годишно.

Извештаите споменати во точка 3.2.4 може да се доставуваат во кое било време.

4. ОД КООРДИНАТОРИТЕ НА АЕРОДРОМИТЕ

4.1. Спецификација на група податоци

Координаторите на аеродромите ги доставуваат податоците споменати во член 4(8) од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 95/93.

4.2. Периодичност и рокови за доставување на податоци

Податоците стојат на располагање двапати годишно, согласно временската рамка наведена во член 6 од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 95/93.

5. ОД АВИОПРЕВОЗНИЦИТЕ

Овој оддел се применува на авиопревозниците, кои, во европскиот воздушен простор, вршат повеќе од 35 000 илјади летови годишно, пресметано како просек за трите претходни години.

5.1. Дефиниции

(а) „потрошено гориво“ е точната количина на гориво која е потрошена за време на летот (од излез до излез);

(б) „точна тежина на платформа“ е актуелната тежина на воздухопловот пред стартување на моторите.

5.2. Спецификација на група податоци

5.2.1 Авиопревозниците ги доставуваат следните податоци за секој лет кој го вршат во рамките на географскиот опсег на оваа регулатива:

(а) регистрацијата на воздухопловите;

(б) типот на воздухопловите;

(в) идентификаторот на летовите;

(г) правилата на летањето и типот на летовите;

(д) шифрираниот аеродром на заминување и на одредиштето;

(ѓ) ознаката на полетно–слетната патека за пристигнување и заминување, ако има;

(е) позиција за пристигнување и заминување, ако има;

(ж) планираното време на заминување (започнување со возењето) (off-block);

(з) планираното време на пристигнување (завршување со возењето) (on-block);

(s) временските ознаки out-off-on-in, планирани и актуелни;

(и) причините за доцнење;

(j) информации за одмрзнување и спречување на мрзнење, ако има.

5.2.2 Авиопревозниците ги доставуваат и податоците наведени во точка 3.2.3 за секое оперативно откажување во рамките на географскиот опсег на оваа регулатива.

5.2.3 Покрај податоците кои се бараат согласно Дел Б од Анекс IV на Директива 2003/87/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот, од 13 октомври 2003 година, за утврдување на систем за тргување со квоти за емисии на гасови кои го предизвикуваат ефектот на стаклена градина во рамките на Заедницата и за изменување на Директива 96/61/ЕЗ ⁽²³⁾ на Советот, авиопревозниците можат да ѝ ги доставуваат на Комисијата и следните податоци за секој лет што го вршат во рамките на географскиот опсег на оваа регулатива:

(a) потрошеното гориво;

(б) точната тежина на платформа.

5.2.4 Авиопревозниците можат да доставуваат:

(a) доброволни извештаи за пристап до воздушниот простор;

(б) доброволни извештаи за намалувањето или нарушувањето на ANS на аеродромите;

(в) доброволни извештаи за настани на ANS поврзани со безбедноста;

(г) доброволни извештаи за недостатоците на капацитетот на рутите, нивоата на ограничување и за пренасочувањата;

(f) доброволни извештаи од состаноците за консултации со ANSP и земјите.

5.2.5 Авиопревозниците ги доставуваат информациите кои се собираат преку системите за автоматско бележење на податоците за безбедноста, ако има такви на располагање, најмалку, за нарушувањата на минимумите за раздвојување и упад на полетно-слетната патека.

5.3. Периодичност и рокови за доставување на податоци

Податоците наведени во точка 5.2.1, 5.2.2 и 5.2.3 се доставуваат еднаш месечно.

Извештаите наведени во точка 3.2.4 може да се доставуваат во кое било време.

Податоците наведени во точка 5.2.5 се доставуваат еднаш годишно.

⁽²³⁾ Сл. весник L 275, 25.10.2003 год., стр. 32.

Прилог 3



РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

ОБРАЗЕЦ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ ЗА ИЗМЕНА¹

ИДЕНТИФИКАЦИЈА/ПРЕПОЗНАВАЊЕ НА ИЗМЕНА

1. ПОДАТОЦИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈАТА И ОДОБРЕНИЕТО				
Организација				
Адреса				
Услуги/дејности кои се даваат и вршат	☐ ATS	☐ MET	☐ AIS	☐ CNS
	☐ ATFM	☐ ASM		
Дата на издавање на уверението ²				
Директор за безбедност				
Телефон(и)				
E-mail (електронска пошта)				
Контакт лице за оваа измена (ако има) ³				
Дејност				
Телефон(и)				
E-mail (електронска пошта)				
Дата				
Потпис на директорот за безбедност ⁴				

¹ Да се пополни и испрати до Агенцијата за цивилно воздухопловство заради измени во давањето на услуги, кои може да влијаат врз придржувањето кон заедничките услови или условите приложени во уверението и за измените поврзани со безбедноста чија проценка на степенот на сериозноста е 1, 2, 3 и 4. Се однесува на Оддел 3.2.4, Анекс II, од Регулативата (ЕЗ) бр. 1035/2011.

² За субјекти кои даваат ATFM или ASM услуги, датумот на прифаќање на нивните процедури за измена.

³ Лице за контакт, или директорот за безбедност ако нема назначено лице за контакт, постојано се известува за сите размени помеѓу Агенцијата за цивилно воздухопловство и организацијата.

⁴ Директорот за безбедност ги потпишува примероците од овој образец. Се прифаќаат и непотпишани електронски верзии, под услов истите да ги праќа директорот за безбедност.

2. ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ ЗА ИЗМЕНА				
Краток опис на измената				
Причини за, и очекувани резултати од измената				
Врски со други измени				
Дали за измената имало известување во минатото?	☐ Не	☐ Да		
Ако одговорот е да, назначете ги битните промени од последното известување				
Засегнати услуги/дејности	☐ ATS	☐ MET	☐ AIS	☐ CNS
	☐ ATFM		☐ ASM	
Предвиден степен на сериозност ²⁴	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4
	☐ 5		☐ Непознат	
Тековна фаза на проектот	☐ Дефинирање на концепт		☐ Дизајн	
	☐ Спроведување		☐ Пуштање во работа	
	☐ Оперативна		☐ Повлекување	
	☐ Друго:			
Очекувана дата за завршување/ воведување во употреба на измената				

3. ГЛАВНИ ОДГОВОРНОСТИ	
Раководител на проектот задолжен за севкупното водење на измената	
Име	
Одделение/центар	
Телефон(и)	
Е-mail (електронска пошта)	
Директор за безбедност надлежен за измени (ако има) ²⁵	
Име	
Одделение/центар	
Телефон(и)	
Е-mail (електронска пошта)	

4. СИСТЕМ ЗА ПРОЦЕНКА НА ПОМАЛА – ПОГОЛЕМА ИЗМЕНА ²⁶		
Дали измената влијае врз работи кои се опфатени со	☐ Не	☐ Да

²⁴ За степените на сериозност 1, 2 и 3, подносителот на барањето обезбедува документ, како прилог, во кој е прикажано како се проценувал степенот на сериозност. Агенцијата за цивилно воздухопловство го задржува правото, за време на кои било тековни активности, да провери како се утврдени останатите степени на сериозност. Секоја промена која се јавува на предвидениот степен на сериозност на измената се проследува до Агенцијата за цивилно воздухопловство, веднаш по утврдување на истата.

²⁵ Лице кое е одговорно за обработка на случај за безбедност и за сите односни активности.

²⁶ Ако кој било од одговорите предвидени во Табела 4 е позитивен, во тој случај станува збор за поголема измена. Ако ниеден одговор предвиден во Табела 4 не е позитивен, туку измената има врска со LOA или предвидената стапка на сериозност се уште е 3 или 4, во тој случај станува збор за помала измена. И за двете, и за помалите и за поголемите измени треба да се достави известување до Агенцијата за цивилно воздухопловство.

важечките заеднички услови?			
Дали измената влијае врз работи кои се опфатени со условите приложени кон уверението на подносителот на барањето?		☐ Не	☐ Да
Дали измената влијае врз системот за управување со безбедноста на подносителот на барањето или врз која било прифатена постапка за управување со измени?		☐ Не	☐ Да
Дали е се уште непозната стапката на сериозноста на измената?		☐ Не	☐ Да
Дали се предвидува дека стапката на сериозноста за можните влијанија од идентификуваните опасности треба да е 1 или 2?		☐ Не	☐ Да
Дали спроведувањето на измената бара и воведување на нови воздухопловни стандарди?		☐ Не	☐ Да
Дали измената подлежи на Регулативата бр. 552/2004 за заемна оперативност?		☐ Не	☐ Да
Дали степенот на сериозноста за можните влијанија на идентификуваните опасности е предвиден да биде 3 и ... :	... дали со измената се воведуваат нови системи ²⁷ , или измени на постојните системи, кои заменуваат или обезбедуваат нови функционалности и/или можности во АТМ?	☐ Не	☐ Да
	... дали измената има битен географски опсег или влијае врз голем број места, вклучувајќи ги и: – процедурите за заминување и пристигнување кои треба да се применуваат во рамките на воздушниот простор или аеродромот, – структурата на АТС рута, – повторната секторизација на воздушниот простор – меѓуврските со заинтересираните, кои можат директно да влијаат врз безбедноста на услугите кои се даваат, или – намалените минимуми за раздвојување кои треба да се применуваат во воздушниот простор или аеродромот?	☐ Не	☐ Да
	... дали измената влијае врз постојните оперативни методи, оперативни процедури или тековното управување со воздушниот простор?	☐ Не	☐ Да
	... дали измената влијае врз доволниот број и стручноста на персоналот на АТМ?	☐ Не	☐ Да
	... дали измената содржи во себе и барање за изземање (од правила, давање на услуга)?	☐ Не	☐ Да
Дали подносителот на барањето има потреба прегледот на измената да го врши Агенцијата за цивилно воздухопловство, дури и ако сите одговори на горенаведените прашања се негативни?		☐ Не	☐ Да

5. ДОПОЛНИТЕЛНИ ПОДАТОЦИ ЗА ПОГОЛЕМИТЕ ИЗМЕНИ²⁸

Наведете дополнителни податоци за

Описот на измената

²⁷ Систем се дефинира како опрема, доволен број на персонал, утврдени системи или комбинација од истите. Опремата се состои од хардвер, софтвер или комбинација од двете. Утврдените системи се состојат од политики, прирачници, процедури, инструкции и упатства и т.н.

²⁸ Да се пополни ако кој било од одговорите дадени во Табела 4 е позитивен. Одговорите дадени во Табела 5 треба да бидат кратки и концизни и пред се треба да се однесуваат на посебни документи или делови на документи, кои треба да се дадат во форма на прилози.

Причините за, и очекуваните резултати од, измената	
Предвидување за степенот на сериозност ²⁹	
Прашања во врска со заемната оперативност³⁰	
Декларација(и) за верификација на системите (DoV), треба да се достават	
Декларација(и) за соодветност за користење (DoS), треба да се достават	
Декларација(и) за сообразност (DoC), да се достават	
Ако е соодветно, наведете дополнителни податоци за	
Засегнатите заеднички услови	
Влијанијата врз условите приложени во уверението	
Влијанијата врз SMS или прифатените процедури за управување со измените	
Нови воздухопловни стандарди	
Нови системи или измени на постојните системи	
Заменети или нови функционалности и можности	
Географскиот опсег	
Измени во процедурите за заминување и пристигнување	
Измени на структурата на ATS рута	
Измени во секторизацијата на воздушниот простор	
Измени во меѓуврските со заинтересираните субјекти	
Намалените минимуми за раздвојување	
Влијанијата врз постојните оперативни методи, оперативни процедури или тековното управување со воздушниот простор	
Измени во доволниот број и стручноста на персоналот на АТМ	
Барања за изземање	

5. ДОПОЛНИТЕЛНИ ПОДАТОЦИ ЗА ПОГОЛЕМИ ИЗМЕНИ²⁸

Наведете дополнителни податоци за

Главните фази и пресвртници на проектот

²⁹ За степените на сериозност 1, 2 и 3, подносителот на барањето обезбедува документ како прилог, во кој е прикажано како се проценувал степенот на сериозноста.

³⁰ Се однесува на Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004 дадена во прилог на Уредбата за правилата и условите за заемна оперативност на системите, нивните составни делови и поврзаните процедури за давање на услугите на воздухопловна навигација во Европската АТМ мрежа.

Предвидената работна сила во луѓе, месечно	
Главни одговорности во врска со квалитетот, обезбедувањето, финансиите и прашања за HR	
Вклучени одделенија	
Вештини и стручност кои се бараат од персоналот вклучен во работата	
Предвидени трошоци	
Каква било анализа на трошоци и добивка?	
Врска со деловниот или годишниот план	
Финансиски обврски	
Договорни аранжмани	
Одговорност	
Други ANSPs кои се вклучени	
Вклучени заинтересирани лица	
Вклучени производители	
Персонал од организациите со кои се склучени под-договори	
Надворешни услуги и набавки	
Засегнати услуги или функции	
Нови системи или измени на постојните	
Нова опрема или измени на постојната опрема	
Нова работна сила или измени во расположливата работна сила	
Утврдени потреби за обука	
Разно	

6. ПОТВРДУВАЊЕ НА ПРИЕМОТ НА БАРАЊЕТО³¹

Датум на прием		
Име на досието		
Степен	☐ Треба да се потврди во подоцнежна фаза	
	☐ Нема потреба од известување за измената	
	☐ Помала	☐ Поголема
Прашања од областа на интероперабилноста	☐ Треба да се потврди во подоцнежна фаза	
	☐ Да	☐ Не
Тип на преглед	☐ Треба да се потврди во подоцнежна фаза	
	☐ Нема преглед. Подносителот на барањето може да продолжи со спроведување на измената, под услов дека ги користи прифатените процедури за измена и дека измената не влијае врз придржувањето кон важечките заеднички услови ниту кон условите приложени во уверението. Агенцијата за цивилно	

³¹ Се пополнува од страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство, пред да го врати образецот до директорот за безбедност на организацијата.

	воздухопловство го задржува правото, за време на која било нивна тековна надзорна активност, да провери дека условите се исполнети. ☐ Целосен преглед. Агенцијата за цивилно воздухопловство набрзо ќе воспостави врска со лицето за контакт на подносителот на барањето заради организирање на постапката за преглед.
Воведување во употреба прифаќање	☐ Треба да се потврди во подоцнежна фаза ☐ Воведувањето на измената во употреба не подлежи на прифаќање од страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство ☐ Воведувањето на измената во употреба подлежи на прифаќање од страна на Агенцијата за цивилно воздухопловство
ПРЕЛИМИНАРНИ ПОДАТОЦИ ЗА ПРЕГЛЕДОТ	
Раководител на прегледот за измена	
Тим за измена, ако има	
Дополнителни податоци и/или документи кои подносителот на барањето треба да ги достави	
Лице за контакт	
Датум	



СЛУЖБЕН ВЕСНИК

на Република Северна Македонија



www.slvesnik.com.mk

contact@slvesnik.com.mk

Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА, ц.о. – Скопје

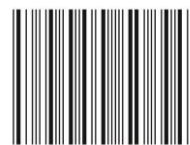
бул. „Партизански одреди“ бр. 29. Поштенски фах 51.

Директор и одговорен уредник – Мартин Костовски

телефон: +389-2-55 12 400

телефакс: +389-2-55 12 401

ISSN 0354-1622



2019091

Претплатата за 2019 година изнесува 10.100 денари.

„Службен весник на Република Северна Македонија“ излегува по потреба.

Рок за рекламации: 15 дена.

Жиро-сметка: 300000000188798.

Депонент на Комерцијална банка, АД – Скопје.

Печат: Печатница ЕВРОПА 92 ДООЕЛ, Кочани.