

На основу члана 17. став 3, члана 237. тачка 3) и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10 и 57/11),
Управни одбор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије
доноси

ПРАВИЛНИК О ПРИЈАВЉИВАЊУ ДОГАЂАЈА У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

Предмет правилника

Члан 1.

Овим правилником уређује се начин на који се пријављују и обрађују, штите, чувају, користе и размењују подаци о догађајима у цивилном ваздухопловству, одређују се догађаји који се пријављују, лица која су обавезна да пријаве догађај, као и начин на који се образује и води база података о догађајима.

Преузимање прописа Европске уније

Члан 2.

Овим правилником се примењује Упутство 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета од 13. јуна 2003. године о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству.

Овим правилником се у домаће законодавство преузимају и:

1) Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007 од 24. септембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о прослеђивању података заинтересованим странама о догађајима у цивилном ваздухопловству из члана 7. става 2. Упутства 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета, која је дата у Прилогу 2. овог правилника;

2) Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 од 12. новембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о укључивању података о догађајима у цивилном ваздухопловству који се размењују сагласно Упутству 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета у централну базу података, која је дата у Прилогу 3. овог правилника.

Значење израза

Члан 3.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

1) догађај (*occurrence*) означава оперативни прекид, квар, грешку или друго неправилно стање које утиче или је могло да утиче на безбедност лета, али које није довело до удеса или озбиљне незгоде, како су они дефинисани у члану 204. Закона о ваздушном саобраћају;

2) *ЕСАА* споразум означава Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике

Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја;

3) уклањање личних података (*disidentification*) означава поступак у коме се из поднесене пријаве о догађају уклањају сви лични подаци у вези с подносиоцем пријаве и технички подаци на основу којих би било могуће да се открије идентитет подносиоца пријаве или трећих лица.

Појмови „Заједница”, „прописи Заједнице”, и „држава чланица” који се користе у прилозима овог правилника тумаче се сагласно тачкама 2. и 3. Анекса II ЕСАА споразума.

Појмови „надлежни орган”, „надлежни орган државе чланице”, „контактна тачка за размену података” и „национална цивилна ваздухопловна власт” који се користе у прилозима овог правилника тумаче се као Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Остали појмови који се користе у овом правилнику имају значења која су им дата у члану 2. Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007.

Сврха пријављивања догађаја

Члан 4.

Догађаји који су предмет овог правилника пријављују се Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат).

Пријављивање догађаја има за циљ да доприноси унапређењу безбедности у ваздухопловству кроз одговарајуће прикупљање, чување, заштиту и ширење одговарајућих података о безбедности.

Једина сврха пријављивања догађаја јесте спречавање удеса и незгода, а не утврђивање или приписивање кривице или друге одговорности.

Догађаји на које се примењује правилник

Члан 5.

Овај правилник примењује се на догађаје који угрожавају или који би, да нису спречени, угрозили ваздухоплов, лица у њему или трећа лица.

Листа примера догађаја који морају да се пријаве дата је у Прилогу 1. овог правилника.

Обавезно пријављивање догађаја

Члан 6.

Догађаје из члана 5. овог правилника дужни су да, у оквиру обављања својих послова, Директорату пријаве следећа лица:

а) оператер или вођа ваздухоплова с млазним мотором или ваздухоплова за јавни авио-превоз кога користи оператер чији рад надзире Директорат;

б) лице које обавља послове пројектовања, производње, одржавања или измене ваздухоплова с млазним мотором или ваздухоплова за јавни авио-превоз, њихове опреме или делова и чији рад надзире Директорат;

в) лице које потписује потврду о провери пловидбености или уверење о спремности за употребу ваздухоплова с млазним мотором или ваздухоплова за јавни авио-превоз, њихове опреме или делова и чији рад надзире Директорат;

г) лице које обавља послове на основу дозволе контролора летења коју је издао Директорат или које је овлашћено да пружа информације ваздухопловима у лету;

д) оператер аеродрома;

ђ) лице које обавља послове везане за уградњу, измену, одржавање, поправку, ремонт, проверу из ваздуха или проверу исправности опреме и уређаја у ваздушној пловидби за које је одговоран Директорат;

е) лице које обавља послове везане за земаљско опслуживање ваздухоплова, укључујући снабдевање ваздухоплова горивом, сервисирање, припрему документа за одређивање масе и положаја тежишта ваздухоплова, утовар, одлеђивање или вучу ваздухоплова на аеродрому.

Поред лица наведених у ставу 1. овог члана, догађаје из члана 5. овог правилника Директорату могу да пријаве и друга лица која обављају сличне послове у другим делатностима у цивилном ваздухопловству.

Добровољно пријављивање догађаја

Члан 7.

Поред обавезног пријављивања догађаја из члана 5. овог правилника, свако лице може добровољно да пријави Директорату и било који други догађај, уколико сматра да такав догађај може да представља стварни или потенцијални ризик за безбедност у ваздухопловству.

На поступак добровољног пријављивања догађаја сходно се примењују одредбе овог правилника о обавезном пријављивању догађаја, укључујући одредбе о заштити података.

Начин пријављивања догађаја

Члан 8.

Догађаји се пријављују Директорату уз коришћење неког од доступних средстава за комуникацију.

Догађаји се пријављују у што краћем року, а најкасније 72 часа од сазнања за догађај, по правилу на одговарајућем обрасцу.

Обрасце за пријаву догађаја утврђује Директорат и чини их доступним јавности на својој званичној интернет страници, као и бројеве телефона, адресу електронске поште, поштанску адресу и друге адресе на које се пријаве могу доставити.

Поступање са пријавама догађаја

Члан 9.

По пријему пријаве догађаја Директорат:

- врши процену сваке поднете пријаве;
- одлучује који догађаји захтевају да буду посебно истражени и предузима све неопходне мере за њихово истраживање;

- проверава да ли ваздухопловни субјекти предузимају одговарајуће превентивне и корективне мере у односу на пријављене догађаје;
- обавештава стране ваздухопловне власти или организације о потреби да оне предузму одговарајуће превентивне и корективне мере у односу на пријављене догађаје;
- процењује и анализира податке који су му достављени, како би открио безбедносне ризике;
- чини доступним резултате до којих је дошао анализом догађаја у циљу унапређења безбедности цивилног ваздухопловства;
- предузима све друге неопходне мере на које је законом овлашћен.

Прикупљање и чување података у бази података

Члан 10.

Директорат води базу података у којој евидентира и чува све релевантне податке који су садржани у пријавама догађаја које су му поднете и до којих је дошао током анализе догађаја.

У бази података из става 1. овог члана чувају се такође и подаци о удесима и озбиљним незгодама.

Без обзира на врсту догађаја, удеса или озбиљне незгоде, у базу података не уносе се имена и адресе физичких лица.

Размена података

Члан 11.

Како би се прикупљени подаци о догађајима користили за унапређење безбедности цивилног ваздухопловства, Директорат сарађује у погледу размене података о догађајима са свим другим органима који су надлежни за безбедност цивилног ваздухопловства или истраживање удеса и озбиљних незгода, као и са надлежним органима држава потписница ЕСАА споразума и омогућава приступ подацима које чува у својој бази података, а који су релевантни за безбедност.

По уношењу података о догађају у своју базу података, Директорат, уколико је потребно, извештава о догађају надлежне органе држава у којој се догађај догодио, у којој је ваздухоплов регистрован, у којој је ваздухоплов произведен или у којој је оператер сертификован.

Програмски пакет (*software*) за базу података који користи Директорат мора да одговара програмском пакету за базе података које воде државе чланице Европске уније.

Заштита података

Члан 12.

Приликом поступања са подацима о догађајима које је Директорат прикупио посредством система обавезног или добровољног пријављивања догађаја примењују се одредбе прописа којима се регулише заштита података о личности, као и прописа којима се регулише тајност података.

Подаци из става 1. овог члана не могу се користити у друге сврхе, осим ради унапређења безбедности у ваздухопловству.

Све информације о подносиоцу пријаве догађаја, као и о лицима која су учествовала у догађају, сматрају се поверљивим и Директорат их неће проследити другом лицу, осим на захтев правосудних органа Републике Србије.

Изузев у случајевима предвиђеним кривичним законодавством, Директорат неће покретати поступак против лица која су повреду прописа учинили ненамерно, а није реч о грубој непажњи, уколико је за повреду прописа Директорат сазнао искључиво посредством система обавезног пријављивања догађаја.

Послодавци су дужни да подстичу своје запослене да ради опште добробити пријаве сваки догађај који сматрају стварном и потенцијалном опасношћу за безбедност ваздухопловства, без бојазни да поводом тога могу од послодавца трпети одређене последице.

Годишњи извештај

Члан 13.

Директорат сваке године објављује Извештај о стању безбедности цивилног ваздухопловства у Републици Србији, који садржи податке о врстама догађаја који су прикупљени применом система обавезног пријављивања догађаја.

Директорат може да објави и извештај о догађају из кога су уклоњени сви лични подаци.

Обавеза ваздухопловних субјеката који су учествовали у догађају

Члан 14.

Ваздухопловни субјекти који су били учесници у одређеном догађају из члана 5. овог правилника дужни су 90 дана да чувају податке који могу да укажу на узроке тог догађаја.

Прелазна одредба

Члан 15.

Одредбе овог правилника које се односе на приступ подацима садржаним у Европској централној бази података, као и одредбе које се односе на програмски пакет (*software*) базе података о догађајима, примењиваће се од дана када Републици Србији буде омогућен приступ централној бази података, односно приступ програмској опреми коју развија Комисија.

Престанак важења других прописа

Члан 16.

Ступањем на снагу овог правилника престају да важе Правилник о пријављивању догађаја који су значајни за безбедност цивилног ваздухопловства и испитивању угрожавања безбедности („Службени гласник Републике Србије“, бр. 16/09, 20/09-исправка и 14/10) и Правилник о преузимању одређених прописа Европске заједнице о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС“, број 14/10).

Ступање на снагу правилника

Члан 17.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број: 1/0-01-0002/2012-0009
У Београду, 04. маја 2012. године

Управни одбор

Председник

Милутин Мркоњић

СПИСАК ДОГАЂАЈА КОЈИ СЕ ОБАВЕЗНО ПРИЈАВЉУЈУ

Иако се у оквиру овог прилога наводи већина догађаја који се обавезно пријављују, листа није коначна. Требало би да се пријаве и сви други догађаји за које њихови учесници сматрају да испуњавају критеријуме утврђене овим правилником.

У овом прилогу не наводе се догађаји који спадају у удесе, односно озбиљне незгоде, а који се обавезно пријављују.

Овај прилог не искључује пријављивање догађаја, ситуација или услова који, ако се понављају у другим али сличним околностима или ако се и даље примењују без кориговања, могу да доведу до опасности по безбедност.

1. ДОГАЂАЈИ У ВЕЗИ СА КОРИШЋЕЊЕМ (ЕКСПЛОАТАЦИЈОМ) ВАЗДУХОПЛОВА

1) Коришћење (експлоатација) ваздухоплова

(1) маневри избегавања:

(а) ризик од судара са другим ваздухопловом, тереном или другим објектом или настанак небезбедне ситуације, у којој би маневар избегавања могао бити неопходан,

(б) маневар избегавања је неопходан како би се избегао судар са другим ваздухопловом, тереном или објектом,

(в) маневар избегавања у циљу избегавања других ситуација које нису безбедне;

(2) незгоде при полетању или слетању, укључујући слетање из предострожности или принудно; слетање пре полетно-слетне стазе, слетање ван полетно-слетне стазе, излетање са полетно-слетне стазе; полетање, прекинуто полетање, слетање или покушај слетања на затворену, заузету или неодобрену полетно-слетну стазу; неовлашћени улазак на полетно-слетну стазу;

(3) немогућност постизања очекиваних перформанси у току полетања или почетног пењања;

(4) критично мала количина горива или немогућност претакања горива или коришћења укупне количине употребљивог горива;

(5) губитак контроле над ваздухопловом, укључујући делимичан или привремени губитак контроле, без обзира на узрок;

(6) догађај близу или изнад брзине V_1 који доводи до опасне или

потенцијално опасне ситуације (нпр. прекинуто полетање, удар задњим делом трупа ваздухоплова приликом ротације (*tail strike*), губитак снаге/потиска мотора);

(7) продужавање после неуспелог прилаза (*go around*), што проузрокује опасну или потенцијално опасну ситуацију;

(8) ненамерно, значајно одступање од брзине лета, предвиђеног правца или висине лета (више од 300 стопа), без обзира на узрок;

(9) снижавање испод висине доношења одлуке (*DH*) или минималне висине доношења одлуке (*MDH*) без захтеваних визуелних ознака;

(10) губитак оријентације у односу на тренутну/стварну позицију ваздухоплова или у односу на позицију другог ваздухоплова;

(11) прекид комуникације између чланова летачке посаде (*CRM*) или између летачке посаде и других чланова посаде, као и других лица (контрола летења, техничко особље);

(12) грубо слетање - слетање које захтева преглед ваздухоплова после слетања;

(13) прекорачење дозвољене разлике у количини горива у различитим резервоарима (*Exceedance of fuel imbalance limits*);

(14) неправилно подешен код секундарног надзорног радара (*SSR*) или неправилно подешена подскала на висиномеру;

(15) неправилно програмирање или погрешан унос података у опрему за навигацију или у опрему за прорачун перформанси, или коришћење нетачних података;

(16) неправилан пријем или тумачење радио-телефонских порука;

(17) неисправност или отказ горивног система који утиче на снабдевање горивом или расподелу горива;

(18) ненамераван излазак ваздухоплова са асфалтиране површине;

(19) судар ваздухоплова са другим ваздухопловом, возилом или објектом на земљи;

(20) непажљиво или нестручно коришћење команди ваздухоплова;

(21) немогућност постизања намераване конфигурације ваздухоплова у било којој фази лета (нпр. стајни трап за слетање и врата стајног трапа, закрилца,

стабилизатори, преткрилца и сл);

(22) стварна или потенцијална опасност која је проистекла као последица намерне симулације отказа/квара у сврху обуке или провере система;

(23) неуобичајене (абнормалне) вибрације;

(24) активирање примарног система упозорења повезаног са маневрисањем ваздухоплова, као што је упозорење на конфигурацију, губитак узгона (вибрације палице), сигнализација прекорачења дозвољене брзине и сл, осим ако:

а) посада поуздано утврди да је индикација била лажна, под условом да лажна сигнализација није створила потешкоће или опасност која је резултат реакције посаде на сигнализацију,

б) се системи користе за обуку или испитивање;

(25) активирање система за упозорење на близину земље (*GPWS/TAWS*) када:

а) се ваздухоплов непосредно приближи земљи више него што је планирано или предвиђено,

б) се упозорење јавља у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*) или ноћу и када је изазвано великом брзином снижавања (*Mode 1*),

в) је упозорење последица пропуста да се активира систем стајног трапа или закрилаца за слетање на одговарајућој тачки приликом прилажења за слетање (*Mode 4*),

г) су потешкоће или опасности последица или могу да буду последица реакције посаде на упозорење (нпр. могуће смањено раздвајање од осталог саобраћаја); ово упозорење може да буде стварно, узнемиравајуће или лажно;

(26) звучно или визуелно активирање система за избегавање судара (*GPWS/TAWS*) када је до потешкоће или опасности дошло или могло да дође због реакције посаде на упозорење:

(а) *ACAS RAs*,

(б) незгода настала услед ударног таласа млазног мотора или мотора са елисом који је довео до значајног оштећења или озбиљне повреде.

2) Ванредне ситуације

(1) ватра, експлозија, дим или отровна или штетна испарења, иако је ватра била угашена;

(2) примена нестандартне процедуре од стране летачке или кабинске посаде у ванредним ситуацијама када:

(а) процедура постоји, али се не примењује,

(б) процедура не постоји,

(в) процедура постоји, али није комплетна или није одговарајућа,

(г) је процедура погрешна,

(д) се користи погрешна процедура;

(3) неадекватност процедуре намењене за коришћење у ванредним ситуацијама, укључујући и ситуације када се користи за потребе техничког одржавања, обуке или испитивања;

(4) догађај који доводи до евакуације ваздухоплова у случају ванредне ситуације;

(5) нагли губитак притиска у кабини ваздухоплова (декомпресија);

(6) употреба опреме или примена прописаних процедура за ванредне ситуације у циљу њеног превазилажења;

(7) догађај који води проглашењу ванредне ситуације („*May day*” или „*panne*”);

(8) немогућност правилног функционисања било ког система или опреме за ванредне ситуације, укључујући сва излазна врата и светла, и у случају када се користе за потребе техничког одржавања, обуке или испитивања;

(9) догађај у којем је било који члан посаде морао да употреби било какву кисеоничку опрему.

3) Онеспособљеност посаде

(1) онеспособљеност члана летачке посаде, укључујући случајеве који се догоде пре полетања, када се сматра да би то могло да доведе до онеспособљености после полетања;

(2) онеспособљеност члана кабинске посаде због које он не може да врши основне дужности у ванредним ситуацијама.

4) Повреде

Догађаји који проузрокују или би могли да проузрокују значајне повреде путника или посаде, а који се не пријављују као удес.

5) Метеорологија

(1) удар грома који је довео да оштећења ваздухоплова, или губитка односно неисправности неке основне функције ваздухоплова;

(2) удар града који је довео да оштећења ваздухоплова, или губитка односно неисправности неке основне функције ваздухоплова;

(3) лет ваздухоплова у условима јаке турбуленције услед које је неко лице у ваздухоплову повређено или је настала потреба за провером конструкције ваздухоплова после лета;

(4) наилазак на смицање ваздушних струја;

(5) формирање леда које доводи до тешкоћа у управљању ваздухопловом, оштећења ваздухоплова или губитка односно неисправности неке основне функције ваздухоплова.

6) Обезбеђивање у цивилном ваздухопловству

(1) незаконито ометање ваздухоплова (укључујући претњу бомбом или отмицу);

(2) тешкоће у контролисању путника који је под утицајем алкохола или психоактивних супстанци или је насилног и другог непримереног понашања;

(3) откривање „слепог путника”.

7) Остали догађаји

(1) специфични догађаји које, да су изоловани, не би требало пријављивати, али који због учесталог понављања представљају потенцијалну опасност;

(2) удар птице који је довео до оштећења ваздухоплова или губитка, односно неисправности неке основне функције ваздухоплова;

(3) наилазак на вртложну турбуленцију;

(4) сваки други догађај у којем постоји угрожавање или могућност угрожавања ваздухоплова или путника и посаде у ваздухоплову или на земљи.

2. ДОГАЂАЈИ У ВЕЗИ С ТЕХНИЧКИМ ДЕЛОВИМА ВАЗДУХОПЛОВА

1) Структурални откази

Пријављују се само они структурални откази за које техничко особље процени да су довољно озбиљни да би били пријављени. Следећи примери могу бити узети у разматрање:

(1) оштећење елемента са ограниченим веком (*Life Limited Element – LLE*) односно главног елемента структуре (*Principal Structure Element - PSE*) који није дефинисан као елемент на којем се толерише оштећење. *PSEs* су они елементи структуре који у знатној мери трпе оптерећења у лету, на земљи или услед притиска у кабини ваздухоплова, а чији отказ може да доведе до оштећења ваздухоплова са катастрофалним последицама;

(2) оштећење или недостатак већи од дозвољеног на главном елементу структуре (*PSE*) који је дефинисан као елемент са толерисаним оштећењем;

(3) оштећење или недостатак на елементу структуре који прелази дозвољену толеранцију, а чији отказ може да смањи чврстину структуре у тој мери да потребне резерве/маргине структурне носивости која се тиче флатера, дивергенције крила, немогућности командовања или супротног одзива команди лета не може да буде одржана;

(4) оштећење или недостатак на елементу структуре услед којег може да дође до одвајања делова који могу да повреду посаду и путнике у ваздухоплову;

(5) оштећење или недостатак на елементу структуре који могу да угрозе правилан рад система (видети доле тачку 2) – системи ваздухоплова);

(6) губитак било ког дела структуре ваздухоплова током лета.

2) Системи ваздухоплова

Општи критеријуми који се примењују на све системе ваздухоплова:

(1) губитак, значајна неисправност или недостатак система, подсистема или опреме/делова опреме када стандардне радне процедуре и поступци не могу да се спроведу на одговарајући начин;

(2) немогућност посаде да контролише систем, на пример:

- а) некомандоване радње система,
- б) неадекватна или непотпуна реакција система, укључујући ограничење кретања или отежано кретање,
- в) неконтролисано кретање у крајњи положај,
- г) механичко раздвајање или отказ;

(3) отказ или неисправност јединствене/јединствених функција система (један систем може да обједини неколико функција);

(4) ометања у систему или између система;

(5) отказ или неисправност заштитног уређаја система или система за случај нужде везаним за систем;

(6) губитак удвојености система (редундантности);

(7) сваки догађај који је последица непредвиђеног рада система;

(8) губитак, значајна неисправност или недостатак главног система, подсистема или опреме/делова опреме – за типове ваздухоплова са једним главним системом, подсистемом или делом опреме;

(9) губитак, значајна неисправност или недостатак више главних система, подсистема или опреме/делова опреме – за типове ваздухоплова са више независних главних система, подсистема или делова опреме;

(10) активирање било ког примарног система за упозоравање повезаног са системима ваздухоплова или опремом, осим ако је посада установила да је индикација била лажна, под условом да лажно упозорење није довело до тешкоћа или опасности насталих услед реакције посаде на упозорење;

(11) цурење хидрауличног флуида, горива, уља и других флуида које је довело до ризика од пожара или могуће опасне контаминације структуре ваздухоплова, система, опреме или опасности за посаду и путнике;

(12) неисправност или недостатак система за индикацију који за последицу има могућност заблуде посаде погрешном индикацијом;

(13) било који отказ, неисправност или недостатак система који се догодио у критичним фазама лета, а битан је за рад система;

(14) значајан недостатак стварних перформанси ваздухоплова у односу на одобрене, а који је довео до опасне ситуације (узимајући у обзир тачност прорачуна перформанси) укључујући кочење, потрошњу горива и сл;

(15) асиметрија команди лета ваздухоплова (закрилца, предкрилца, ваздушне кочнице/спојлери итд.

Примери догађаја из тачке 2) у вези са одређеним системима ваздухоплова (који се пријављују, а који су резултат примене општих критеријума за одређене системе):

- (1) систем за климатизацију односно вентилацију:
- а) потпуни губитак хлађења електронске опреме ваздухоплова,
 - б) губитак притиска у кабини ваздухоплова - депресуризација;
- (2) систем за аутоматско управљање летом:
- а) немогућност да укључени систем за аутоматско управљање летом изврши захтевану операцију,
 - б) значајне тешкоће посаде да контролише ваздухоплов које су повезане с радом система за аутоматско управљање летом,
 - в) отказ било ког уређаја за искључивање система за аутоматско управљање летом,
 - г) незадата промена начина рада система за аутоматско управљање летом;
- (3) комуникација:
- а) отказ или недостатак у систему за обраћање путницима који је довео до губитка или умањења чујности приликом обраћања путницима,
 - б) потпуни губитак радио-комуникације током лета;
- (4) електрични систем:
- а) губитак једног система за дистрибуцију електричне енергије (*AC/DC*),
 - б) потпуни губитак или губитак више од једног система за напајање,
 - в) отказ помоћног система за напајање (систем за случај нужде);
- (5) пилотска, путничка, теретна кабина:
- а) губитак команде на пилотском седишту током лета,
 - б) отказ било ког система или опреме за случај нужде, укључујући сигнални систем за евакуацију, сва излазна врата, осветљење за случај нужде итд.,
 - в) немогућност фиксирања терета у систему за утовар терета;
- (6) систем за заштиту од пожара:
- а) активирање сигнализације пожара, изузев оне која је одмах потврђена као лажна,
 - б) недетектовани отказ или недостатак система за откривање дима, односно система за откривање/заштиту од пожара који може да доведе до губитка или непотпуне функције тог система,
 - в) изостанак упозорења у случају стварног пожара или дима;
- (7) команде лета ваздухоплова:
- а) асиметрија закрилаца, преткрилаца, ваздушних кочница/спојлера итд.
 - б) ограничење кретања, отежано кретање или слаба, односно закаслела реакција у раду система примарних комади лета, или са њима повезаних тримера и система за забрављивање,
 - в) неконтролисано кретање површина команди лета у крајњи положај,
 - г) вибрације површина команди лета које уочи посада,
 - д) искључивање или отказ механичких команди за управљање

ваздухопловом,

ђ) значајне сметње при нормалном управљању ваздухопловом или нарушавање квалитета летачких операција;

(8) систем за гориво:

а) неисправност система за индикацију количине горива која доводи до потпуног губитка или нетачне индикације количине горива у ваздухоплову,

б) цурење горива које је довело до значајног губитка горива, опасности од пожара или значајне контаминације,

в) неисправност или недостатак система за испуштање горива који је довео до ненамерног губитка значајне количине горива, опасности од пожара, опасне контаминације опреме или немогућности испуштања горива,

г) неисправност или недостатак система за гориво која има значајан утицај на довод горива или његову расподелу,

д) немогућност претакања или коришћења укупне количине употребљивог горива;

(9) хидраулички систем:

а) губитак једног хидрауличког система (само за *ETOPS*),

б) отказ система за изолацију,

в) губитак више од једног хидрауличког кола,

г) отказ помоћног хидрауличког система,

д) ненамерно извлачење турбине покретане струјом ваздуха (*RAM*);

(10) систем за откривање, односно заштиту од залеђивања:

а) недетектовани губитак или смањење квалитета рада система за заштиту од залеђивања, односно система за одлеђивање,

б) губитак више од једног система за загревање сензора,

в) немогућност симетричног одлеђивања крила,

г) прекомерно нагомилавање леда који значајно утиче на перформансе или квалитет управљања ваздухопловом,

д) значајно умањење видног поља летачке посаде;

(11) системи за индикацију, упозорење и регистровање:

а) неисправност или недостатак било ког система за индикацију, када могућност заблуде посаде погрешном индикацијом може да доведе до неодговарајуће радње са основним системима,

б) губитак функције „црвеног упозорења” у систему,

в) губитак или неисправност више од једног екрана или рачунара, у пилотској кабини са екранима, који је у функцији индикације, односно упозорења;

(12) систем стајног трапа, кочница и гума на точковима:

а) пожар на кочницама,

б) значајан губитак силе кочења,

в) асиметрично кочење које доводи до значајног одступања од путање,

г) отказ система за извлачење стајног трапа слободним падом (укључујући и

неисправност која је уочена при редовним проверама),

д) нежељено извлачење, односно увлачење стајног трапа или врата стајног трапа,

ђ) вишеструко пуцање гума;

(13) навигациони системи (укључујући системе за прецизно прилажење) и *Air Data* системи:

а) потпуни губитак или вишеструки отказ опреме за навигацију,

б) потпуни губитак или вишеструки отказ опреме система ваздушних података,

в) значајна погрешна показивања које доводе у заблуду,

г) значајне грешке у навигацији услед нетачних података или грешке у програмирању базе података,

д) неочекивано одступање у хоризонталној или вертикалној путањи које није изазвано грешком пилота,

ђ) проблеми са земаљским навигационим средствима који доводе до значајних грешака у навигацији, а нису повезани са преласком из инерцијалног навигационог режима на радио-навигациони режим рада;

(14) кисеоник за ваздухоплов са кабином под притиском:

а) губитак снабдевања кисеоником у пилотској кабини,

б) губитак снабдевања кисеоником значајног броја путника (више од 10%), укључујући и случајеве уочене током одржавања, обуке или тестирања;

(15) систем за снабдевање ваздухом (*bleed air system*):

а) цурење врућег ваздуха у систем за снабдевање ваздухом што доводи до активирања упозорења на пожар или структуралног оштећења,

б) губитак свих система за снабдевање ваздухом,

в) отказ у систему за откривање цурења у систему за снабдевање ваздухом.

4) Погонска група (укључујући моторе, елисе и системе ротора) и помоћна погонска група (APUs)

(1) самогашење, гашење или неисправност било ког мотора;

(2) прекорачење дозвољеног броја обртаја или немогућност да се контролише брзина ротирајуће компоненте која се обрће великим бројем обртаја (нпр. помоћна погонска група-*APU*, ваздушни стартер, турбина у систему за климатизацију, турбокомпресорски мотор, елиса или ротор);

(3) отказ или неисправност било ког дела мотора или погонске групе који доводи до једног или више од наведених случајева:

а) одвајања компоненти или делова мотора,

б) неконтролисаног унутрашњег или спољашњег пожара или цурења врућих гасова,

в) потиска у правцу различитом од команде пилота,

- г) отказ или некомандовани рад система за скретање млаза мотора (реверсера),
- д) немогућност контролисања снаге, потиска или броја обртаја мотора,
- ђ) отказа структуре носача мотора,
- е) делимичног или потпуног губитка виталног дела погонске групе,
- ж) видљивих густих пара/дима или концентрације отровних продуката довољних да онеспособе посаду или путнике,
- з) немогућности гашења мотора стандардним процедурама,
- и) немогућности поновног покретања исправног мотора;

(4) некомандовани губитак, односно промена или осцилације потиска/ снаге који су класификовани као губитак контроле потиска/снаге (LOTC):

- а) за ваздухоплов с једним мотором, или
- б) у случају када прелази дозвољене вредности, или
- в) у случају када би то могло да се догоди на више од једном од мотора на вишемоторном ваздухоплову, посебно у случају ваздухоплова са два мотора,
- г) код вишемоторних ваздухоплова са истим или сличним типом мотора, код којих би се догађај сматрао опасним или критичним;

(5) било који отказ дела са контролисаним веком који захтева његову замену пре истека пуног века;

(6) оштећења/кварови заједничког порекла која могу да изазову учестало гашење мотора у лету, тако да постоји могућност гашења више од једног мотора на истом лету;

(7) неконтролисан или неправилан рад ограничивача мотора или контролног уређаја;

(8) прекорачење дозвољених параметара мотора;

(9) оштећење настало усисавањем страног предмета (*FOD*).

Елисе и трансмисија

(10) отказ или неисправност било ког дела елисе или погонске групе који доводи до једног или више наведених случајева:

- а) прекорачење дозвољеног броја обртаја елисе,
- б) прекорачење вучне силе,
- в) потисак у супротном правцу од оног који пилот командује,
- г) одвајање елисе или значајног дела елисе,
- д) отказ који за последицу има прекомерни дебаланс,
- ђ) ненамеравано померање кракова елисе испод утврђеног минималног корака елисе у лету,
- е) немогућност постављања елисе у положај најмањег отпора,
- ж) немогућност промене корака елисе,

- з) некомандоване промене корака елисе,
- и) неконтролисане флукутације обртног момента или броја обртаја,
- ј) одвајање делова с малом енергијом.

Ротори и трансмисија

(11) оштећење или недостатак на редуктору главног ротора који може да доведе до одвајања склопа ротора или неисправности команде управљања ротором током лета;

(12) оштећење репног ротора, преноса и еквивалентних система.

Помоћне погонске групе – APU

(13) гашење или отказ помоћне погонске групе (APU) када треба да буде на располагању према оперативним захтевима (ETOPS, MEL);

(14) немогућност гашења помоћне погонске групе (APU);

(15) прекорачење броја обртаја помоћне погонске групе (APU);

(16) немогућност покретања помоћне погонске групе (APU) када је потребна из оперативних разлога.

5) Људски фактор

Било која незгода при којој било која особина или неадекватност дизајна/конструкције ваздухоплова је могла да доведе до грешке приликом употребе, а што би могло да изазове опасне или катастрофалне последице.

6) Остали догађаји

(1) било која незгода при којој било која особина или неадекватност дизајна/конструкције ваздухоплова је могла да доведе до грешке приликом употребе, а што би могло да изазове опасне или катастрофалне последице.

(2) догађај који се обично не пријављује (нпр. опремање и кабинска опрема, системи за воду), у којем су околности довеле до угрожавања ваздухоплова, путника или посаде;

(3) пожар, експлозија, дим, као и токсична или штетна испарења;

(4) било која друга ситуација која може да угрози ваздухоплов или утиче на безбедност путника и посаде, као и других лица или имовине у близини ваздухоплова или на земљи;

(5) отказ или недостатак у систему за обраћање путницима, што доводи до немогућности обраћања или недовољне чујности приликом обраћања путницима;

(6) губитак команде на пилотском седишту током лета.

3. ОДРЖАВАЊЕ И ПОПРАВКА ВАЗДУХОПЛОВА

(1) некоректна уградња дела или компоненте авиона нађена у току поступка контроле или испитивања које није било посвећено тој специфичној намери;

(2) цурење врућег ваздуха из система за снабдевање ваздухом које је резултирало оштећењем структуре;

(3) било који квар на делу са контролисаним веком који је проузроковао његово повлачење из употребе пре истека његовог пуног века;

(4) било које оштећење или погоршање стања (нпр. лом, прскотина, корозија, деламинација, раздвајање и сл) које се десило из било ког разлога (нпр. флатер, губитак крутости или лом структуре) на:

а) на примарној структури или главним елементима структуре (*PSE*) (како је дефинисано у фабричком Приручнику за оправку) када такво оштећење или погоршање стања прелаз границе наведене у Приручнику за оправку и захтева оправку или комплетну или парцијалну замену,

б) секундарној структури које последично угрожава или може да угрози ваздухоплов,

в) мотору, елиси или систему ротора хеликоптера;

(5) било који недостатак, отказ или квар било ког система или опреме, или оштећење или погоршање истих које је откривено као резултат спровођења ваздухопловне наредбе (*AD*) или другог обавезно применљивог упутства издатих од стране регулаторних власти када:

(а) је то откривено први пут од стране организације која пријављује, а у току спровођења усаглашености,

(б) на било ком наредном спровођењу усаглашености превазилази дозвољена ограничења наведена у упутству и/или не постоје публиковане процедуре за оправку / отклањање недостатака;

(6) отказ или неадекватан рад било ког система или опреме за ванредне ситуације, укључујући сва излазна врата и светла укључујући и ситуације када се користе у одржавању или код тестирања;

(7) неусаглашеност или значајна одступања/грешке у спровођењу усаглашености са захтеваним процедурама одржавања;

(8) непознато или сумњиво порекло производа, делова, уређаја и материјала;

(9) непрецизни, нетачни или непотпуни подаци или процедуре одржавања које могу довести до грешака у одржавању;

(10) било који отказ, неисправност или недостатак земаљске опреме која се

користи за испитивање или проверу авионских система и опреме, када захтевана рутинска контрола и процедуре испитивања нису јасно идентификовале проблем, а где то доводи до опасне ситуације.

4. ДОГАЂАЈИ У ВЕЗИ СА УСЛУГАМА НА ЗЕМЉИ

1) Аеродром и објекти аеродрома

(1) значајно просипање горива током пуњења ваздухоплова горивом;

(2) пуњење неодговарајуће количине горива које може да има значајан утицај на долет ваздухоплова, перформансе, баланс или структуралну чврстоћу.

2) Опслуживање путника, пртљага и терета

(1) значајна контаминација структуре ваздухоплова, система и опреме настала од транспорта пртљага или терета;

(2) неправилно укрцавање путника, пртљага или терета, што може да има значајан утицај на масу или положај тежишта ваздухоплова;

(3) неправилно спровођење поступка упаривања путника и пртљага;

(4) укрцавање путника на лет за који није издат купон за укрцавање на лет, као и утовар предатог пртљага на лет за који није издат пртљажни привезак;

(5) неправилан смештај пртљага или терета при утовару (укључујући ручни пртљак) који може да угрози безбедност ваздухоплова, његову опрему, посаду или путнике, као и да омета евакуацију у ванредним ситуацијама;

(6) неправилан или неодговарајући утовар и обезбеђење од померања контејнера за терет или осталог тешког терета;

(7) транспорт или покушај транспорта опасног терета у супротности са прописаним поступцима, укључујући означавање амбалаже и паковање опасног терета.

3) Земаљско опслуживање ваздухоплова

(1) отказ, неисправност или недостатак земаљске опреме која се користи за испитивање или проверу система ваздухоплова, када је потребан рутински преглед и када процедура испитивања није јасно идентификовала проблем, што је довело до опасне ситуације;

2) непридржавање или значајне грешке у усаглашавању са захтеваним процедурама сервисирања;

(3) укрцавање контаминираних или неодговарајућих врста горива или других важних течности (укључујући кисеоник и питку воду);

(4) оштећење ваздухоплова насталог приликом пружања услуга земаљског опслуживања.

5. ДОГАЂАЈИ У ВЕЗИ СА УСЛУГАМА У ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ

1) Незгоде

1.1. Незгоде које су скоро довеле до судара

Обухвата специфичне ситуације за које се сматра да је ваздухоплов сувише близу другом ваздухоплову, земљи, возилу, лицу или објекту:

- а) нарушавање минималног раздвајања,
- б) неодговарајуће раздвајање,
- в) готово контролисани лет у терен (*NCFIT*),
- г) неодобрен улазак на полетно-слетну стазу где је био потребан маневар избегавања.

1.2. Могућност судара или блиски сусрет

Обухвата специфичне ситуације које могу да прерасту у удес или озбиљну незгоду, ако је други ваздухоплов у близини:

- а) неодобрен улазак на полетно-слетну стазу где није био потребан маневар избегавања,
- б) излетање ваздухоплова са полетно-слетне стазе,
- в) одступање ваздухоплова од *ATC* одобрења,
- г) одступање ваздухоплова од прописа за управљање ваздушним саобраћајем (*ATM*):
 - одступање од објављених *ATM* процедура,
 - неовлашћени улазак у ваздушни простор,
 - одступање од прописаног начина опремања и коришћења опреме ваздухоплова у вези са управљањем ваздушним саобраћајем (*ATM*), а захтевано од стране применљивих прописа.

2) *ATM* – специфични догађаји

Обухватају ситуације у којима је нарушено безбедно пружање *ATM* услуга, али операције ваздухоплова нису биле угрожене, а укључују:

- (1) немогућност пружања услуга управљања ваздушним саобраћајем (*ATM*):
 - а) немогућност пружања услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*),
 - б) немогућност пружања услуга управљања ваздушним простором (*ASM*),
 - в) немогућност пружања услуга управљања протоком ваздушног саобраћаја (*ATFM*);
- (2) немогућност пружања услуге комуникације (*communication*);
- (3) немогућност пружања услуге позиционирања ваздухоплова у простору

(*surveillance function*);

(4) немогућност пружања функције обраде и дистрибуције података;

(5) немогућност пружања услуге навигације ваздухоплова (*navigation function*);

(6) обезбеђивање *ATM* система.

Примери догађаја који су последица догађаја из тачке 2), у вези са *ATM* (који се пријављују, а који су резултат примене општих критеријума на ваздухопловне операције):

а) пружање значајно нетачних, неадекватни или обмањујућих информација из било којег извора на земљи, нпр. *ATC*, *ATIS*, метеоролошке услуге, навигационе базе података, мапе, табеле, упутства итд;

б) давање висине надвишавања терена која је мања од прописане;

в) давање нетачних референтних података у вези ваздушног притиска (нпр – подешавања висинометра);

г) нетачан пренос, пријем или тумачење значајнијих порука, када то доведе до опасне ситуације;

д) нарушавање минимума раздвајања;

ђ) неовлашћен улазак у ваздушни простор;

е) незаконита радио-комуникациона трансмисија;

ж) отказ *ANS* земаљских објеката или сателита;

з) већи *ATC/ATM* отказ или значајно погоршавање аеродромске инфраструктуре;

и) блокирање аеродромских маневарских површина ваздухопловом, возилима, животињама или страним објектима, што резултира опасном или потенцијално опасном ситуацијом;

ј) грешке или неодговарајуће означавање препрека или опасности на аеродромским маневарским површинама, што доводи до опасних ситуација;

к) отказ, значајни квар или неупотребљивост аеродромског осветљења.

ПРИЛОГ 2.

Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007 од 24. септембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о прослеђивању података заинтересованим странама о догађајима у цивилном ваздухопловству из члана 7. става 2. Упутства 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета

Предмет

Члан 1.

Овом уредбом уређују се мере за прослеђивање података заинтересованим странама о догађајима који се према члану 6. став 1. Упутства 2003/42/ЕЗ размеђују између држава чланица, како би се заинтересованим странама омогућили подаци који су им потребни за побољшање безбедности цивилног ваздухопловства.

Дефиниције

Члан 2.

1. Поједини појмови који се користе у овој уредби имају следеће значење:

1) *заинтересована страна* је свако добитно или недобитно физичко или правно лице или службени орган који има статус правног лица или нема, која може да учествује у побољшавању безбедности цивилног ваздухопловства захваљујући приступу подацима о догађајима који су размењени између држава чланица према члану 6. став 1. Упутства 2003/42/ЕЗ и која је разврстана у једну од категорија заинтересованих страна у попису из Анекса I ове уредбе;

2) *контактна тачка* значи:

а) ако је захтев за прибављање податка поднесен према члану 3. став 1. ове уредбе - надлежни орган који држава чланица именује сагласно члану 5. став 1. Упутства 2003/42/ЕЗ или ако је држава чланица именовала више од једног надлежног органа – контактна тачка коју држава чланица именује према истој одредби;

б) Комисија – ако је захтев за прибављање података поднесен према члану 3. став 2. ове уредбе.

2. Списак контактних тачака објављује Комисија.

Захтеви за прибављање података

Члан 3.

1. Заинтересована страна која је физичко лице са пребивалиштем у Заједници упућује захтев за прибављање података контактної тачки у држави чланици у којој јој је издата дозвола, а ако дозвола није потребна – држави чланици у којој обавља делатност. Остале заинтересоване стране са седиштем у Заједници упућују захтев за прибављање података контактної тачки у држави чланици у којој имају статутарно или службено седиште, односно главно место пословања ако такво седиште немају.

2. Заинтересоване стране које немају седиште у Заједници упућују захтев Комисији.

3. Захтев се подноси на обрасцу захтева за прибављање података који одобрава контактна тачка. Образац најмање мора да садржи ставке наведене у Анексу II ове уредбе.

Посебан захтев

Члан 4.

Заинтересована страна која је поднела појединачну пријаву догађаја може да упути захтев за прибављање података повезаних с њеном пријавом директно контактної тачки која је примила пријаву.

Провера подносиоца захтева

Члан 5.

1. Контактна тачка најпре проверава да ли је захтев поднесен од заинтересоване стране.

2. Ако заинтересована страна упути захтев контактної тачки која није надлежна за решавање захтева према члану 3. ове уредбе, она се позива да захтев упути надлежној контактної тачки.

Оцена захтева

Члан 6.

1. Контактна тачка која прими захтев оцењује да ли је захтев оправдан и примењив, у сваком случају посебно.

2. Ако контактна тачка прихвати захтев, она одређује обим и ниво података који се прослеђују. Ово се ограничава искључиво на намену коју је подносилац захтева навео у обрасцу захтева за прибављање података, при чему се не дира у примену члана 8. Упутства 2003/42/ЕЗ. Подаци који нису повезани са опремом, пословањем или облашћу деловања подносиоца захтева прослеђују се само у збирном или анонимизираним облику, изузев ако подносилац захтева не поднесе подробно образложење.

3. Заинтересованим странама наведеним у Анексу I тачка б) ове уредбе прослеђују се само подаци које се односе на њихову опрему, пословање или област деловања.

Одлуке опште природе

Члан 7.

Контактна тачка која прими захтев од заинтересоване стране наведене у Анексу I тачка а) ове уредбе може донети општу одлуку о редовном прослеђивању података заинтересованој страни, ако се затражени подаци односе на њену опрему, пословање или област деловања.

Коришћење примљених података и поверљивост

Члан 8.

1. Подносилац захтева може да користи примљене податке искључиво за намену које је навео у обрасцу захтева за прибављање података, сагласно циљу из члана 1. Упутства 2003/42/ЕЗ. Он ником не сме да открије примљене податке без писмене сагласности даваоца података.

2. Подносилац захтева предузима све мере потребне да се омогући одговарајућа поверљивост примљених података.

Евиденција захтева

Члан 9.

Свака контактна тачка води евиденцију примљених захтева и предузетих мера. Наведене информације прослеђују се Комисији увек кад се прими захтев и/или предузме мера.

Комисија ставља на располагање свим контактним тачкама ажуриран попис захтева и мера које су примиле, односно предузеле различите контактне тачке, као и сама Комисија.

Начини прослеђивања података

Члан 10.

Контактна тачка прослеђује податке заинтересованој страни на папиру или путем безбедних електронских начина комуникације.

Заинтересованим странама се, из безбедносних разлога, не допушта директан приступ базама података које садрже податке који су од других држава чланица примљени према члану 6. став 1. Упутства 2003/42/ЕЗ.

Ступање на снагу

Члан 11.

Ова уредба ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у „Службеном листу Европске уније”.

Анекс I
ПОПИС ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ СТРАНА

(а) **Попис заинтересованих страна којима могу да се проследе подаци после одлучивања у сваком случају посебно, сагласно члану 6. став 2. ове уредбе, или на основу опште одлуке донесене сагласно члану 7. ове уредбе**

1. *Произвођачи*: пројектанти и произвођачи ваздухоплова, мотора, елиса, делова и уређаја ваздухоплова; пројектанти и произвођачи система за управљање ваздушним саобраћајем (АТМ) и његових саставних делова; пројектанти и произвођачи система за пружање услуга у ваздушној пловидби (АНС) и њихових саставних делова; пројектанти и произвођачи система и опреме који се користе у контролисаној зона аеродрома;

2. *Одржавање*: организације укључене у одржавање и ремонт ваздухоплова, мотора, елиса, делова и уређаја ваздухоплова; у уградњу, измену, одржавање, поправку, ремонт, проверу из ваздуха или проверу исправности опреме и уређаја за ваздушну пловидбу; у одржавање или ремонт система у контролисаној зони аеродрома, њихових делова и опреме;

3. *Оператери*: ваздухопловне компаније и авио-превозиоци и удружења ваздухопловних компанија и авио-превозилаца; оператери аеродрома и удружења оператора аеродрома;

4. *Пружаоци услуга у ваздушној пловидби и извршиоци посебних функција АТМ*;

5. *Пружаоци аеродромских услуга*: организације које се баве земаљским опслуживањем ваздухоплова, укључујући снабдевање ваздухоплова горивом, сервисирање, припрему листе оптерећења, утовар, одлеђивање или вучу на аеродрому, као и спасавањем и гашењем пожара или пружањем других услуга у случају опасности;

6. *Организације за обуку у ваздухопловству*;

7. *Организације из трећих држава*: националне ваздухопловне власти и тела за истраживање удеса из трећих држава;

8. *Међународне ваздухопловне организације*;

9. *Истраживања*: јавне или приватне лабораторије, центри или субјекти за истраживање; универзитети који су укључени у истраживања или студије о безбедности у ваздухопловству.

(б) **Попис заинтересованих страна којима могу да се проследе подаци после одлучивања у сваком случају посебно, сагласно члану 6. ст. 2. и 3. ове уредбе**

1. *Пилоти* (на личној основи);

2. *Контролори летења* (на личној основи) и друго АТМ/АНС особље које обавља послове повезане са безбедношћу;

3. *Инжењери/техничари/особље које се бави електроником у области безбедности ваздушног саобраћаја /руководиоци у области ваздухопловства или који управљају аеродромом* (на личној основи);

4. *Представници струковних удружења особља које обавља послове повезане с безбедношћу*.

Анекс II

ЗАХТЕВ ЗА ПРИБАВЉАЊЕ ПОДАТКА ИЗ ЕВРОПСКЕ БАЗЕ ПОДАТАКА О ДОГАЂАЈИМА

1. Име:

Функција/положај:

Компанија:

Адреса:

Телефон:

E-mail:

Датум:

Природа посла:

Категорија заинтересоване стране у коју сте разврстани (види Анекс I Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007 од 24. септембра 2007. године којом се извршава Упутство 2003/42/ЕЗ Европскога парламента и Савета од 13. јуна 2003. године о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству, којом се утврђују мере за прослеђивање података о догађајима у цивилном ваздухопловству заинтересованим странама);

2. Подаци који се захтевају (молимо да будете што прецизнији и одређенији и да при описивању вашег захтева наведете одређени датум или период који вас занима):

3. Разлог за подношење захтева:

4. Наведите намену за коју подаци треба да се користе:

5. Датум до кога се захтевају подаци:

6. Попуњени образац треба да се пошаље електронском поштом на следећу адресу: *(контактна тачка)*

7. Приступ подацима:

Контактна тачка није дужна да омогући приступ ниједном од затражених података. Она може да то учини само кад је сасвим сигурна да је захтев сагласан Упутству 2003/42/ЕЗ и Уредби (ЕЗ) бр. 1330/2007. Подносилац захтева обавезује себе и своју организацију да коришћење података ограничи само за намену коју је навео у тачки 4. захтева. Подаци који се прибаве на основу овог захтева доступни су само за потребе безбедности лета, као што је то предвиђено Упутством 2003/42/ЕЗ, а не за друге потребе као што су утврђивање или приписивање кривице или одговорности или за комерцијалне потребе.

Подносилац захтева не сме ником да открије примљене податке без писмене сагласности даваоца података.

Због непоштовања горе наведених захтева може да се забрани даљи приступ подацима из Европске базе података о догађајима и уведу санкције кад је то могуће.

8. Датум, место и потпис:

Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 од 12. новембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о укључивању података о догађајима у цивилном ваздухопловству који се размењују сагласно Упутству 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета у централну базу података

Предмет

Члан 1.

Овом уредбом уређују се мере по којима се у централну базу података укључују одговарајући подаци повезани с безбедношћу и размењени између држава чланица према члану 6. став. 1. Упутства 2003/42/ЕЗ.

Централна база података

Члан 2.

1. Комисија успоставља централну базу података и управља њоме, да би чувала све податке које прими од држава чланица према члану 6. став 1. Упутства 2003/42/ЕЗ.

2. Свака држава чланица и Комисија усвајају технички протокол за ажурирање централне базе података путем преношења свих одговарајућих података повезаних са безбедношћу који су садржани у националним базама података из члана 5. ст. 2. и 3. Упутства 2003/42/ЕЗ. Овим се омогућава да се сви одговарајући подаци повезани с безбедношћу, који су садржани у националним базама података, укључе у централну базу података.

3. Сагласно члану 7. став 1. Упутства 2003/42/ЕЗ, сваки субјект који је задужен за старање о безбедности у цивилном ваздухопловству или за истраживање удеса и незгода у Заједници, има *on line* приступ свим подацима које садржи централна база података, изузев оним подацима који директно откривају оператера или ваздухоплов на које се односи пријава о догађају.

4. Подаци који могу да остану поверљиви су назив, ознака, позивни знак или број лета оператера и регистарска ознака или серијски или фабрички број ваздухоплова.

Ако се ови подаци сматрају неопходним за анализу безбедности, мора да се затражи овлашћење од државе чланице која их је проследила.

Подаци повезани са истраживањима

Члан 3.

Основни чињенични подаци о удесима и озбиљним незгодама преносе се у централну базу података док истраживање удеса или озбиљних незгода још траје. Кад се истраживање оконча, додају се сви подаци укључујући, ако је расположиво, и сажетак завршног извештаја на енглеском језику.

**Преглед
Члан 4.**

Комисија мора да, две године после ступања ове уредбе на снагу, прегледа да ли су подаци који се чувају и размењују значајни са безбедност у ваздухопловству.

**Ступање на снагу
Члан 5.**

Ова уредба ступа на снагу 20. дана од дана објављивања у „Службеном листу Европске уније”.