

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

29 березня 2021 р.

2008R0300 — UA — 01.02.2010 — 001.001

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної
відповідальності за його зміст



РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 300/2008

від 11 березня 2008 року

про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування
Регламенту (ЄС) № 2320/2002

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 097 09.04.2008, с. 72)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	РЕГЛАМЕНТ ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 1006/2010 від 8 серпня 2010 року	1.7	3	12.01.2010



РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 300/2008

від 11 березня 2008 року

про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування
Регламенту (ЄС) № 2320/2002

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його
статтю 80(2),

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

►В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 300/2008

від 11 березня 2008 року

про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 097 09.04.2008, с. 72)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
►М1	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 18/2010 від 8 січня 2010 року	L 7	3	12.01.2010

▼В

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 300/2008

від 11 березня 2008 року

про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету (¹),

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору (²), на підставі спільного тексту, затвердженого Погоджувальним комітетом 16 січня 2008 року.

Оскільки:

- (1) Для захисту осіб і товарів у межах Європейського Союзу необхідно запобігати актам незаконного втручання щодо повітряного судна цивільної авіації, які загрожують безпеці цивільної авіації, шляхом створення спільних правил захисту цивільної авіації. Ця мета повинна досягатися шляхом встановлення спільних правил та спільних основних стандартів авіаційної безпеки, а також механізмів моніторингу їх дотримання.
- (2) Бажано, в інтересах авіаційної безпеки цивільної авіації загалом, створити основу для спільного тлумачення додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року.
- (3) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2320/2002 від 16 грудня 2002 року про

спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації (³) було ухвалено за результатами подій 11 вересня 2001 року в Сполучених Штатах. Необхідно мати спільний підхід у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та розглянути найбільш ефективні засоби надання допомоги після терористичних актів зі значним впливом на сферу транспорту.

- (4) Зміст Регламенту (ЄС) № 2320/2002 необхідно переглянути у світлі отриманого досвіду, а положення Регламенту необхідно скасувати та замінити цим Регламентом з метою спрощення, гармонізації та роз'яснення наявних правил, а також підвищення рівнів безпеки.
- (5) З огляду на потребу у підвищенні гнучкості в ухваленні інструментів та процедур щодо безпеки для протистояння еволюційним ризикам та для уможливлення запровадження новітніх технологій, цей Регламент повинен встановити основні принципи того, що необхідно зробити для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, не вдаючись у технічні та процедурні деталі їх імплементації.
- (6) Цей Регламент повинен застосовуватися до аеропортів, що обслуговують цивільну авіацію, розміщену на території держав-членів, до експлуатантів, що надають послуги в таких аеропортах, а також до суб'єктів авіаційної діяльності, які надають товари та/або послуги для таких аеропортів або через них.
- (7) Без обмеження Конвенції про злочини та інші акти, вчинені на борту повітряних суден (Токіо, 1963 року), Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 1970 року), а також Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 1971 року), цей Регламент повинен також охоплювати заходи безпеки, що застосовуються авіаперевізниками Співтовариства на борту повітряних суден або під час рейсу.
- (8) Кожна держава-член зберігає за собою право ухвалювати рішення щодо розміщення працівників служби безпеки на повітряних суднах, зареєстрованих у такій державі-члені, та на рейсах авіаперевізників, ліцензованих нею, а також забезпечує, згідно з параграфом 4.7.7 додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію та на умовах, визначених у згаданій Конвенції, приналежність згаданих офіцерів до державних службовців, які пройшли спеціальний відбір та підготовку з урахуванням належних аспектів безпеки на борту повітряних суден.
- (9) Різні типи цивільної авіації не обов'язково постають перед однаковим рівнем загрози. При встановленні спільних основних стандартів авіаційної безпеки необхідно враховувати розмір повітряного судна, характер його експлуатації та/або періодичність виконання операцій в аеропортах з метою надання дозволу на відступи.
- (10) Державам-членам також необхідно дозволити, за результатами оцінювання ризиків, застосування більш жорстких заходів, ніж ті, що встановлені в цьому Регламенті.
- (11) Треті країни можуть вимагати застосування заходів, що відрізняються від заходів, встановлених у цьому Регламенті, для рейсів з аеропорту на території держави-члена, що прямують до третьої країни або через неї. Однак, без обмеження будь-яких двосторонніх угод, стороною яких є Співтовариство, Комісія повинна мати змогу перевіряти заходи, що вимагаються третьою країною.
- (12) Навіть якщо в межах однієї держави-члена існуватиме два або більше органів у сфері авіаційної безпеки, кожна держава-член повинна призначити єдиний орган, що відповідатиме за координацію та моніторинг імплементації стандартів безпеки.
- (13) Для визначення обов'язків з імплементації спільних основних стандартів авіаційної безпеки та опису заходів, яких потребують експлуатанти та інші суб'єкти авіаційної діяльності, кожна держава-член повинна розробити національну програму авіаційної безпеки для цивільної авіації. Крім того, кожен експлуатант аеропорту, авіаперевізник та суб'єкт авіаційної діяльності, що бере участь у реалізації стандартів авіаційної безпеки, повинен скласти, застосовувати та регулярно оновлювати програми безпеки для забезпечення відповідності цьому Регламенту та застосовній національній програмі авіаційної безпеки для цивільної авіації.
- (14) Для моніторингу дотримання цього Регламенту та національної програми авіаційної безпеки для

цивільної авіації, кожна держава-член повинна скласти та забезпечити імплементацію національної програми перевірки рівня та якості безпеки цивільної авіації.

- (15) Для моніторингу застосування державами-членами цього Регламенту, а також для надання рекомендацій щодо покращення авіаційної безпеки, Комісія повинна проводити інспектування, зокрема, негласні інспектування.
- (16) Як загальне правило, Комісія повинна публікувати заходи, що мають безпосередній вплив на пасажирів. Імплементаційні акти, що визначають спільні заходи і процедури для імплементації спільних основних стандартів авіаційної безпеки, які містять конфіденційну інформацію щодо забезпечення безпеки, разом зі звітами про інспектування з боку Комісії та відповідних повноважних органів, повинні вважатися секретною інформацією ЄС у розумінні Рішення Комісії 2001/844/ЄС, ЄСВС, Євратом від 29 листопада 2001 року про внесення змін до свого внутрішнього регламенту (⁴). Така інформація не повинна публікуватися, а доступ до неї повинен обмежуватися лише експлуатантами та суб'єктами авіаційної діяльності, що мають законний інтерес.
- (17) Інструменти, необхідні для імплементації цього Регламенту, необхідно ухвалювати відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про встановлення процедур для здійснення виконавчих повноважень, наданих Комісії (⁵).
- (18) Зокрема, Комісії необхідно надати повноваження ухвалювати загальні заходи щодо внесення змін до несуттєвих елементів спільних основних стандартів шляхом їх доповнення, встановлювати критерії, що дозволяють державам-членам відступати від спільних основних стандартів та ухвалювати альтернативні заходи безпеки, а також ухвалювати специфікації для національних програм контролю якості. Оскільки такі інструменти мають загальний характер та призначені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту шляхом його доповнення новими несуттєвими елементами, їх необхідно ухвалювати відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, передбаченої у статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.
- (19) Якщо у випадку невідкладної терміновості неможливо дотриматися звичайних строків проведення регуляторної процедури з ретельним вивченням, Комісія повинна мати змогу застосувати екстрену процедуру, передбачену статтею 5а(б) Рішення 1999/468/ЄС, для ухвалення спільних правил захисту цивільної авіації.
- (20) Необхідно запровадити «єдиний пункт контролю безпеки» для усіх рейсів на території Європейського Союзу.
- (21) Крім того, проведення повторної перевірки пасажирів або їх багажу, що прибувають рейсами з третіх країн, які застосовують стандарти авіаційної безпеки, еквівалентні до стандартів, встановлених цим Регламентом, не повинно бути обов'язковим. Таким чином, без обмеження права кожної держави-члена застосовувати більш жорсткі заходи або відповідних компетенцій Співтовариства і держав-членів, необхідно заохочувати рішення Комісії та, за необхідності, угоди між Співтовариством і третіми країнами, якими визнається, що стандарти безпеки, запроваджені на території третьої країни, є еквівалентними спільним стандартам, оскільки такі угоди сприяють поширенню практики запровадження єдиного пункту контролю безпеки.
- (22) Цей Регламент не обмежує застосування правил авіаційної безпеки, зокрема, правил, що стосуються перевезення небезпечних вантажів.
- (23) Необхідно передбачити санкції за порушення положень цього Регламенту. Такі санкції, цивільного або адміністративного характеру, повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.
- (24) Заява міністрів щодо аеропорту Гібралтар, ухвалена у Кордові 18 вересня 2006 року під час першої зустрічі міністрів форуму «Діалог по Гібралтару», замінить спільну декларацію по аеропорту Гібралтар, ухвалена в Лондоні 2 грудня 1987 року, а повне дотримання цієї заяви вважатиметься дотриманням Декларації 1987 року.
- (25) Оскільки цілі цього Регламенту, а саме захист цивільної авіації від актів незаконного втручання та забезпечення основи для спільного тлумачення додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну

цивільну авіацію, не можуть бути достатньою мірою досягнуті державами-членами, проте, з огляду на масштаб та наслідки цього Регламенту, можуть бути успішніше досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти відповідно до принципу субсидіарності, встановленого у статті 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, як встановлено у згаданій статті, цей Регламент не виходить за межі необхідного для досягнення таких цілей,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

Стаття 1

Цілі

1. Цей Регламент запроваджує загальні стандарти захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що загрожують безпеці цивільної авіації.

Він також створює основу для спільного тлумачення додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

2. Засоби досягнення цілей, визначених у параграфі 1:

- (a) встановлення загальних правил та спільних основних стандартів авіаційної безпеки;
- (b) механізми моніторингу відповідності.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовується до:

- (a) усіх аеропортів або частин аеропортів на території держави-члена, що не використовуються виключно для військових цілей;
- (b) усіх експлуатантів, зокрема, авіаперевізників, що надають послуги в аеропортах, зазначених у пункті (a);
- (c) усіх суб'єктів авіаційної діяльності, що застосовують стандарти авіаційної безпеки та працюють у службових приміщеннях всередині або за межами службових приміщень аеропорту, а також надають товари та/або послуги для або через аеропорти, зазначені у пункті (a).

2. Застосування цього Регламенту до аеропорту Гібралтару вважається таким, що не обмежує відповідні правові позиції Королівства Іспанія та Великої Британії щодо суперечки стосовно суверенітету території, на якій розташований аеропорт.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту:

- 1. «цивільна авіація» означає будь-які авіаційні перевезення, що здійснюються цивільними повітряними суднами, крім перевезень, які здійснюються державними повітряними суднами, згаданими у статті 3 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію;
- 2. «авіаційна безпека» означає поєднання заходів, а також людських і матеріальних ресурсів, спрямованих на захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, що можуть поставити під загрозу безпеку цивільної авіації;
- 3. «експлуатант» означає особу, організацію або підприємство, що займається експлуатацією повітряних суден або пропонує свої послуги в цій галузі;

4. «авіаперевізник» означає авіатранспортне підприємство, що має дійсну експлуатаційну ліцензію або її еквівалент;
5. «авіаперевізник Співтовариства» означає авіаперевізника, що має дійсну експлуатаційну ліцензію, видану державою-членом відповідно до Регламенту Ради № (ЄЕС) № 2407/92 від 23 липня 1992 року про ліцензування авіаперевізників (⁶);
6. «суб'єкт авіаційної діяльності» означає особу, організацію або підприємство, крім експлуатанта;
7. «заборонені предмети» означає зброю, вибухові речовини або інші небезпечні прилади, предмети або речовини, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання, що ставить під загрозу безпеку цивільної авіації;
8. «догляд» означає застосування технічних або інших засобів, призначених для виявлення та/або визначення заборонених предметів;
9. «контроль на безпеку» означає спеціальні заходи, спрямовані на запобігання занесенню заборонених предметів;
10. «контроль доступу» означає спеціальні заходи, спрямовані на запобігання доступу несанкціонованих осіб та/або транспортних засобів;
11. «контрольована зона» означає зону руху повітряних суден в аеропорту, прилеглу територію та будівлі або їх частини, доступ до яких обмежений;
12. «неконтрольована зона» означає зону аеропорту, прилеглу територію та будівлі або їх частини, які не належать до контрольованої зони;
13. «зона обмеженого доступу, що охороняється» означає частину контрольованої зони, у якій окрім обмеження доступу застосовуються інші стандарти авіаційної безпеки;
14. «демаркаційна зона» означає зону, відокремлену за допомогою засобів контролю доступу від зон обмеженого доступу, що охороняються, або, якщо демаркаційна зона є зоною обмеженого доступу, від інших зон обмеженого доступу в аеропорту;
15. «перевірка анкетних даних» означає перевірку записів про ідентифікацію особи, включно з будь-якою інформацією про злочини, під час оцінювання придатності особи до отримання доступу в зони обмеженого доступу, що охороняється, без супроводу;
16. «трансферні пасажирів, багаж, вантаж або пошта» означає пасажирів, багаж, вантаж або пошту, що відлітають на повітряному судні, яке не є повітряним судном, на якому вони прилетіли;
17. «транзитні пасажирів, багаж, вантаж або пошта» означає пасажирів, багаж, вантаж або пошту, що відлітають на тому самому повітряному судні, на якому вони прилетіли;
18. «потенційно небезпечний пасажир» означає пасажирів, який є депортованою особою, особою, яка вважається такою, що не може бути допущеною з імміграційних причин, або особою, що перебуває під законною вартою;
19. «ручна поклажа» означає багаж, призначений для перевезення у салоні повітряного судна;
20. «зареєстрований багаж» означає багаж, призначений для перевезення у багажному відділенні повітряного судна;
21. «супроводжуваний зареєстрований багаж» означає багаж, який перевозиться в багажному відділенні повітряного судна, який був зареєстрований для рейсу пасажиром, що подорожує тим самим рейсом;
22. «пошта авіаперевізника» означає пошту, відправником та отримувачем якої вважається авіаперевізник;
23. «матеріали авіаперевізника» означає матеріали, відправником та отримувачем яких вважається авіаперевізник, або матеріали, що використовуються авіаперевізником;

24. «пошта» означає відправлення кореспонденції та інших предметів, окрім пошти авіаперевізника, які надаються поштовими службами та призначаються для доставки ними відповідно до правил Всесвітнього поштового союзу;
25. «вантаж» означає будь-яку власність, призначену для перевезення повітряним судном, окрім багажу, пошти, пошти авіаперевізника, матеріалів авіаперевізника та бортових припасів;
26. «зареєстрований агент» означає авіаперевізника, агента, експедитора вантажу або будь-якого іншого суб'єкта авіаційної діяльності, що забезпечує проходження контролю на безпеку стосовно вантажу або пошти;
27. «відомий вантажовідправник» означає відправника, який надсилає вантаж або пошту за власний рахунок та процедури якого відповідають загальним правилам та стандартам безпеки, достатнім для допущення перевезення вантажу або пошти на будь-якому повітряному судні;
28. «відповідальний вантажовідправник» означає відправника, який надсилає вантаж або пошту за власний рахунок та процедури якого відповідають загальним правилам та стандартам безпеки, достатнім для допущення перевезення такого вантажу на борту вантажного повітряного судна або пошти на поштовому повітряному судні;
29. «огляд повітряного судна» означає інспектування частин інтер'єру повітряного судна, до яких могли мати доступ пасажери, а також інспектування багажного відділення повітряного судна для виявлення заборонених предметів та слідів незаконного втручання у роботу повітряного судна;
30. «догляд повітряного судна з метою забезпечення безпеки» означає інспектування інтер'єру повітряного судна та доступних зовнішніх частин повітряного судна для виявлення заборонених предметів та слідів незаконного втручання, що загрожують безпеці повітряного судна;
31. «працівник служби безпеки на борту повітряного судна» означає особу, яка найнята державою для подорожування на борту повітряного судна, що належить авіаперевізнаку, ліцензованому відповідною державою, для охорони такого повітряного судна та осіб, які перебувають в ньому, від актів незаконного втручання, що загрожують безпеці польоту.

Стаття 4

Спільні основні стандарти

1. Спільні основні стандарти захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що загрожують безпеці цивільної авіації, повинні бути такими, як зазначено у додатку.

Додаткові спільні основні стандарти, не передбачені на момент набуття чинності цим Регламентом, повинні додаватися до додатка відповідно до процедури, зазначеної у статті 251 Договору.

2. Загальні інструменти, спрямовані на внесення змін до несуттєвих елементів спільних основних стандартів, зазначених у параграфі 1, шляхом їх доповнення, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 19(3).

Такі загальні інструменти повинні стосуватися:

- (a) дозволених методів догляду;
- (b) категорій предметів, що можуть заборонятися;
- (c) контролю доступу, підстав для надання доступу до контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється;
- (d) дозволених методів перевірки транспортних засобів, огляду та догляду повітряного судна з метою забезпечення безпеки;
- (e) критеріїв визнання еквівалентності стандартів безпеки третіх країн;
- (f) умов, згідно з якими здійснюється перевірка або застосування інших засобів контролю на безпеку щодо вантажів та пошти, а також процесу схвалення або призначення зареєстрованих

агентів, відомих вантажовідправників та відповідальних вантажовідправників;

- (g) умов, згідно з якими здійснюється перевірка або застосування інших засобів контролю на безпеку щодо пошти авіаперевізника та матеріалів авіаперевізника;
- (f) умов, згідно з якими здійснюється перевірка або застосування інших засобів контролю на безпеку щодо бортових припасів та аеропортових запасів, а також процесу схвалення або призначення зареєстрованих постачальників та відомих постачальників;
- (i) критеріїв визначення критичних ділянок в зонах обмеженого доступу, що охороняються;
- (j) критеріїв набору персоналу та методів підготовки;
- (k) умов, згідно з якими можуть застосовуватися спеціальні процедури забезпечення безпеки або звільнення від контролю на безпеку; та
- (l) будь-яких загальних інструментів, спрямованих на внесення змін до несуттєвих елементів спільних основних стандартів, зазначених у параграфі 1, шляхом їх доповнення, які не передбачені на момент набуття чинності цього Регламенту.

У разі невідкладної терміновості, Комісія може застосувати екстрену процедуру, передбачену статтею 19(4).

3. Детальні інструменти, спрямовані на імплементацію спільних основних стандартів, зазначених у параграфі 1, та загальних заходів, зазначених у параграфі 2, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури, вказаної у статті 19(2).

До таких заходів належать:

- (a) вимоги та процедури догляду;
- (b) перелік заборонених предметів;
- (c) вимоги та процедури контролю доступу;
- (d) вимоги та процедури перевірки транспортних засобів, огляду та догляду повітряного судна з метою забезпечення безпеки;
- (e) рішення про визнання еквівалентності стандартів безпеки, що застосовуються у третій країні;
- (f) щодо вантажу та пошти, процедура схвалення або призначення, а також обов'язки, зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників та відповідальних вантажовідправників;
- (g) вимоги та процедури контролю на безпеку пошти авіаперевізника та матеріалів авіаперевізника;
- (h) щодо бортових припасів та аеропортових запасів, процедура схвалення або призначення, а також обов'язки, зареєстрованих постачальників та відомих постачальників;
- (i) визначення критичних ділянок в зонах обмеженого доступу, що охороняються;
- (j) набір персоналу та вимоги до підготовки;
- (k) спеціальні процедури забезпечення безпеки або звільнення від контролю на безпеку;
- (l) технічні специфікації та процедури схвалення і використання обладнання безпеки; та
- (m) вимоги та процедури щодо потенційно небезпечних пасажирів.

4. Комісія, шляхом внесення змін до цього Регламенту за рішенням, ухваленим відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, вказаної у статті 19(3), встановлює критерії надання дозволу державам-членам відступати від спільних основних стандартів, зазначених у параграфі 1, а також ухвалювати альтернативні інструменти стосовно безпеки, що забезпечуватимуть адекватний рівень захисту за результатами оцінювання ризиків на місцевому рівні. Такі альтернативні інструменти повинні мати конкретні обґрунтування, пов'язані з особливостями розмірів повітряного судна або характером, масштабом та періодичністю проведення операцій або інших відповідних видів діяльності.

У разі невідкладної терміновості, Комісія може застосувати екстрену процедуру, передбачену статтею 19(4).

Держави-члени повинні інформувати Комісію про такі заходи.

5. Держави-члени повинні забезпечити, в межах власної території, застосування спільних основних стандартів, зазначених у параграфі 1. Якщо держава-член має підстави вважати, що рівень авіаційної безпеки було поставлено під загрозу через порушення безпеки, вона забезпечує вжиття належних та оперативних заходів для усунення такого порушення, а також підтримання безперервної безпеки цивільної авіації.

Стаття 5

Витрати на безпеку

З урахуванням відповідних правил Співтовариства, кожна держава-член може визначати, за яких обставин та якою мірою витрати на заходи безпеки, що вживаються згідно з цим Регламентом для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, покладаються на держав, суб'єкти авіаційної діяльності в аеропортах, авіаперевізників, інші відповідальні агенції або користувачів. Якщо доцільно, та відповідно до права Співтовариства, держави-члени можуть спільно з користувачами долучатися до компенсації витрат на більш жорсткі заходи безпеки, вжиті згідно з цим Регламентом. Наскільки це практично можливо, будь-які збори або трансферти щодо витрат на безпеку повинні безпосередньо стосуватися витрат на забезпечення відповідних послуг безпеки та призначатися для покриття видатків, що не перевищують обсяг пов'язаних витрат.

Стаття 6

Ухвалення державами-членами більш жорстких заходів

1. Держави-члени можуть застосовувати в межах своїх територій заходи, які є більш жорсткими ніж заходи, передбачені спільними основними стандартами, зазначеними у статті 4. При цьому вони повинні враховувати результати оцінювання ризиків та дотримуватися права Співтовариства. Такі заходи повинні бути відповідними, об'єктивними, недискримінаційними та пропорційними до ризику, якого вони стосуються.

2. Держави-члени повинні інформувати Комісію про такі заходи якомога швидше після їх застосування. Комісія, після отримання такої інформації, передає її іншим державам-членам.

3. Держави-члени не зобов'язані інформувати Комісію, якщо застосування відповідних заходів обмежується певним рейсом, що здійснюється у певний день.

Стаття 7

Заходи безпеки, що вимагаються третіми країнами

1. Без обмеження будь-яких двосторонніх угод, стороною яких є Співтовариство, держави-члени повинні повідомляти Комісію про заходи, що вимагаються третьою країною, якщо такі заходи відрізняються від спільних основних стандартів, вказаних у статті 4, для рейсів з аеропорту на території держави-члена, що прямують до третьої країни або через неї.

2. На прохання заінтересованої держави-члена або з власної ініціативи, Комісія перевіряє застосування будь-яких заходів, про які було повідомлено згідно з параграфом 1, та може, відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у статті 19(2), підготувати належну відповідь для заінтересованої третьої країни.

3. Параграфи 1 та 2 не застосовуються, якщо:

- (a) заінтересована держава-член застосовує такі заходи згідно зі статтею 6; або
- (b) вимоги третьої країни обмежені певним рейсом, що здійснюється у певний день.

Стаття 8

Співпраця з Міжнародною організацією цивільної авіації

Без обмеження статті 300 Договору, Комісія може укласти з Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) меморандум про взаєморозуміння щодо аудитів для уникнення дублювання моніторингу дотримання державами-членами вимог додатка 17 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Стаття 9

Відповідні повноважні органи

Якщо в межах однієї держави-члена існує два або більше органів у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації, така держава-член повинна призначити єдиний орган (далі — «відповідний повноважний орган»), що відповідатиме за координацію та моніторинг імплементації спільних основних стандартів, вказаних у статті 4.

Стаття 10

Національна програма авіаційної безпеки цивільної авіації

1. Кожна держава-член складає, застосовує та регулярно оновлює національну програму авіаційної безпеки цивільної авіації.

Така програма визначає обов'язки щодо імплементації спільних основних стандартів, згаданих у статті 4, та описує заходи, виконання яких вимагається від експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності із цією метою.

2. Відповідний повноважний орган повинен надавати у письмовій формі окремі складові частини своєї національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації з дотриманням принципу «надання лише найнеобхіднішої інформації» експлуатантам та суб'єктам авіаційної діяльності, які, на його думку, мають законний інтерес.

Стаття 11

Національна програма контролю якості

1. Кожна держава-член складає, застосовує та регулярно оновлює національну програму контролю якості.

Така програма надає змогу державі-члену перевіряти якість безпеки цивільної авіації для моніторингу дотримання вимог цього Регламенту та національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

2. Специфікації для національної програми контролю якості ухвалюються шляхом внесення змін до цього Регламенту у формі додатка відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 19(3).

У разі невідкладної терміновості, Комісія може застосувати екстрену процедуру, передбачену статтею 19(4).

Програма повинна давати змогу швидко виявляти та виправляти недоліки. Вона також повинна передбачати регулярний моніторинг усіх аеропортів, експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності, відповідальних за імплементацію стандартів авіаційної безпеки, що розташовані на території заінтересованої держави-члена, безпосередньо або під наглядом відповідного повноважного органу.

Стаття 12

Програма безпеки в аеропорту

1. Кожен експлуатант аеропорту складає, застосовує та регулярно оновлює програму забезпечення безпеки в аеропорту.

Така програма повинна визначати методи і процедури, яких повинен дотримуватися експлуатант аеропорту для забезпечення відповідності цьому Регламенту та національній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації держави-члена, на території якої розташований аеропорт.

Програма повинна містити положення про внутрішній контроль якості та описувати процес моніторингу дотримання таких методів і процедур експлуатантом аеропорту.

2. Програма безпеки в аеропорту повинна бути подана до відповідного повноважного органу, який може вживати подальших дій, якщо вважатиме за доцільне.

Стаття 13

Програма безпеки авіаперевізників

1. Кожен авіаперевізник складає, застосовує та регулярно оновлює програму безпеки авіаперевізника.

Така програма повинна визначати методи і процедури, яких повинен дотримуватися авіаперевізник для забезпечення відповідності цьому Регламенту та національній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації держави-члена, з території якої він надає послуги.

Програма повинна містити положення про внутрішній контроль якості та описувати процес моніторингу дотримання таких методів і процедур авіаперевізником.

2. У разі отримання запиту, програма безпеки авіаперевізника повинна бути подана до відповідного повноважного органу, який може вживати подальших дій, якщо вважатиме за доцільне.

3. Якщо програму безпеки авіаперевізника Співтовариства було затверджено відповідним повноважним органом держави-члена, що надає експлуатаційну ліцензію, авіаперевізник повинен визнаватися всіма державами-членами як такий, що відповідає вимогам параграфу 1. Це не обмежує права держави-члена подавати запит до будь-якого авіаперевізника на отримання детальних даних щодо дотримання:

- (a) заходів безпеки, що застосовуються такою державою-членом згідно зі статтею 6; та/або
- (b) місцевих процедур, що застосовуються в обслуговуваних аеропортах.

Стаття 14

Програма безпеки суб'єкта авіаційної діяльності

1. Кожен суб'єкт авіаційної діяльності, який згідно з національною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації, згаданою в статті 10, повинен застосовувати стандарти авіаційної безпеки, складає, застосовує та регулярно оновлює програму безпеки.

Така програма повинна визначати методи і процедури, яких повинен дотримуватися суб'єкт авіаційної діяльності для забезпечення відповідності національній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації держави-члена щодо операцій, які здійснюються на території такої держави-члена.

Програма повинна містити положення про внутрішній контроль якості та описувати процес моніторингу дотримання таких методів і процедур суб'єктом авіаційної діяльності.

2. У разі отримання запиту, програма безпеки суб'єкта авіаційної діяльності, який застосовує стандарти авіаційної безпеки, повинна бути подана відповідному повноважному органу, який може вживати подальших дій, якщо вважатиме за доцільне.

Стаття 15

Інспектування з боку Комісії

1. Комісія, діючи у співпраці з відповідним повноважним органом заінтересованої держави-члена, проводить інспектування, зокрема, інспектування аеропортів, експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності, що застосовують стандарти авіаційної безпеки, для моніторингу застосування державами-членами цього Регламенту та, у відповідних випадках, для надання рекомендацій щодо покращення

авіаційної безпеки. З цією метою відповідний повноважний орган інформує Комісію у письмовій формі про всі аеропорти на своїй території, які обслуговують цивільну авіацію, крім тих, які згадані у статті 4(4).

Процедури інспектування з боку Комісії ухвалюють відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у статті 19(2).

2. Інспектування з боку Комісії аеропортів, експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності, які застосовують стандарти авіаційної безпеки, повинні бути негласними. Комісія, завчасно перед проведенням інспектування, повідомляє про це заінтересовану державу-член.

3. Кожен звіт про інспектування з боку Комісії передається відповідному повноважному органу заінтересованої держави-члена, яка у своїй відповіді наводить заходи, вжиті для виправлення виявлених недоліків.

Звіт, разом із відповіддю відповідного повноважного органу, у подальшому передається відповідним повноважним органам інших держав-членів.

Стаття 16

Щорічний звіт

Кожного року Комісія надає звіт Європейському Парламенту, Раді та державам-членам, інформуючи їх про застосування цього Регламенту та його вплив на підвищення рівня авіаційної безпеки.

Стаття 17

Дорадча група заінтересованих сторін

Без обмеження ролі Комітету, зазначеного у статті 19, Комісія створює дорадчу групу заінтересованих сторін з питань авіаційної безпеки, до складу якої повинні входити європейські представницькі організації, що задіяні у забезпечення авіаційної безпеки або безпосередньо її стосуються. Роль цієї групи обмежується винятково наданням консультацій Комісії. Комітет, зазначений у статті 19, інформує дорадчу групу заінтересованих сторін про перебіг регуляторного процесу.

Стаття 18

Розповсюдження інформації

Як загальне правило, Комісія публікує заходи, що мають безпосередній вплив на пасажирів. Однак наведені нижче документи повинні вважатися секретною інформацією ЄС у розумінні Рішення 2001/844/ЄС, ЄСВС, Євратом:

- (a) заходи та процедури, згадані у статтях 4(3), 4(4), 6(1) та 7(1), що містять конфіденційну інформацію щодо забезпечення безпеки;
- (b) звіти про інспектування з боку Комісії та відповіді відповідних повноважних органів, згадані у статті 15(3).

Стаття 19

Процедура комітету

1. Комісії повинен допомагати Комітет.

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статті 5 і 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

Період, визначений у статті 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, повинен становити один місяць.

3. У разі покликання на цей параграф, застосовують статтю 5а(1)–(4) та статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

4. У разі покликання на цей параграф застосовують статті 5а(1), (2), (4) та (6) та статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС з урахуванням положень його статті 8.

Стаття 20

Угоди між Співтовариством та третіми країнами

Якщо доцільно та відповідно до права Співтовариства, угоди про визнання стандартів безпеки, що застосовуються у третій країні, еквівалентними стандартам Співтовариства можуть передбачатися авіаційними угодами між Співтовариством і третьою країною відповідно до статті 300 Договору для сприяння досягненню «єдиного пункту контролю безпеки» для всіх рейсів між Європейським Союзом та третіми країнами.

Стаття 21

Санкції

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих у разі порушення положень цього Регламенту, та вживають всіх необхідних заходів для забезпечення їх імплементації. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.

Стаття 22

Звіти Комісії про фінансування

Не пізніше 31 грудня 2008 року Комісія звітує про принципи фінансування витрат на заходи авіаційної безпеки цивільної авіації. Зазначений звіт повинен розглядати, яких заходів необхідно вжити для забезпечення того, що збори за забезпечення авіаційної безпеки використовуються винятково на покриття витрат із забезпечення безпеки, а також для підвищення прозорості таких зборів. Звіт також повинен розглядати принципи забезпечення захисту конкуренції між аеропортами та між авіаперевізниками, а також різні методи забезпечення захисту споживачів при розподілі витрат на заходи безпеки між платниками податків та користувачами. За необхідності, звіт Комісії повинен супроводжуватися законодавчою пропозицією.

Стаття 23

Скасування

Регламент (ЄС) № 2320/2002 скасовано.

Стаття 24

Набуття чинності

1. Цей Регламент набуває чинності на 20-й день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.
2. Він застосовується з дати, що зазначається в імплементаційних правилах, ухвалених відповідно до процедури, зазначеної у статтях 4(2) та (3), але не пізніше ніж через 24 місяці після набуття чинності цим Регламентом.
3. Як виняток з параграфу 2, статті 4(2), 4(3), 4(4), 8, 11(2), другий підпараграф 15(1), 17, 19 та 22 застосовуються з дати набуття чинності цим Регламентом.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

СПІЛЬНІ ОСНОВНІ СТАНДАРТИ ЗАХИСТУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ (СТАТТЯ 4)

1. БЕЗПЕКА В АЕРОПОРТУ

1.1. Вимоги до планування аеропорту

1. Під час проектування та будівництва нових аеропортових об'єктів або перебудови наявних аеропортових об'єктів необхідно повною мірою враховувати вимоги до імплементації спільних основних стандартів, визначених у цьому додатку та в імплементаційних актах щодо нього.
2. В аеропортах повинні бути облаштовані такі зони:
 - (a) неконтрольована зона;
 - (b) контрольована зона;
 - (c) зони обмеженого доступу, що охороняються; та
 - (d) критичні ділянки зон обмеженого доступу, що охороняються.

1.2. Контроль доступу

1. Доступ до контрольованої зони повинен бути обмежений, щоб запобігати проникненню у такі зони неуповноважених осіб та транспортних засобів.
2. Доступ до зон обмеженого доступу, що охороняються, повинен перебувати під контролем, щоб запобігати проникненню у такі зони неуповноважених осіб та транспортних засобів.
3. Особи або транспортні засоби можуть отримати доступ до контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється, якщо вони відповідають необхідним умовам безпеки.
4. Особи, зокрема члени льотного екіпажу, повинні успішно пройти перевірку анкетних даних перед отриманням посвідчення члена екіпажу або посвідчення працівника аеропорту, що надають право доступу без супроводу в зони обмеженого доступу, що охороняються.

1.3. Догляд осіб, які не є пасажирами, та предметів, які вони проносять

1. Особи, які не є пасажирами, разом із предметами, які вони проносять, повинні безперервно проходити догляд у вибірковоий спосіб при вході до зон обмеженого доступу, що охороняються, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів у такі зони.
2. Усі особи, які не є пасажирами, разом із предметами, які вони проносять, повинні проходити догляд при вході до критичних ділянок зон обмеженого доступу, що охороняються, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів у такі ділянки.

1.4. Перевірка транспортних засобів

Транспортні засоби, що прибувають до зони обмеженого доступу, що охороняється, повинні проходити перевірку, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів у такі зони.

1.5. Спостереження, патрулювання та інші заходи фізичного контролю

Необхідно передбачити нагляд, патрулювання та інші заходи фізичного контролю в аеропортах та, у відповідних випадках, на прилеглих територіях з відкритим доступом з метою виявлення підозрілої поведінки осіб, визначення вразливих місць, якими можуть скористатися для здійснення акту незаконного втручання, а також для стримування осіб від вчинення подібних актів.

2. ДЕМАРКАЦІЙНІ ЗОНИ АЕРОПОРТІВ

Повітряні судна, припарковані у демаркаційних зонах аеропортів, до яких застосовуються альтернативні заходи, зазначені у статті 4(4), необхідно відокремлювати від повітряних суден, до яких застосовуються спільні основні стандарти в повному обсязі, щоб уникати порушення стандартів безпеки для таких повітряних суден, пасажирів, багажу, вантажу і пошти.

3. БЕЗПЕКА ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

1. Перед відправленням, повітряні судна повинні проходити огляд або догляд повітряного судна з метою забезпечення безпеки для забезпечення відсутності заборонених предметів на борту. Транзитні повітряні судна можуть підлягати іншим відповідним заходам.
2. Кожне повітряне судно необхідно захищати від несанкціонованого втручання.

4. ПАСАЖИРИ ТА РУЧНА ПОКЛАЖА

4.1. Догляд пасажирів та ручної поклажі

1. Усі пасажирів, що відлітають, та трансферні і транзитні пасажирів разом з їх ручною поклажею повинні проходити догляд, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів у зони обмеженого доступу, що охороняються, та на борт повітряних суден.
2. Трансферні пасажирів та їх ручна поклажа можуть бути звільнені від догляду, якщо:
 - (a) вони прибули з території держави-члена, крім випадків, коли Комісія або держава-член інформує про те, що такі пасажирів та їх ручна поклажа не можуть вважатися такими, що пройшли догляд відповідно до спільних основних стандартів; або
 - (b) вони прибули з території третьої країни, що застосовує стандарти безпеки, які визнано еквівалентними спільним основним стандартам відповідно до регуляторної процедури, вказаної у статті 19(2).
3. Транзитні пасажирів та їх ручна поклажа можуть бути звільнені від догляду, якщо:
 - (a) вони залишаються на борту повітряного судна; або
 - (b) вони не контактують із пасажирів, що відлітають, які пройшли догляд, крім тих, що здійснюють посадку на те саме повітряне судно; або
 - (c) вони прибули з території держави-члена, крім випадків, коли Комісія або держава-член інформує про те, що такі пасажирів та їх ручна поклажа не можуть вважатися такими, що пройшли догляд відповідно до спільних основних стандартів; або
 - (d) вони прибули з території третьої країни, що застосовує стандарти безпеки, які визнано еквівалентними спільним основним стандартам відповідно до регуляторної процедури, вказаної у статті 19(2).

4.2. Захист пасажирів та ручної поклажі

1. Пасажирів та їх ручна поклажа повинні бути захищені від несанкціонованого втручання з моменту проходження догляду до відльоту повітряного судна, яким їх перевозить.
2. Пасажирів, що відлітають, які пройшли догляд, не повинні контактувати з пасажирів, що прибувають, крім випадків, коли:
 - (c) пасажирів прибули з території держави-члена, за умови, що Комісія або держава-член не інформує про те, що прибулі пасажирів та їхня ручна поклажа не можуть вважатися такими, що пройшли догляд відповідно до спільних основних стандартів; або
 - (d) пасажирів прибули з території третьої країни, що застосовує стандарти безпеки, які визнано еквівалентними спільним основним стандартам відповідно до регуляторної процедури, вказаної у статті 19(2).

4.3. Потенційно небезпечні пасажирів

Перед відльотом потенційно небезпечні пасажирів повинні пройти відповідні заходи безпеки.

5. ЗАРЕЄСТРОВАНИЙ БАГАЖ

5.1. Догляд зареєстрованого багажу

1. Весь зареєстрований багаж повинен проходити догляд перед завантажуванням у повітряне судно, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів у зони обмеженого доступу, що охороняються, і на борт повітряних суден.
2. Трансферний зареєстрований багаж може бути звільнений від догляду, якщо:
 - (a) він прибув з території держави-члена, крім випадків коли Комісія або держава-член інформує про те, що згаданий зареєстрований багаж не може вважатися таким, що пройшов догляд відповідно до спільних основних стандартів; або
 - (b) він прибув із території третьої країни, що застосовує стандарти безпеки, які визнано еквівалентними спільним основним стандартам відповідно до регуляторної процедури, вказаної у статті 19(2).
3. Транзитний зареєстрований багаж може бути звільнений від догляду, якщо він залишається на борту повітряного судна.

5.2. Захист зареєстрованого багажу

Зареєстрований багаж, призначений для перевезення на борту повітряного судна, повинен бути захищений від несанкціонованого втручання з моменту проведення догляду або отримання на зберігання авіаперевізником, залежно від того, що мало місце раніше, до відбуття повітряного судна, на якому його планується перевезти.

5.3. Управління багажем

1. Кожен предмет зареєстрованого багажу визначається як супроводжуваний або несупроводжуваний багаж.
2. Несупроводжуваний зареєстрований багаж не повинен транспортуватися, крім багажу, який було відокремлено з причин, що не залежать від пасажирів, або проведено через відповідні засоби контролю на безпеку.

6. ВАНТАЖІ ТА ПОШТА

6.1. Контроль на безпеку вантажів та пошти

1. Усі вантажі та пошта повинні проходити контроль на безпеку перед завантажуванням у повітряне судно. Авіаперевізник не повинен приймати вантажі або пошту для перевезення на повітряному судні крім випадків, коли такий контроль було проведено ним самостійно або його проведення підтверджено та обліковано зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником або відповідальним вантажовідправником.
2. Трансферні вантажі або трансферна пошта можуть проходити альтернативний контроль на безпеку, що його детально буде описано в імплементаційному акті.
3. Транзитні вантажі або транзитна пошта можуть звільнитися від контролю на безпеку, якщо вони залишаються на борту повітряного судна.

6.2. Захист вантажів та пошти

1. Вантажі та пошта, призначені для перевезення на борту повітряного судна, повинні бути захищені від несанкціонованого втручання з моменту проведення контролю на безпеку до відбуття повітряного судна, на якому їх планується перевезти.
2. Вантажі або пошта, що не мали належного захисту від несанкціонованого втручання після проходження контролю на безпеку, повинні підлягати догляду.

7. ПОШТА АВІАПЕРЕВІЗНИКА ТА МАТЕРІАЛИ АВІАПЕРЕВІЗНИКА

Пошта авіаперевізника та матеріали авіаперевізника повинні підлягати контролю на безпеку з подальшим захистом до завантажування у повітряне судно, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів на борт повітряних суден.

8. БОРТОВІ ПРИПАСИ

Бортіві припаси, зокрема, кейтеринг, призначені для перевезення або використання на борту повітряних суден, повинні підлягати контролю на безпеку з подальшим захистом до завантажування у повітряне судно, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів на борт повітряних суден.

9. АЕРОПОРТОВІ ЗАПАСИ

Запаси, призначені для продажу або використання в зонах обмеженого доступу, що охороняються, аеропортів, зокрема, запаси для магазинів безмитної торгівлі та ресторанів, повинні підлягати контролю на безпеку, щоб запобігати потраплянню заборонених предметів у такі зони.

10. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ПОЛЬОТІВ

1. Без обмеження відповідних правил авіаційної безпеки:
 - (a) несанкціоновані особи не повинні допускатися всередину кабіни льотного екіпажу під час польоту;
 - (b) під час польоту до потенційно небезпечних пасажирів повинні застосовуватися відповідні заходи безпеки.
2. Для попередження актів незаконного втручання під час польоту необхідно вживати належних заходів безпеки, зокрема, проводити підготовку льотного екіпажу та бортпровідників повітряного судна.
3. Зброя, за винятком зброї, яку перевозять у багажному відділенні, не повинна перевозитися на борту повітряних суден, окрім випадків, якщо цього вимагають вимоги до безпеки відповідно до національного права та якщо отримано дозвіл від залучених держав.
4. Параграф 3 також застосовується до працівників служби безпеки на борту повітряного судна, якщо вони мають при собі зброю.

11. НАБІР ТА ПІДГОТОВКА ПЕРСОНАЛУ

1. Осіб, які здійснюють або відповідають за виконання, догляд, контроль доступу або інші заходи контролю на безпеку, необхідно набирати, готувати та, у відповідних випадках, сертифікувати, щоб забезпечити їх придатність до роботи та компетентність виконувати покладені на них обов'язки.
2. Особи, які не є пасажирями, яким необхідно надати доступ до зон обмеженого доступу, що охороняються, повинні пройти підготовку з питань забезпечення безпеки перед отриманням посвідчення працівника аеропорту або посвідчення члена екіпажу.
3. Підготовка, згадана у параграфах 1 та 2, повинна проводитися перед першим допуском та на регулярній основі.
4. Інструктори, які проводять підготовку осіб, згаданих у параграфах 1 та 2, повинні мати необхідну кваліфікацію.

12. ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ

Обладнання, що використовується для догляду, контролю доступу та інших заходів контролю на безпеку, повинне відповідати встановленим специфікаціям та бути здатним проводити відповідний контроль на безпеку.

▼M1

Спільні специфікації національної програми контролю якості, яка реалізується кожною державою-членом у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації

1. ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ

1.1. Для цілей цього додатка застосовують такі терміни та означення:

- (1) «річний обсяг повітряних перевезень» означає загальну кількість пасажирів, що прибувають, пасажирів, що відлітають, а також транзитних пасажирів (порахованих один раз);
- (2) «відповідний повноважний орган» означає національний орган, призначений державою-членом згідно зі статтею 9, який відповідає за координацію і моніторинг реалізації національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;
- (3) «аудитор» означає будь-яку особу, яка проводить заходи національного моніторингу дотримання встановлених вимог від імені відповідного повноважного органу;
- (4) «сертифікація» означає офіційне оцінювання та підтвердження відповідним повноважним органом наявності в особи необхідних компетенцій для виконання функцій аудитора на прийнятному рівні, визначеному відповідним повноважним органом;
- (5) «заходи моніторингу дотримання встановлених вимог» означає будь-яку процедуру або процес, що використовується для оцінювання імплементації цього Регламенту та реалізації національної програми авіаційної безпеки;
- (6) «недолік» означає недотримання вимог авіаційної безпеки;
- (7) «інспектування» означає перевірку імплементації заходів та процедур безпеки з метою встановлення того, чи застосовуються вони ефективно та згідно зі встановленими стандартами, а також для виявлення будь-яких недоліків;
- (8) «опитування» означає усну перевірку аудитором з метою встановлення того, чи імплементовано конкретні заходи або процедури безпеки;
- (9) «спостереження» означає візуальну перевірку аудитором з метою встановлення того, чи імплементовано захід або процедуру безпеки;
- (10) «репрезентативний зразок» означає вибір, зроблений з-поміж можливих варіантів для моніторингу, який є достатнім з точки зору кількості та діапазону для формування загальних висновків про імплементацію стандартів;
- (11) «аудит безпеки» означає глибинну перевірку заходів та процедур безпеки для встановлення того, чи повністю їх імплементовано на тривалій основі;
- (12) «випробування» означає перевірку заходів авіаційної безпеки, за якої відповідний повноважний орган моделює намір вчинення акту неправомірного втручання для оцінки ефективності імплементації діючих заходів безпеки;
- (13) «верифікація» означає дію, яку вчиняє аудитор для встановлення фактичного застосування певного заходу безпеки;
- (14) «вразливість» означає будь-які недоліки імплементованих заходів та процедур, якими можна скористатися для вчинення акту незаконного втручання.

2. ПОВНОВАЖЕННЯ ВІДПОВІДНИХ ПОВНОВАЖНИХ ОРГАНІВ

2.1. Держави-члени повинні надати відповідним повноважним органам повноваження, необхідні для моніторингу та контролю дотримання всіх вимог цього Регламенту та його імплементаційних актів, зокрема, повноваження накладати санкції відповідно до статті 21.

2.2. Відповідний повноважний орган повинен здійснювати заходи моніторингу дотримання встановлених вимог та володіти необхідними повноваженнями вимагати виправлення будь-якого виявленого недоліку протягом встановленого періоду.

2.3. Щодо заходів із виправлення недоліків та заходів забезпечення дотримання повинен бути запроваджений диференційний та пропорційний підхід. Такий підхід повинен складатися з послідовних кроків, яких необхідно дотримуватися поки не буде забезпечено виправлення недоліків, зокрема:

- (a) надання порад і рекомендацій;
- (b) надання офіційного застереження;
- (c) надання повідомлення про примусове виконання;
- (d) встановлення адміністративних санкцій та вжиття процесуальних дій.

Відповідний повноважний орган може пропустити один або кілька з наведених кроків, особливо за наявності істотного або регулярно повторюваного недоліку.

3. ЗАВДАННЯ НА ЗМІСТ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПРОГРАМИ КОНТРОЛЮ ЯКОСТІ

3.1. Цілями національної програми контролю якості є перевірка ефективності та належності імплементації заходів авіаційної безпеки та встановлення рівня дотримання вимог цього Регламенту і національної програми безпеки цивільної авіації шляхом проведення заходів моніторингу дотримання встановлених вимог.

3.2. Національна програма контролю якості повинна включати такі елементи:

- (a) організаційну структуру, обов'язки та ресурси;
- (b) посадові інструкції та необхідні кваліфікації аудиторів;
- (c) заходи моніторингу дотримання встановлених вимог, зокрема, сфера застосування аудитів безпеки, інспектувань, випробувань та, після виявлення фактичного або потенційного порушення безпеки, розслідувань, періодичність проведення аудитів безпеки та інспектувань, а також класифікація відповідності;
- (d) опитування, якщо існує підстава для повторної оцінки потреб у безпеці;
- (e) заходи з коригування, що містять детальну інформацію щодо звітування про недоліки, контроль виконання рекомендацій та коригування для забезпечення дотримання вимог до авіаційної безпеки;
- (f) примусові заходи та, залежно від випадку, штрафні санкції, як вказано у пунктах 2.1 та 2.3 цього додатка;
- (g) звітування про проведені заходи моніторингу дотримання встановлених вимог, зокрема, залежно від випадку, обмін інформацією між національними органами про рівні відповідності;
- (h) процес заходів внутрішнього контролю якості аеропорту, експлуатанта та суб'єкта авіаційної діяльності;
- (i) процес для реєстрації та аналізу результатів національної програми контролю якості для виявлення тенденцій та керування майбутнім розвитком політики.

4. МОНІТОРИНГ ДОТРИМАННЯ ВСТАНОВЛЕНИХ ВИМОГ

4.1. Усі аеропорти, експлуатанти та інші суб'єкти авіаційної діяльності, що виконують обов'язки із забезпечення авіаційної безпеки, необхідно регулярно перевіряти, щоб забезпечити швидке виявлення та виправлення виявлених недоліків.

4.2. Моніторинг повинен здійснюватися відповідно до національної програми контролю якості з урахування рівня загрози, типу та характеру операцій, стандартів імплементації, результатів внутрішнього контролю якості аеропортів, експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності, а також інших факторів та оцінювань, що впливають на періодичність моніторингу.

- 4.3. Моніторинг повинен включати питання реалізації та ефективності заходів внутрішнього контролю якості аеропортів, експлуатантів та інших суб'єктів авіаційної діяльності.
- 4.4. Моніторинг кожного окремого аеропорту повинен включати належну комбінацію заходів моніторингу дотримання встановлених вимог та забезпечувати комплексний огляд реалізації заходів безпеки у сфері.
- 4.5. Управління, визначення пріоритетів та організація програми контролю якості необхідно здійснювати незалежно від практичної реалізації заходів, що вживаються згідно з національною програмою авіаційної безпеки цивільної авіації.
- 4.6. Заходи моніторингу дотримання встановлених вимог повинні включати аудити безпеки, інспектування та випробування.

5. МЕТОДИКА

- 5.1. Методика проведення заходів моніторингу повинна відповідати стандартизованому підходу, що включає постановку завдання, планування, підготовку, діяльність на місці, класифікацію отриманих результатів, заповнення звіту та процес виправлення виявлених недоліків.
- 5.2. Заходи моніторингу дотримання встановлених вимог ґрунтуються на систематичному зборі інформації за результатами спостережень, співбесід, вивчення документів та верифікацій.
- 5.3. Моніторинг дотримання встановлених вимог повинен включати гласні і негласні заходи.

6. АУДИТИ БЕЗПЕКИ

- 6.1. Аудит безпеки повинен охоплювати:
 - (a) всі заходи безпеки в аеропорту; або
 - (b) всі заходи безпеки, які реалізовано в окремому аеропорту, терміналі аеропорту, експлуатантом або суб'єктом авіаційної діяльності; або
 - (c) окрему частину національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.
- 6.2. Методика проведення аудиту безпеки повинна враховувати такі елементи:
 - (a) оголошення про проведення аудиту безпеки та надання анкети, що заповнюється перед початком аудиту, за необхідності;
 - (b) підготовчий етап, зокрема, аналіз відповідей в анкеті, що заповнюється перед початком аудиту, та інших відповідних документів;
 - (c) вступний інструктаж представників аеропорту/експлуатанта/суб'єкта авіаційної діяльності до початку заходів моніторингу на місці;
 - (d) діяльність на місці;
 - (e) підсумкова нарада та звітування;
 - (f) у разі виявлення недоліків, процес виправлення недоліків та пов'язаний із ним процес моніторингу.
- 6.3. Для підтвердження реалізації заходів безпеки, проведення аудиту безпеки необхідно здійснювати на підставі систематичного збору інформації за допомогою одного або кількох з таких методів:
 - (a) розгляд документів;
 - (b) спостереження;
 - (c) співбесіди;
 - (d) верифікації.
- 6.4. Аеропорти з річним обсягом повітряних перевезень понад 10 мільйонів пасажирів повинні проходити аудит безпеки щодо всіх стандартів авіаційної безпеки щонайменше один раз на

чотири роки. Експертиза повинна включати репрезентативний зразок інформації.

7. ІНСПЕКТУВАННЯ

- 7.1. Обсяг інспектування повинен охоплювати принаймні один комплекс безпосередньо пов'язаних заходів безпеки, згаданих у додатку I до цього Регламенту та у відповідних імплементаційних актах, що підлягають моніторингу як окремий вид діяльності або впродовж розумного періоду, який зазвичай не перевищує три місяці. Експертиза повинна включати репрезентативний зразок інформації.
- 7.2. Комплекс безпосередньо пов'язаних заходів безпеки означає комплекс із двох і більше вимог, згаданих у додатку I до цього Регламенту та у відповідних імплементаційних актах, які настільки сильно впливають одна на одну, що досягнення мети неможливо достатньою мірою оцінити, якщо не розглядати такі вимоги разом. До переліку таких комплексів входять вимоги, перелічені у доповненні I до цього додатка.
- 7.3. Інспектування повинні проводитися негласно. Якщо відповідний повноважний орган вважає такі дії неможливими, інспектування можуть проводитися гласно. Методика проведення інспектувань повинна враховувати такі елементи:
- (a) підготовчий етап;
 - (b) діяльність на місці;
 - (c) підсумкову нараду, залежно від періодичності та результатів моніторингу;
 - (d) звітування/реєстрацію;
 - (e) процес виправлення та його моніторинг.
- 7.4. Для підтвердження ефективності заходів безпеки, проведення інспектувань необхідно здійснювати на підставі систематичного збору інформації за допомогою одного або кількох із таких методів:
- (a) розгляд документів;
 - (b) спостереження;
 - (c) співбесіди;
 - (d) верифікації.
- 7.5. У випадку аеропортів з річним обсягом повітряних перевезень понад 2 мільйони пасажирів, мінімальна періодичність інспектування всіх комплексів, що безпосередньо стосуються заходів безпеки, згаданих у главах 1–6 додатка I до цього Регламенту, повинна становити не менше одного разу на 12 місяців, якщо, протягом цього часу в аеропорту не проводився аудит безпеки. Періодичність інспектування всіх заходів безпеки, згаданих у главах 7–12 додатка I, визначається відповідним повноважним органом на підставі оцінювання ризиків.
- 7.6. Якщо держава-член не має аеропорту з річним обсягом повітряних перевезень понад 2 мільйони пасажирів, вимоги пункту 7.5 застосовуються до аеропорту на її території з найбільшим річним обсягом повітряних перевезень.

8. ВИПРОБУВАННЯ

- 8.1. Випробування проводяться для перевірки ефективності реалізації принаймні таких заходів безпеки:
- (a) контроль доступу до зони обмеженого доступу, що охороняється;
 - (b) захист повітряного судна;
 - (c) догляд пасажирів та ручної поклажі;
 - (d) догляд персоналу та предметів, які вони проносять;

- (e) захист зареєстрованого багажу;
 - (f) догляд вантажу або пошти;
 - (g) захист вантажів та пошти.
- 8.2. Протокол випробування, включно з методикою, необхідно розробляти з урахуванням правових, безпекових та оперативних вимог. Методика повинна охоплювати такі аспекти:
- (a) підготовчий етап;
 - (b) діяльність на місці;
 - (c) підсумкову нараду, залежно від періодичності та результатів моніторингу;
 - (d) звітування/реєстрацію;
 - (e) процес виправлення та відповідний моніторинг.

9. ОПИТУВАННЯ

- 9.1. Опитування повинні проводитися щоразу, коли відповідний повноважний орган визначає потребу у проведенні повторного оцінювання операцій для виявлення та виправлення будь-яких вразливостей. У разі виявлення вразливості, відповідний повноважний орган повинен вимагати застосування захисних заходів, що відповідають загрозі.

10. ЗВІТУВАННЯ

- 10.1. Заходи моніторингу дотримання встановлених вимог підлягають звітуванню та реєстрації у стандартизованому форматі, що дає змогу здійснювати періодичний аналіз тенденцій.
- 10.2. Такі звітування і реєстрація повинні включати таку інформацію:
- (a) тип заходу;
 - (b) аеропорт, експлуатант або суб'єкт авіаційної діяльності, що проходили моніторинг;
 - (c) дата та час відповідних дій;
 - (d) імена аудиторів, які проводили відповідні дії;
 - (e) обсяг проведених дій;
 - (f) висновки із відповідними положенням національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;
 - (g) класифікація відповідності;
 - (h) рекомендації щодо коригувальних дій, залежно від випадку;
 - (i) терміни для вжиття коригувальних дій, залежно від випадку.
- 10.3. Якщо виявлено недоліки, відповідний повноважний орган звітує про відповідні висновки перед аеропортом, експлуатантами або суб'єктами авіаційної діяльності, які були предметом моніторингу.

11. СПІЛЬНА КЛАСИФІКАЦІЯ ВІДПОВІДНОСТІ

- 11.1. Заходи моніторингу дотримання встановлених вимог повинні оцінювати реалізацію національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації за допомогою гармонізованої системи класифікації відповідності, визначеної в доповненні II.

12. ВИПРАВЛЕННЯ НЕДОЛІКІВ

- 12.1. Виправлення виявлених недоліків необхідно здійснювати невідкладно. Якщо неможливо виправити виявлені недоліки невідкладно, повинні бути запроваджені компенсаційні заходи.
- 12.2. Відповідний повноважний орган повинен вимагати від аеропортів, експлуатантів або суб'єктів авіаційної діяльності, які є предметом моніторингу дотримання встановлених вимог, подавати

на погодження план дій щодо виправлення недоліків, зазначених у звіті, разом зі строками вжиття коригувальних дій, а також повідомляти про завершення процесу виправлення.

13. ПОДАЛЬШІ ЗАХОДИ ЩОДО ПЕРЕВІРКИ ВИПРАВЛЕННЯ НЕДОЛІКІВ

- 13.1. Після підтвердження аеропортом, експлуатантом або суб'єктом авіаційної діяльності, які були предметом моніторингу, вжиття будь-яких необхідних коригувальних дій, відповідний повноважний орган повинен виконати перевірку вжитих коригувальних дій.
- 13.2. Подальші заходи необхідно проводити з використанням найбільш оптимального методу моніторингу.

14. НАЯВНІСТЬ АУДИТОРІВ

- 14.1. Кожна держава-член повинна забезпечити наявність достатньої кількості аудиторів для відповідного повноважного органу для проведення самостійно або під наглядом органу усіх заходів моніторингу дотримання встановлених вимог.

15. КВАЛІФІКАЦІЙНІ КРИТЕРІЇ ДЛЯ АУДИТОРІВ

- 15.1. Кожна держава-член повинна гарантувати, що аудитори, які виконують функції від імені відповідного повноважного органу:
 - (a) не обмежені договірними або фінансовими зобов'язаннями перед аеропортом, експлуатантом або суб'єктом авіаційної діяльності, які підлягають моніторингу; та
 - (b) мають необхідні компетенції, зокрема, достатній теоретичний та практичний досвід у відповідній сфері.

Аудитори повинні проходити сертифікацію або аналогічний процес схвалення відповідним повноважним органом.

- 15.2. Аудитори повинні мати такі компетенції:
 - (a) розуміння сучасних заходів безпеки та їх застосування операторами, що підлягають перевірці, зокрема:
 - розуміння принципів забезпечення безпеки,
 - розуміння завдань з нагляду,
 - розуміння факторів, що впливають на поведінку людини,
 - (b) практичне знання технологій та методів забезпечення безпеки;
 - (c) знання принципів, процедур та методів моніторингу дотримання встановлених вимог;
 - (d) практичне знання операцій, які перевіряються;
 - (e) розуміння ролі та повноважень аудитора.
- 15.3. Аудитори повинні проходити періодичну підготовку з регулярністю, що дасть змогу забезпечити збереження існуючих та отримання нових компетенцій із урахуванням розвитку у сфері безпеки.

16. ПОВНОВАЖЕННЯ АУДИТОРІВ

- 16.1. Аудитори, які здійснюють заходи моніторингу дотримання встановлених вимог, повинні мати достатньо повноважень для отримання інформації, необхідної для виконання поставлених перед ними завдань.
- 16.2. Аудитори повинні мати при собі посвідчення особи, що дає змогу проводити заходи моніторингу дотримання встановлених вимог від імені відповідного повноважного органу та надає доступ до усіх необхідних зон.
- 16.3. Аудитори мають право:

- (a) невідкладно отримувати доступ до усіх необхідних зон, зокрема, до повітряного судна та будівель із метою проведення моніторингу; та
- (b) вимагати правильної реалізації або повторення заходів безпеки.

16.4. З огляду на надані аудиторам повноваження, відповідний повноважний орган повинен діяти відповідно до пункту 2.3 у таких випадках:

- (a) створення навмисних перешкод або завад для роботи аудитора;
- (b) ненадання або відмова у наданні інформації, яку запитав аудитор;
- (c) подання аудитору неправдивої або оманливої інформації з метою введення в оману; та
- (d) видавання себе за аудитора з метою введення в оману.

17. НАЙКРАЩА ПРАКТИКА

17.1. Держави-члени повинні інформувати Комісію про найкращу практику щодо програми контролю якості, методики аудиту та аудиторів. Комісія повинна надавати цю інформацію іншим державам-членам.

18. ЗВІТУВАННЯ ПЕРЕД КОМІСІЄЮ

18.1. Держави-члени повинні щорічно надавати Комісії звіт про заходи, що вживалися для виконання їхніх зобов'язань згідно з цим Регламентом, та про стан авіаційної безпеки в аеропортах, що розташовані на їхній території. Звітним періодом вважається період з 1 січня по 31 грудня. Звіт повинен надаватися протягом трьох місяців після завершення звітного періоду.

18.2. Зміст звіту повинен відпрацьовуватися відповідно до доповнення III з використанням шаблону, наданого Комісією.

18.3. Комісія інформує держави-члени про основні висновки, зроблені на підставі отриманих звітів.

Доповнення I

Елементи, що необхідно включити до комплексу безпосередньо пов'язаних заходів безпеки

Комплекси безпосередньо пов'язаних заходів безпеки, згаданих у пункті 7.1 додатка II, повинні включати викладені нижче елементи з додатка I до цього Регламенту та відповідні положення з його імплементаційних актів:

Для пункту 1 — Безпека в аеропортах:

- (i) пункт 1.1; або
- (ii) пункт 1.2 (крім положень про посвідчення осіб та перепустки транспортних засобів); або
- (iii) пункт 1.2 (положення про посвідчення осіб); або
- (iv) пункт 1.2 (положення про перепустки транспортних засобів); або
- (v) пункт 1.3 та відповідні елементи з пункту 12; або
- (vi) пункт 1.4; або
- (vii) пункт 1.5.

Для пункту 2 — Демаркаційна зона аеропортів:

пункт повністю

Для пункту 3 — Безпека повітряних суден:

- (i) пункт 3.1; або

(ii) пункт 3.2.

Для пункту 4 — Пасажирів та ручна поклажа:

- (i) пункт 4.1 та відповідні елементи з пункту 12; або
- (ii) пункт 4.2; або
- (iii) пункт 4.3.

Для пункту 5 — Зареєстрований багаж:

- (i) пункт 5.1 та відповідні елементи з пункту 12; або
- (ii) пункт 5.2; або
- (iii) пункт 5.3.

Для пункту 6 — Вантажі та пошта:

- (i) усі положення про догляд та контроль на безпеку, що застосовуються зареєстрованими агентами, крім випадків, викладених у наведених нижче пунктах (ii)–(v); або
- (ii) усі положення про контроль на безпеку відомих вантажовідправників; або
- (iii) усі положення про відповідальних вантажовідправників; або
- (iv) усі положення про транспортування вантажів та пошти; або
- (v) усі положення про захист вантажів та пошти в аеропортах.

Для пункту 7 — Пошта авіаперевізника та матеріали авіаперевізника:

пункт повністю

Для пункту 8 — Бортові припаси:

пункт повністю

Для пункту 9 — Аеропортові запаси:

пункт повністю

Для пункту 10 — Заходи безпеки під час польотів:

пункт повністю

Для пункту 11 — Набір та підготовка персоналу:

- (i) усі положення про набір персоналу аеропорту, авіаперевізника або суб'єкта авіаційної діяльності; або
- (ii) усі положення про підготовку персоналу аеропорту, авіаперевізника або суб'єкта авіаційної діяльності; або

Доповнення II

Гармонізована система класифікації відповідності

Викладена нижче класифікація відповідності застосовується для оцінки реалізації національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

	Аудит безпеки	Інспектування	Випробування
--	----------------------	----------------------	---------------------

Повністю відповідає	✓	✓	✓
Відповідає, однак бажано покращити	✓	✓	✓
Не відповідає	✓	✓	✓
Не відповідає, серйозні недоліки	✓	✓	✓
Не застосовується	✓	✓	
Не підтверджено	✓	✓	✓

Доповнення III

ЗМІСТ ЗВІТУ, ЯКИЙ ПОДАЄТЬСЯ КОМІСІЇ

1. Організаційна структура, обов'язки та ресурси

- (a) Структура організації, обов'язків та ресурсів для контролю якості, зокрема, заплановані зміни у майбутньому (див. пункт 3.2(a)).
- (b) Кількість аудиторів — поточна та планова (див. пункт 14).
- (c) Підготовка аудиторів (див. пункт 15.2).

2. Заходи експлуатаційного моніторингу

Усі проведені заходи моніторингу із зазначенням:

- (a) типу (аудит безпеки, первинне інспектування, повторне інспектування, випробування, інше);
- (b) аеропортів, експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності, які є предметом моніторингу;
- (c) обсягу;
- (d) періодичності; та
- (e) загальної кількості людино-днів, витрачених на місці.

3. Заходи з виправлення недоліків

- (a) Стан виконання заходів з виправлення недоліків.
- (b) Основні вжиті або заплановані заходи (напр., новостворені посади, придбане обладнання, будівельні роботи) та прогрес у виправленні недоліків.
- (c) Застосовані примусові заходи (див. пункт 3.2(f)).

4. Загальні дані та тенденції

- (a) Загальнонаціональний річний обсяг пасажирських і вантажних перевезень та кількість злітно-посадкових операцій.
- (b) Перелік аеропортів за категоріями.
- (c) Кількість авіаперевізників, що діють в межах певної території, за категоріями (національні, ЄС, третя країна).

- (d) Кількість зареєстрованих агентів.
- (e) Кількість кейтерингових компаній.
- (f) Кількість клінінгових компаній.
- (g) Приблизна кількість інших суб'єктів авіаційної діяльності, що виконують обов'язки із забезпечення авіаційної безпеки (відомі вантажовідправники, компанії з наземного обслуговування).

5. Стан авіаційної безпеки в аеропортах

Загальна інформація про стан авіаційної безпеки на території держави-члена.

(¹) ОВ С 185, 08.08.2006, с. 17.

(²) Висновок Європейського Парламенту від 15 червня 2006 року (ОВ С 300 Е, 09.12.2006, с. 463), Спільна позиція Ради від 11 грудня 2006 року (ОВ С 70 Е, 27.03.2007, с. 21) та позиція Європейського Парламенту від 25 квітня 2007 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику), Законодавча резолюція Європейського Парламенту від 11 березня 2008 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 4 березня 2008 року.

(³) ОВ L 355, 30.12.2002, с. 1. Регламент зі змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 849/2004 (ОВ L 158, 30.04.2004, с. 1, із виправленнями, внесеними ОВ L 229, 29.06.2004, с. 3).

(⁴) ОВ L 317, 03.12.2001, с. 1. Рішення з останніми змінами, внесеними Рішенням 2006/548/ЄС, Євратом (ОВ L 215, 05.08.2006, с. 38).

(⁵) ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23. Рішення зі змінами, внесеними Рішенням 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.07.2006, с. 11).

(⁶) ОВ L 240, 24.08.1992, с. 1.