|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Republika e Kosovës**Republika KosovaRepublic of Kosovo |  | **Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës**Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva KosovaCivil Aviation Authority of Kosovo  |
|  |
|  |

**RREGULLORE (AAC) NR. XX/2024 QË NDRYSHON RREGULLOREN (AAC) NR. 10/2015 MBI KRITERET E PËRBASHKËTA PËR TË SHQYRTUAR ZBATIMIN OSE HEQJEN E NJË NDALIM OPERIMI NË NIVEL TË BASHKIMIT**

**REGULATION (CAA) NO. XX/2024 AMENDING REGULATION (CAA) NO 10/2015 ON THE COMMON CRITERIA TO CONSIDER THE IMPLEMENTATION OR LIFTING OF AN OPERATING BAN AT UNION LEVEL**

**UREDBA (ACV) BR. XX/2024 O IZMENI UREDBE (ACV) BR. 10/2015 O ZAJEDNIČKIM KRITERIJUMIMA ZA RAZMATRANJE IMPLEMENTACIJE ILI UKIDANJA ZABRANE LETENJA NA NIVOU UNIJE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,Në mbështetje të neneve 3.5, 15.1 pika (c), (e), dhe (j), 21.2, 21.3, 45, 50 dhe 51 të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës", Viti III, Nr. 28, datë 4 qershor 2008), i ndryshuar me Ligjin Nr. 08/L-063 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjeve që kanë të bëjnë me racionalizimin dhe vendosjen e linjave të llogaridhënies së Agjencive të Pavarura (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës ”, Nr. 2022/30, i datës 5 shtator 2022),Duke marr parasysh,Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës në lidhje me Marrëveshjen Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (më tutje referuar si “Marrëveshja për HPEA”) që prej hyrjes së saj të përkohshme në Kosovë më 10 tetor 2006, Rregulloren (AAC) Nr. 10/2015 të datës 20 nëntor 2015, e cila zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës, Rregulloren e Komisionit (EC) Nr. 2111/2005 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 14 dhjetor 2005 për themelimin e listës së Komunitetit të transportuesve ajror të cilët i nënshtrohen ndalimit të operimeve brenda Komunitetit dhe në lidhje me informimin e aviopasagjerëve për identitetin e transportuesit ajror, dhe shfuqizimin e Nenit 9 të Direktivës 2004/36/EC,Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik me të gjitha palët e interesuara, në pajtim me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesuara,Nxjerr këtë:**Rregullore (AAC) Nr. XX/2024****që ndryshon Rregulloren (AAC) Nr. 10/2015 mbi kriteret e përbashkëta për të shqyrtuar zbatimin ose heqjen e një ndalim operimi në nivel të Bashkimit****Neni 1****Qëllimi**Qëllimi i kësaj Rregulloreje është zbatimi i Rregullores Deleguese të Komisionit (BE) 2023/661 e datës 02 dhjetor 2022 që ndryshon Rregulloren (AAC) Nr. 10/2015 mbi kriteret e përbashkëta për të shqyrtuar zbatimin ose heqjen e një ndalim operimi në nivel të Bashkimit, në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës.**Neni 2**Shtojca e Rregullores (AAC) Nr. 10/2015 zëvendësohet me Shtojcën e kësaj Rregulloreje**Neni 3****Hyrja në fuqi**Kjo Rregullore hyn në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.Prishtinë, XX xx 2024.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Burim Dinarama**U.D. Drejtori i Përgjithshëm | Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,Pursuant to Articles 3.5, 15.1 item (c), (e), and (j), 21.2, 21.3, 45, 50 and 51 of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation (“Official Gazette of the Republic of Kosovo”, Year III, No. 28, of 4 June 2008), as amended by Law No. 08/L-063 on amending and supplementing the laws related to the rationalization and establishment of accountability lines of the Independent Agencies (“Official Gazette of the Republic of Kosovo”, No. 2022/30, of 5th September 2022),Taking into consideration,International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement on Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter “ECAA Agreement”) since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006,Regulation (CAA) No. 10/2015 of 20 November 2015 implementing into the legal order of the Republic of Kosovo the Commission Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC,Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordancewith the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties,Hereby issues the following:**Regulation (CAA) No. XX/2024****amending Regulation (CAA) No 10/2015 on the common criteria to consider the implementation or lifting of an operating ban at Union level****Article 1****Purpose**The purpose of this Regulation is the implementation of the Commission Delegated Regulation (EU) 2023/661 of 2 December 2022 amending Regulation (CAA) No 10/2015 on the common criteria to consider the implementation or lifting of an operating ban at Union level, into the internal legal order of the Republic of Kosovo.**Article 2**The Annex to Regulation (CAA) No 10/2015 is replaced by the Annex to this Regulation.**Article 3****Entry ino force**This Regulation shall enter into force seven (7) days after signatureon.Prishtina, XX xx 2024.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Burim Dinarama**Acting Director General | Generalni Direktor Autoriteta Civilnog Vaduhoplovstva Republike Kosova,U skladu sa članovima 3.5, 15.1 tačka (c), (e), i (j), 21.2, 21.3, 45, 50 i 51 Zakona Br. 03/L-051 o Civilnom Vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosova“, Godina III , Br. 28, od 4 juna 2008), sa izmenama i dopunama Zakona br. 08/L-063 o izmenama i dopunama zakona u vezi sa racionalizacijom i uspostavljanjem linija odgovornosti nezavisnih agencija („Službeni list Republike Kosovo“, br. 2022/30 od 5. septembra 2022. godine),Uzimajući u obzir,Međunarodne obaveze Republike Kosova prema Multilateralnom Sporazumu o Uspostavljanju Zajedničkog Evropskog Vazduhoplovnog Područja (u daljem tekstu "ECAA sporazum") od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo 10. oktobra 2006 godine,Uredbu (ACV) Br. 10/2015 od 20. Novembra 2015. kojom se primenjuje u pravni poredak Republike Kosovo, Uredba Komisije (EC) Br. 2011/2005 od 14 Decembra 2005 Saveta i Evropskog Parlamenta o uspostavljenju liste Zajednice avio prevoznika koji su predmet operativne zabrane unutar Zajednice i o informisanju avio putnika o identitetu operativnih avio prevoznika I ukidanju članka 9 Direktive 2004/36/EC,Po završetku procesa javnih konsultacija zainteresovanih strana, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama za javne konsultacije o zainteresovanih strana,Izdaje sledeću:**Uredba (ACV) Br. XX/2024****o izmeni Uredbe (ACV) Br. 10/2015 o zajedničkim kriterijumima za razmatranje implementacije ili ukidanja zabrane letenja na nivou Unije****Član 1****Cilj**Cilj ove Uredbe je primena Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2023/661 od 2. Decembra 2022 o izmeni Uredbe (ACV) Br. 10/2015 o zajedničkim kriterijumima za razmatranje implementacije ili ukidanja zabrane letenja na nivou Unije, u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo.**Član 2**Aneks Uredbe (ACV) Br 10/2015 se menja u skladu sa Aneksom ove Uredbe **Član 3****Stupanje na snagu**Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana od dana potpisa.Priština, XX. xx 2024.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Burim Dinarama**V.D. Generalni Direktor |

**SHTOJCA**

*“SHTOJCA*

**Kriteret e përbashkëta që duhen marrë parasysh për vendosjen e një ndalimi operativ në nivel të Bashkimit**

Vendimet për veprimin në nivel të Bashkimit merren sipas meritave të çdo rasti individual. Në varësi të meritave të secilit rast, një transportues ose të gjithë transportuesit e certifikuar në të njëjtin shtet mund të kualifikohen për veprim në nivel të Bashkimit.

1. Në shqyrtimin nëse një transportues ajror ose të gjithë transportuesit e certifikuar në të njëjtin shtet duhet të ndalohen plotësisht ose pjesërisht, vlerësohet nëse transportuesi ajror po përmbush standardet përkatëse të sigurisë duke marrë parasysh sa vijon:
2. Dëshmi e verifikuar e mangësive serioze të sigurisë nga ana e një transportuesi ajror:
3. raportet që tregojnë mangësi serioze të sigurisë, ose dështim të vazhdueshëm nga transportuesi për të adresuar mangësitë e identifikuara nga inspektimet e kryera në platformë sipas programit të BE-së të Inspektimit në Platformë, të komunikuar më parë tek transportuesi;
4. mangësitë e identifikuara në kuadrin e dispozitave për mbledhjen e informacionit në nënpjesën RAMP të Shtojcës II të Rregullores (AAC) Nr. 01/2019;
5. ndalimi i funksionimit i vendosur ndaj një transportuesi nga një vend i tretë për shkak të mangësive të vërtetuara në lidhje me standardet përkatëse të sigurisë;
6. informacione të vërtetuara të lidhura me aksidentin ose incidentin e rëndë që tregon mangësi latente të sigurisë sistematike;
7. informacionin e mbledhur përmes procesit të Autorizimit të Operatorëve të Vendit të Tretë, qoftë monitorim fillestar apo i vazhdueshëm i kryer nga Agjencia e Sigurisë së Aviacionit të Bashkimit Evropian ('Agjencia'), dhe veçanërisht në lidhje me veprimet e ndërmarra nga Agjencia në lidhje me refuzimin e një aplikacioni sipas pikës ART.200(e)(1) të Shtojcës II të Rregullores (AAC) Nr. 04/2017 ose pezullimin ose revokimin e një autorizimi sipas pikës ART.235, për arsye sigurie.
8. Mungesa e aftësisë dhe/ose vullnetit të një transportuesi ajror për të adresuar mangësitë e sigurisë siç tregohet nga:
9. mungesa e transparencës ose e komunikimit adekuat dhe në kohë nga ana e një transportuesi në përgjigje të një hetimi nga autoriteti i aviacionit civil të një Shteti Anëtar ose nga Komisioni ose Agjencia në lidhje me aspektin e sigurisë së funksionimit të tij;
10. plani i veprimit korrigjues i papërshtatshëm ose i pamjaftueshëm i përgatitur si përgjigje ndaj një mangësie serioze të identifikuar të sigurisë.
11. Mungesa e aftësisë dhe/ose vullnetit të autoriteteve me përgjegjësi për mbikëqyrjen rregullatore të një transportuesi ajror për të adresuar mangësitë e sigurisë siç tregohet nga:
12. mungesa e bashkëpunimit me autoritetin e aviacionit civil të një Shteti Anëtar, Komisionin ose Agjencinë nga autoritetet kompetente të një shteti tjetër, kur janë ngritur shqetësime për sigurinë e funksionimit të një transportuesi të licencuar ose të certifikuar në atë Shtet;
13. aftësia e pamjaftueshme e autoriteteve kompetente me mbikëqyrje rregullatore të transportuesit për të zbatuar dhe aplikuar standardet përkatëse të sigurisë. Vëmendje e veçantë duhet të vihet në:
14. auditimet dhe planet përkatëse të veprimit korrigjues të krijuara sipas Programit Universal të Auditimit të Mbikëqyrjes së Sigurisë të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil ose sipas çdo ligji të zbatueshëm të Bashkimit;
15. nëse autorizimi operativ ose leja teknike e ndonjë transportuesi nën mbikëqyrjen e atij Shteti është refuzuar ose revokuar më parë nga një Shtet tjetër;
16. certifikata e operatorit ajror nuk është lëshuar nga autoriteti kompetent i Shtetit ku transportuesi ka vendin kryesor të biznesit;
17. aftësia e pamjaftueshme e autoriteteve kompetente të Shtetit në të cilin avioni i përdorur nga transportuesi ajror është i regjistruar për të mbikëqyrur avionin e përdorur nga transportuesi në përputhje me detyrimet e tij sipas Konventës së Çikagos.
18. Në përputhje me Nenin 4(1)(b) të kësaj Rregulloreje, kur shqyrtohet nëse lista e Bashkimit duhet të përditësohet për të hequr një transportues ajror nga lista sepse mangësitë e sigurisë janë korrigjuar dhe nuk ka arsye tjetër, në bazë të kritereve të përbashkëta të renditura në seksionin A, elementët e mëposhtëm mund të konsiderohen si dëshmi për të mbajtur transportuesin ajror në listën e Bashkimit:
19. dëshmi të verifikueshme që mangësitë e identifikuara janë korrigjuar në mënyrë të qëndrueshme, duke treguar se transportuesi ajror përputhet plotësisht dhe zbaton standardet përkatëse të sigurisë;
20. ricertifikimi i transportuesve ajrorë i kryer nga autoritetet përgjegjëse për mbikëqyrjen rregullatore të transportuesve ajror në përputhje me procesin e ONAC, me dëshmi se të gjitha aktivitetet janë dokumentuar siç duhet;
21. dëshmi të verifikueshme të përputhshmërisë dhe zbatimit efektiv të standardeve përkatëse të sigurisë nga autoritetet përgjegjëse për mbikëqyrjen rregullatore të transportuesit ajror;
22. aftësi të verifikueshme e autoriteteve përgjegjëse për mbikëqyrjen rregullatore të transportuesit ajror për të zbatuar një sistem të shëndoshë rregullator;
23. dëshmi të verifikueshme që mbikëqyrja efektive kryhet nga autoritetet përgjegjëse për mbikëqyrjen rregullatore të transportuesit ajror, e cila lejon zbatimin dhe respektimin e duhur të standardeve përkatëse të sigurisë;
24. informacioni i mbledhur përmes procesit të TCO, qoftë monitorim fillestar apo i vazhdueshëm i kryer nga Agjencia;
25. informacioni i mbledhur nga inspektimet në platformë.“

**ANNEX**

*„ANNEX*

**Common criteria to consider for imposing an operating ban at Union level**

Decisions on action at Union level shall be taken according to the merits of each individual case. Depending upon the merits of each case, a carrier or all the carriers certified in the same State might be eligible for action at Union level.

1. In considering whether an air carrier or all the carriers certified in the same state should be totally or partially banned, it shall be assessed whether the air carrier is meeting the relevant safety standards taking into account the following:
2. Verified evidence of serious safety deficiencies on the part of an air carrier:
3. reports showing serious safety deficiencies, or persistent failure by the carrier to address deficiencies identified by ramp inspections performed under the EU Ramp Inspection programme previously communicated to the carrier;
4. shortcomings identified within the framework of the provisions for the gathering of information in Subpart RAMP of Annex II to Regulation (CAA) No 01/2019;
5. operating ban imposed on a carrier by a third country because of substantiated deficiencies related to relevant safety standards;
6. substantiated accident-related or serious incident-related information indicating latent systemic safety deficiencies;
7. information gathered through the Third Country Operators Authorisation process, whether initial or continuous monitoring performed by the European Union Aviation Safety Agency (‘the Agency’), and notably as regards actions taken by the Agency with regards to the rejection of an application under point ART.200(e)(1) of Annex II to Regulation (CAA) No 04/2017 or the suspension or revocation of an authorisation under point ART.235, for safety reasons.
8. Lack of ability and/or willingness of an air carrier to address safety deficiencies as demonstrated by:
9. lack of transparency or adequate and timely communication on the part of a carrier in response to an enquiry by the civil aviation authority of a Member State or by the Commission or the Agency regarding the safety aspect of its operation;
10. inappropriate or insufficient corrective action plan prepared in response to an identified serious safety deficiency.
11. Lack of ability and/or willingness of the authorities with responsibility for regulatory oversight of an air carrier to address safety deficiencies as demonstrated by:
	1. lack of cooperation with the civil aviation authority of a Member State, the Commission, or the Agency by the competent authorities of another State, when concerns about the safety of the operation of a carrier licensed or certified in that State have been raised;
	2. insufficient ability of the competent authorities with regulatory oversight of the carrier to implement and enforce the relevant safety standards. Particular account should be taken of the following:
12. audits and related corrective action plans established under the International Civil Aviation Organisation’s Universal Safety Oversight Audit Programme or under any applicable Union law;
13. whether the operating authorisation or technical permission of any carrier under the oversight of that State has previously been refused or revoked by another State;
14. the air operator’s certificate has not been issued by the competent authority of the State where the carrier has its principal place of business;
	1. insufficient ability of the competent authorities of the State in which the aircraft used by the air carrier is registered to oversee the aircraft used by the carrier in accordance with its obligations under the Chicago Convention.
15. In line with article 4(1)(b) of this Regulation, in considering whether the Union list is to be updated to remove an air carrier from the list because the safety deficiencies have been remedied and there is no other reason, on the basis of common criteria listed in section A, to maintain the air carrier on the Union list, the following elements may be considered as providing evidence thereof:
16. verifiable evidence that identified deficiencies have been rectified in a sustainable manner, indicating that the air carrier fully complies with and implements the relevant safety standards;
17. recertification of the air carriers conducted by the authorities responsible for regulatory oversight of the air carriers in accordance with the ICAO process, with evidence that all activities have been duly documented;
18. verifiable evidence of compliance with and effective implementation of relevant safety standards by the authorities responsible for regulatory oversight of the air carrier;
19. verifiable capability of the authorities responsible for regulatory oversight of the air carrier to enforce a sound regulatory system;
20. verifiable evidence that effective surveillance is conducted by the authorities responsible for regulatory oversight of the air carrier, which allows for the adequate enforcement and respect of the relevant safety standards;
21. information gathered through the TCO process, whether initial or continuous monitoring performed by the Agency;
22. information gathered through the ramp inspections.“

**ANEKS**

“ANEKS

**Zajednički kriterijumi koje treba razmotriti za nametanje zabrane letenja na nivou Unije**

Odluke o akcijama na nivou Unije donose se prema meritumu svakog pojedinačnog slučaja. U zavisnosti od osnova svakog slučaja, prevoznik ili svi prevoznici sertifikovani u istoj državi mogu biti podobni za akciju na nivou Unije.

1. Prilikom razmatranja da li avio-prevoznika ili sve prevoznike, sertifikovanih u istoj državi, treba potpuno ili delimično zabraniti, procenjuje se da li avio-prevoznik ispunjava relevantne bezbednosne standarde uzimajući u obzir sledeće:
2. Proverene dokaze ozbiljnih bezbednosnih nedostataka od strane avio-prevoznika:
3. izveštaji koji pokazuju ozbiljne bezbednosne nedostatke, ili uporni neuspeh prevoznika da otkloni nedostatke identifikovane inspekcijama na rampi, obavljenim u okviru programa inspekcije na rampi EU koje je prethodno saopšteno prevozniku;
4. nedostaci identifikovani u okviru odredaba za prikupljanje informacija u pododeljku RAMP Aneksa II Uredbe (ACV) br. 01/2019;
5. zabrana rada koju je prevozniku nametnula treća zemlja zbog dokazanih nedostataka u vezi sa relevantnim bezbednosnim standardima;
6. potkrepljene informacije vezane za nesreću ili ozbiljne incidente koje ukazuju na latentne sistemske bezbednosne nedostatke;
7. informacije prikupljene kroz proces odobravanja operatora iz treće zemlje, bilo da se radi o početnom ili kontinuiranom praćenju od strane Agencije za bezbednost vazduhoplovstva Evropske unije („Agencija“), a posebno u pogledu radnje koje je Agencija preduzela u vezi sa odbijanjem zahteva prema tački ART.200(e)(1) Aneksa II Uredbe (ACV) br. 04/2017 ili suspenzijom ili opozivom ovlašćenja prema tački ART.235, iz bezbednosnih razloga.
8. Nedostatak sposobnosti i/ili spremnosti avio-prevoznika da se pozabavi bezbednosnim nedostacima kao što je prikazano:
9. nedostatak transparentnosti ili adekvatne i blagovremene komunikacije od strane prevoznika kao odgovora na upit organa civilnog vazduhoplovstva države članice ili Komisije ili Agencije u vezi sa aspektom bezbednosti njegovog rada;
10. neprikladan ili nedovoljan plan korektivne akcije pripremljen kao odgovor na identifikovani ozbiljan bezbednosni nedostatak.
11. Nedostatak sposobnosti i/ili volje organa koji su odgovorni za regulatorni nadzor avio-prevoznika da se pozabave bezbednosnim nedostacima kao što je prikazano:
12. nedostatak saradnje sa vlastima za civilno vazduhoplovstvo države članice, Komisijom ili Agencijom od strane nadležnih organa druge države, kada je izražena zabrinutost u vezi sa bezbednošću rada prevoznika licenciranog ili sertifikovanog u toj državi;
13. nedovoljna sposobnost nadležnih organa sa regulatornim nadzorom prevoznika da implementiraju i sprovode relevantne bezbednosne standarde. Posebno treba obratiti pažnju na sledeće:
14. revizije i srodne korektivne akcione planove uspostavljene u okviru Univerzalnog programa revizije nadzora bezbednosti Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva ili prema bilo kom važećem zakonu Unije;
15. da li je dozvola za rad ili tehnička dozvola bilo kog prevoznika pod nadzorom te države prethodno odbijena ili opozvana od strane druge države;
16. sertifikat vazdušnog operatera nije izdao nadležni organ države u kojoj prevoznik ima svoje glavno mesto poslovanja;
17. nedovoljna sposobnost nadležnih organa države u kojoj je registrovan vazduhoplov koji koristi avio-prevoznik da nadgledaju vazduhoplov koji prevoznik koristi u skladu sa svojim obavezama po Čikaškoj konvenciji.
18. U skladu sa članom 4(1)(b) ove Uredbe, prilikom razmatranja da li treba ažurirati listu Unije kako bi se avioprevoznik uklonio sa liste jer su bezbednosni nedostaci otklonjeni i ne postoji drugi razlog, na osnovu zajedničkih kriterijuma navedenih u odeljku A, za održavanje avio-prevoznika na listi Unije, sledeći elementi se mogu smatrati dokazima za to:
19. proverljivi dokazi da su identifikovani nedostaci otklonjeni na održiv način, što ukazuje da avio-prevoznik u potpunosti poštuje i primenjuje relevantne bezbednosne standarde;
20. ponovnu sertifikaciju avio-prevoznika koju sprovode organi nadležni za regulatorni nadzor avio-prevoznika u skladu sa ICAO procesom, uz dokaz da su sve aktivnosti propisno dokumentovane;
21. proverljivi dokazi o usklađenosti i efektivnoj primeni relevantnih bezbednosnih standarda od strane organa nadležnih za regulatorni nadzor avio-prevoznika;
22. proverljiva sposobnost organa odgovornih za regulatorni nadzor avio-prevoznika da sprovedu zdrav regulatorni sistem;
23. proverljivi dokazi da delotvorni nadzor sprovode organi nadležni za regulatorni nadzor avio-prevoznika, što omogućava adekvatnu primenu i poštovanje relevantnih bezbednosnih standarda;
24. informacije prikupljene kroz TCO proces, bilo da se radi o inicijalnom ili kontinuiranom praćenju koje vrši Agencija;
25. informacije prikupljene putem inspekcija na rampi.“