



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 9 ноември 2016 г.
(OR. en)

Междуетноститутуционално досие:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители (I част)
№ предх. док.:	13219/16 ADD1 REV 1
№ док. Ком.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014
Относно:	<i>Подготовка за заседанието на Съвета (<u>Транспорт, телекомуникации и енергетика</u>) на 1 декември 2016 г.</i> Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция на Европейския съюз за авиационна безопасност и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета – Общ подход

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Въздухоплавателно средство по член 2, параграф 3, буква г)

1. Категории пилотирани въздухоплавателни средства, за които настоящият регламент не се прилага:
 - а) въздухоплавателни средства с историческа стойност, отговарящи на следните критерии:
 - і) въздухоплавателни средства:
 - чийто първоначален проект е създаден преди 1.1.1955 г., и
 - чието производство е спряно преди 1.1.1975 г.;
 - или
 - іі) въздухоплавателни средства с неоспорима историческа стойност, свързана с:
 - участие в забележително историческо събитие,
 - важна стъпка в развитието на въздухоплаването, или
 - важна роля, в историята на въоръжените сили на държава членка;
 - б) въздухоплавателни средства, специално проектирани или преработени за проучвателни, експериментални или научни цели, които е вероятно да бъдат произведени в много ограничен брой;
 - в) въздухоплавателни средства, построени най-малко на 51 % от любител или от сдружение на любители с нестопанска цел, за техни собствени нужди и без търговско предназначение;
 - г) въздухоплавателни средства, които са били използвани от военни сили, освен ако са от вид, за който от Агенцията е бил приет стандарт на проектиране;

- д) ¹самолети, чиято скорост на срыв или минимална скорост на устойчив полет в конфигурация за кацане не надвишава 35 възела калибрирана въздушна скорост (CAS), [...] механизирани парашути, планери и мотопланери с не повече от две места и с максимална излетна маса (MTOM) съгласно регистрацията в държавите членки, която не превишава:

	Излитащ от земята самолет	[...]/ Механизиран парашут / мотопланери	Планери	Самолет-амфибия или самолет с поплавъци[...]	Монтирана върху корпуса парашутна система за пълно възстановяване
Едноместен	Максимална излетна маса (MTOM) 350 kg	Максимална излетна маса (MTOM) 300 kg	Максимална излетна маса (MTOM) 250 kg	Допълнителна максимална излетна маса (MTOM) 30 kg	Допълнителна максимална излетна маса (MTOM) 15 kg
Двуместен	Максимална излетна маса (MTOM) 500 kg	Максимална излетна маса (MTOM) 450 kg	Максимална излетна маса (MTOM) 400 kg	Допълнителна максимална излетна маса (MTOM) 45 kg	Допълнителна максимална излетна маса (MTOM) 25 kg
Когато самолет-амфибия или самолет с поплавъци [...] се ползва едновременно като самолет, излитащ както от вода, така и от земя [...], неговата маса не трябва да превишава приложимата граница на максималната излетна маса.					

i) [...];

ii) [...];

¹ БЕ подкрепя предишния текст на председателството, но би могла да прояви гъвкавост.

iii) [...];

iv) [...];

v) [...];

vi) [...];

vii) [...];

viii) [...];

е) едноместни и двуместни жироплани **и вертолети**, чиято максимална излетна маса не надвишава 560 kg;

ж) [...];

з) копия на въздухоплавателни средства, отговарящи на критериите на буква а) или буква г), чийто конструкционен проект е сходен на този на оригиналното въздухоплавателно средство;

и) аеростати и дирижабли за един или двама души и максимална проектна вместимост, в случай на горещ въздух, не повече от 1200 m³, а в случай на друг балонен газ — не повече от 400 m³;

й) всякакви други въздухоплавателни средства, чиято максимална маса без товар, но заедно с горивото, не надвишава 70 kg.

2. Освен това регламентът не се прилага за привързани въздухоплавателни средства без задвижваща система, когато максималната дължина на привързващата лента е 50 m, и:

а) максималната излетна маса, включително товара, е по-малка от 25 kg; или

б) в случай на по-леко от въздуха въздухоплавателно средство, обемът е по-малък от 40 m³.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Съществени изисквания относно летателната годност

1. ИЗПРАВНОСТ НА ПРОДУКТА:

Изправността на продукта трябва да бъде осигурена при всички очаквани условия на полет през целия период на експлоатация на въздухоплавателното средство. Спазването на всички изисквания трябва да бъде доказано чрез оценка или анализи, подкрепени при необходимост от изпитания.

1.1. Конструкции и материали:

1.1.1. Устойчивостта на конструкцията и изправността на задвижващата система трябва да бъдат гарантирани за целия експлоатационен обхват на въздухоплавателното средство и достатъчно извън неговите граници и да бъдат поддържани през целия период на експлоатация на това въздухоплавателно средство.

1.1.2. Всички части на въздухоплавателното средство, чиято повреда може да намали устойчивостта на конструкцията, трябва да отговарят на следните условия, без да възникват опасни деформации или повреди. Това обхваща всички части със значителна маса и техните приспособления за закрепване.

- а) Трябва да се вземат под внимание всички комбинации на натоварване, които е вероятно да възникнат в границите, предвидени по отношение на теглото, центъра на тежестта, експлоатационния обхват и периода на експлоатация на въздухоплавателното средство, и достатъчно извън тези граници. Това включва натоварвания поради пориви на вятър, маневриране, херметизация, подвижни повърхности, системата за контрол и задвижващата система както при полет, така и на земята.
- б) Трябва да се отчитат и натоварванията и възможните повреди при аварийно кацане на суша и на вода.
- в) В съответствие с типа операция, динамичните ефекти трябва са отчетени при конструктивните решения за такива натоварвания, като се вземат предвид размерът и конфигурацията на въздухоплавателното средство.

- 1.1.3. При въздухоплавателното средство трябва да са предотвратени всякаква аероеластична нестабилност и вибрации извън нормата.
- 1.1.4. Производствените процеси и използваните в конструкцията на въздухоплавателното средство материали трябва да водят до познати и възпроизводими конструктивни свойства. Всяка промяна в характеристиките на материала, свързана с експлоатационната среда, трябва да се отчита.
- 1.1.5. Трябва да се гарантира в рамките на практически възможното, че въздействието на повтарящи се натоварвания, влошаването под въздействие на обкръжаващата среда, повреди в следствие на произшествие или повреди с неизвестен източник не влошават устойчивостта на конструкцията под едно приемливо ниво на остатъчна здравина. Трябва да бъдат предоставени всички необходими инструкции за поддържане на летателната годност в това отношение.

1.2. Задвижване:

- 1.2.1. Изправността на задвижващата система (например двигател и, когато е уместно, витло) трябва да бъде доказана за задвижващата система в целия експлоатационен обхват и достатъчно извън неговите граници и трябва да се поддържа през периода на експлоатация на задвижващата система, като се отчита ролята на задвижващата система в общата концепция за безопасност на въздухоплавателното средство.
- 1.2.2. Задвижващата система трябва да осигурява в обявените за нея граници натоварването или мощността, изисквани от нея при всички предвидени условия на полет, като се отчитат влиянието и условията на обкръжаващата среда.
- 1.2.3. Производственият процес и използваните в конструкцията на задвижващата система материали трябва да водят до познати и възпроизводими конструктивни свойства. Всяка промяна в характеристиките на материала, свързана с експлоатационната среда, трябва да се отчита.
- 1.2.4. Въздействието на повтарящи се натоварвания, влошаването на характеристиките под въздействие на обкръжаващата среда и на експлоатационни фактори и вероятните повреди на части, произтичащи от това, не трябва да намаляват изправността на задвижващата система под приемливите нива. Трябва да бъдат предоставени всички необходими инструкции за поддържане на летателната годност в това отношение.

1.2.5. Трябва да бъдат предоставени всички необходими инструкции, информация и изисквания за безопасно и правилно взаимодействие между задвижващата система и въздухоплавателното средство.

1.3. Системи и оборудване (различно от немонтирано оборудване):

1.3.1. Въздухоплавателното средство не трябва да има конструктивни характеристики или детайли, за които практиката е показала, че са опасни.

1.3.2. Въздухоплавателното средство, включително онези системи и оборудване, които са необходими за сертифициране на типовия проект или които, съгласно правилата за експлоатация, трябва да функционират според предвиденото при всички вероятни експлоатационни условия, в границите на експлоатационния обхват на въздухоплавателното средство и достатъчно извън тези граници, отчитайки експлоатационната среда на системата или оборудването. Другите системи и оборудване, които не се изискват за сертифициране на типа или съгласно правилата за експлоатация, независимо дали функционират правилно или не, не трябва да намаляват безопасността и не трябва да въздействат неблагоприятно върху правилното функциониране на други системи или оборудване. Системите и оборудването трябва да могат да се задействат, без да са необходими изключителни умения или сила.

1.3.3. Системите на въздухоплавателното средство и оборудването, разглеждани поотделно и във взаимодействие помежду си, трябва да са така проектирани, че единична повреда, за която не е доказано, че е изключително слабо вероятна, да не води до катастрофална повреда, като трябва да съществува обратнопропорционална зависимост между вероятността от възникване на дадена повреда и сериозността на нейното въздействие върху въздухоплавателното средство и неговите пътници. По отношение на горепосочения критерий за единична повреда се разрешава да се предвиди надлежен допуск относно размера и цялостната конфигурация на въздухоплавателното средство и се позволява съответно този критерий за единична повреда да не бъде спазен за някои части и някои системи на вертолети и малки самолети.

- 1.3.4. Информация, необходима за безопасното провеждане на полета, както и информацията относно опасни условия, трябва да се предоставя на екипажа или на персонала по техническо обслужване, според потребностите, по ясен, съгласуван и недвусмислен начин. Системите, оборудването и контролните прибори, включително оптичните и акустичните сигнали, трябва да са проектирани и разположени така, че да се намалят до минимум грешките, които могат да допринесат за възникването на опасност.
- 1.3.5. При проектиране трябва да се вземат предпазни мерки за намаляване до минимум на рисковете за въздухоплавателното средство и неговите пътници, произтичащи от достатъчно вероятни заплахи, включително заплахи относно сигурността на информацията, както вътре във въздухоплавателното средство, така и извън него, включително защита срещу възможна значителна повреда или нарушаване на функционирането на всякакво немонтирано оборудване.

1.4. Немонтирано оборудване:

- 1.4.1. Немонтираното оборудване трябва да изпълнява според предвиденото своята функция за поддържане на безопасността или функция от значение за безопасността при всички вероятни експлоатационни условия, освен ако тази функция може да бъде изпълнена и с други средства.
- 1.4.2. Немонтираното оборудване трябва да може да се задейства, без да са необходими изключителни умения или сила.
- 1.4.3. Немонтираното оборудване трябва да е проектирано така, че да бъдат сведени до минимум грешките, които могат да допринесат за възникване на опасност.
- 1.4.4. Немонтираното оборудване, независимо дали функционира правилно или не, не трябва да намалява безопасността и не трябва да въздейства неблагоприятно върху правилното функциониране на което и да било друго оборудване, система или приложение.

1.5. Поддържане на летателната годност:

- 1.5.1. Трябва да бъдат създадени и предоставени на разположение всички необходими документи, включително инструкции за поддържане на летателната годност, за да се гарантира, че се поддържа съответствие със стандарта за летателна годност за съответния тип въздухоплавателно средство и за всички съответни части през целия период на експлоатация на въздухоплавателното средство.

1.5.2. Трябва да се предвидят съответни средства за проверка, регулиране, смазване, отстраняване или подмяна на части и немонтирано оборудване, необходими за поддържането на летателна годност.

1.5.3. Инструкциите за поддържане на летателна годност трябва да се представят в едно или повече ръководства, в зависимост от предоставяния обем информация. Ръководствата трябва да обхващат инструкциите за техническо обслужване и ремонт, информация за сервизно обслужване, процедури за справяне с проблеми и провеждане на инспекции, във формат, който осигурява практично използване.

1.5.4. Инструкциите за поддържане на летателна годност трябва да съдържат ограничения във връзка с летателната годност, като установяват всички периоди, след които се извършва задължителна подмяна, периодите за инспекция и съответната процедура за инспекция.

2. АСПЕКТИ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ, СВЪРЗАНИ С ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ПРОДУКТА

2.1. Трябва да се докаже, че за осигуряване на задоволително ниво на безопасност на лицата на борда и на тези на земята по време на експлоатацията на продукта е било взето под внимание следното:

- а) Трябва да са определени видовете операции, за които е допуснато въздухоплавателното средство, както и ограниченията и информацията, необходими за безопасната експлоатация, включително ограниченията и характеристиките, свързани с обкръжаващата среда.
- б) Въздухоплавателното средство трябва да може да бъде безопасно контролирано и маневрирано при всякакви очаквани експлоатационни условия, включително след отказ на една или, ако е приложимо, на повече задвижващи системи, отчитайки размера и конфигурацията на въздухоплавателното средство. Надлежно трябва да бъдат отчетени силата на пилота, обкръжението в пилотската кабина, работната натовареност на пилота и други съображения, свързани с човешкия фактор, както и фазата на полета и неговата продължителност.
- в) Трябва да се осигури възможност за плавно преминаване от една фаза на полета към друга, без да са необходими изключителни пилотски умения, бдителност, сила или прекомерно работно натоварване при всякакви вероятни експлоатационни условия.

- г) Въздухоплавателното средство трябва да разполага със стабилност, която да гарантира, че изискванията към пилота не са прекомерни, отчитайки фазата на полета и неговата продължителност.
- д) Трябва да бъдат установени процедури за нормална експлоатация, за случаи на повреди и извънредни условия.
- е) Трябва да се предвидят подходящи за типа въздухоплавателно средство предупредителни или други възпиращи механизми, с цел да се предотврати нарушаването на нормалните условия на полет.
- ж) Характеристиките на въздухоплавателното средство и неговите системи трябва да позволяват безопасно връщане към нормален полет след евентуални екстремни ситуации.

2.2. Експлоатационните ограничения и всяка друга информация, необходима за безопасната експлоатация, трябва да са на разположение на членовете на екипажа.

2.3. Експлоатацията на продукта трябва да е защитена от рискове, произтичащи от неблагоприятни външни и вътрешни условия, включително и условия на обкръжаващата среда.

- а) По-специално, и в зависимост от типа операция, не трябва да се стига до опасни ситуации, произтичащи от излагане на явления като (без списъкът да е изчерпателен) неблагоприятни метеорологични условия, мълнии, сблъсък с птица, полета на високочестотни излъчвания, озон и т.н., които е вероятно да се случат по време на експлоатацията на продукта, отчитайки размера и конфигурацията на въздухоплавателното средство.

- б) В пътническите салони, в зависимост от типа операция, на пътниците трябва да се осигурят подходящи условия за пътуване и адекватна защита срещу всякакви рискове, които е вероятно да възникнат по време на полет или които могат да доведат до аварийни ситуации, включително пожар, дим, отровни газове и рискове от бърза декомпресия, отчитайки размера и конфигурацията на въздухоплавателното средство. Трябва да се предвидят мерки, които осигуряват на пътниците достатъчно възможности да избегнат сериозни увреждания и да напуснат бързо въздухоплавателното средство, и които ги предпазват от последствията при рязко намаляване на скоростта в случай на аварийно кацане на суша или на вода. Трябва да има ясни и недвусмислени оптически и акустични сигнали, които при необходимост да инструктират пътниците за подходящото безопасно поведение, както и за местонахождението и правилната употреба на спасителното оборудване. Необходимото спасително оборудване трябва винаги да бъде леснодостъпно.
- в) Подредбата в пилотските кабинни, в зависимост от типа операция, трябва да улеснява изпълнението на полета. Пилотите трябва да разполагат и със средства за ориентиране в ситуацията и за управление на всяка една вероятна ситуация или авария. Обстановката в пилотската кабина не трябва да намалява способността на екипажа да изпълнява своите задачи и кабината трябва да е така проектирана, че да предотвратява чужда намеса по време на експлоатация и злоупотреба с контролните прибори.

3. ОРГАНИЗАЦИИ (ВКЛЮЧИТЕЛНО ФИЗИЧЕСКИ ЛИЦА), ИЗВЪРШВАЩИ ПРОЕКТИРАНЕ, ПРОИЗВОДСТВО, УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАЙНАТА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ ИЛИ ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ

- 3.1. В зависимост от типа дейност, одобрения на организации трябва да се издават, когато са спазени следните условия:
- а) организацията трябва да разполага с всички средства, необходими за обхвата на дейностите. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: съоръжения, персонал, оборудване, инструменти и материали, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;

- б) в зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, същата трябва да въведе и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управлява рисковете за безопасността и да се стреми към постоянно подобряване на тази система;
- в) организацията се договоря с други съответни организации, ако е необходимо, за да се гарантира постоянното спазване на тези съществени изисквания за летателна годност;
- г) организацията създава система за докладване на събития в рамките на системата за управление по буква б) и договореностите по буква в), която да допринася за постоянното подобряване на безопасността.

3.2. В случай на организации за обучение по техническото обслужване условията по точка 3.1, буква в) и точка 3.1, буква г) не се прилагат.

3.2а. Физическите лица, извършващи техническо обслужване, трябва да придобият и поддържат ниво на теоретични знания, практически умения и опит в зависимост от вида дейност.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Съществени изисквания за екологична съвместимост на продукти

1. Продуктите трябва да са проектирани така, че да бъдат възможно най-тихи, като се вземе предвид посоченото в точка 4.
2. Продуктите трябва да са проектирани така, че да бъдат сведени до минимум емисиите, като се вземе предвид посоченото в точка 4.
3. Продуктите трябва да са проектирани така, че да бъдат сведени до минимум емисиите от изпаряване или изпускане на течности, като се вземе предвид посоченото в точка 4.
4. Трябва да се вземат предвид всички компромиси между конструктивните мерки за свеждане до минимум на шума, различните видове емисии и изпускането на течности.
5. Когато се прилагат мерки за свеждане до минимум на шума и емисиите, се вземат предвид целият диапазон на нормални експлоатационни условия и географските зони, в които шумът и емисиите на въздухоплавателните средства дават повод за загриженост.
6. Системите и оборудването на въздухоплавателното средство, необходими от гледна точка на опазването на околната среда, трябва да бъдат проектирани, произведени и поддържани по такъв начин, че да функционират според предвиденото при всички вероятни експлоатационни условия, които могат да се очакват. Те трябва с достатъчна степен на надеждност да осигуряват екологичната съвместимост на продукта.
7. Всички инструкции, процедури, средства, ръководства, ограничения и инспекции, които са необходими за постоянното спазване на тези съществени изисквания от даден авиационен продукт, трябва да бъдат създадени и предоставени на ползвателите, за които са предназначени, по ясен начин.
8. Организациите, които вземат участие в проектирането, производството и техническото обслужване на авиационни продукти трябва:

- а) да разполагат с всички средства, необходими за осигуряване на съответствието на даден продукт с тези съществени изисквания; и
- б) да се договарят с други съответни организации, ако е необходимо, за да се гарантира съответствие на авиационния продукт с тези съществени изисквания.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Съществени изисквания относно екипажа

1. ОБУЧЕНИЕ ЗА ПИЛОТИ

1.1. Общи разпоредби

Лице, което започва обучение за пилотиране на въздухоплавателно средство, трябва да притежава в достатъчна степен образователна зрялост, физическа годност и умствени способности, за да придобие, запамети и прилага съответните теоретични познания и практически умения.

1.2. Теоретични знания

Пилотът трябва да придобие и поддържа ниво на познания, което да съответства на функциите, изпълнявани на борда на въздухоплавателното средство, и да е пропорционално на свързаните с този вид дейност рискове. Тези познания трябва да включват най-малко следното:

- а) въздушно право;
- б) общи познания за въздухоплавателните средства;
- в) технически въпроси по отношение на съответната категория въздухоплавателно средство;
- г) летателни характеристики и планиране на полета;
- д) възможности на човека и техните граници;
- е) метеорология;
- ж) навигация;
- з) експлоатационни процедури, включително управление на ресурсите;

- и) принципи на полета;
- й) комуникации; и
- к) нетехнически умения, включително разпознаването на заплахи и грешки и справянето с тях.

1.3. Доказване и поддържане на теоретичните знания

- 1.3.1. Придобиването и запаметяването на теоретични знания трябва да се докаже чрез непрекъснато оценяване по време на обучението и, където е подходящо, чрез изпити.
- 1.3.2. Трябва да се поддържа подходящо ниво на компетентност по отношение на теоретичните познания.

1.4. Практически умения

Пилотът трябва да придобие и да поддържа необходимите практически умения за изпълняване на своите функции на борда на въздухоплавателното средство. Тези умения трябва да са пропорционални на рисковете, свързани с вида дейност, и трябва да включват, ако това е подходящо за изпълнението на функциите на борда на въздухоплавателното средство, следното:

- а) дейности преди и по време на полета, включително уточняване на летателните характеристики, определяне на масата и центровката, преглед и сервизно обслужване на въздухоплавателното средство, разчет на горивото/енергията, оценка на метеорологичната обстановка, планиране на маршрута, установяване на ограниченията на въздушното пространство и достъпност на писта за излитане и кацане;
- б) управление на самолета на земята и в полет в района на летището;
- в) предпазни мерки и процедури за предотвратяване на сблъскване;
- г) управление на въздухоплавателното средство посредством външни визуални ориентири;
- д) летателни маневри, включително в критични ситуации, и свързаните с това маневри за извеждане от сложно положение, доколкото са технически осъществими;
- е) излитане и кацане при нормални условия и при страничен вятър;
- ж) полет чрез ориентация единствено по прибори, ако е подходящо за вида дейност;

- з) експлоатационни процедури, включително умения за работа в екип и управление на ресурси, в зависимост от типа операция, за еднопилотен или многопилотен екипаж;
- и) навигация и прилагане на правилата за полети и свързаните с тях процедури, при необходимост с използване на визуални ориентири или помощни навигационни средства;
- й) действия при извънредни и аварийни ситуации, включително симулирани неизправности в оборудването на въздухоплавателните средства;
- к) спазване на процедурите по обслужване на въздушното движение и на комуникационните процедури;
- л) аспекти, специфични за вида или класа на въздухоплавателното средство;
- м) допълнително практическо обучение, което може да се изисква с оглед намаляване на рисковете, свързани с определени дейности; и
- н) нетехнически умения, включително разпознаването на заплахи и грешки и справянето с тях посредством подходящи методи за оценяване във връзка с оценката на техническите умения.

1.5. Доказване и поддържане на практически умения

1.5.1. Пилотът трябва да докаже способност да изпълнява процедурите и маневрите със степен на компетентност, отговаряща на функциите, които изпълнява на борда на въздухоплавателното средство, като:

- а) управлява въздухоплавателното средство в рамките на ограниченията, важащи за него;
- б) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
- в) прилага аеронавигационни знания;
- г) непрекъснато държи въздухоплавателното средство под контрол, така че винаги да е гарантирано успешно завършване на дадена процедура или маневър; и

- д) използва нетехнически умения, включително разпознаването на заплахи и грешки и справянето с тях посредством подходящи методи за оценяване във връзка с оценката на техническите умения.

1.5.2. Трябва да се поддържа подходящо ниво на компетентност по отношение на практическите умения.

1.6. Езикови умения

Пилотът трябва да има езикови умения в степен, съответстваща на функциите, изпълнявани на борда на въздухоплавателното средство. Тези умения включват:

- а) способност да разбира документи с метеорологична информация;
- б) използване на аеронавигационни карти за маршрута, за излитането и за захода, както и на свързани с тях авиационни информационни документи; и
- в) способност да общува с останалите членове на летателния екипаж и със службите за аеронавигационно обслужване през всички фази на полета, включително при подготовката на полета, на езика, използван при поддържането на радиовръзка по време на полета.

1.7. Летателни тренажори

Когато се използва летателен тренажор за обучение или с цел доказване на придобиването или поддържането на практическо умение, тренажорът трябва да отговаря на определено ниво на натоварване в областите, свързани с изпълнението на съответната задача. В частност, конфигурацията, характеристиките на управлението, летателните характеристики на въздухоплавателното средство и поведението на системите трябва да възпроизвеждат точно условията във въздухоплавателното средство.

1.8. Курсове на обучение

1.8.1. Обучението трябва да се осъществява под формата на курс на обучение.

1.8.2. Курсът на обучение трябва да отговаря на следните условия:

- а) за всеки вид курс трябва да бъде изготвена учебна програма; и

- б) курсът на обучение трябва да включва едновременно теоретична подготовка и практическо обучение по пилотаж (включително обучение със синтетични средства), ако е уместно.

1.9. Инструктори

1.9.1. Теоретично обучение

Теоретичното обучение трябва да се провежда от подходящо квалифицирани инструктори. Те трябва:

- а) да притежават необходимите знания в областта, в която ще обучават; и
- б) да са в състояние да използват подходящи техники за инструктаж.

1.9.2. Обучение по време на полет и на тренажор

Обучението по време на полет и на тренажор трябва да се провежда от надлежно квалифицирани инструктори, притежаващи следните квалификации:

- а) да отговарят на изискванията за притежаване на теоретични познания и опит, необходими за провеждания инструктаж;
- б) да са в състояние да използват подходящи техники за инструктаж;
- в) да са прилагали техники за инструктаж относно летателните маневри и процедури, по които е предвидено да се проведе летателен инструктаж;
- г) да са показали способност да обучават в областите, в които се провежда летателен инструктаж, включително предполетен, следполетен и наземен инструктаж; и
- д) да участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират актуализирането на стандартите за инструктаж.

Инструкторите по пилотаж, провеждащи обучение във въздухоплавателно средство, трябва също да имат правоспособност на командир на въздухоплавателното средство, за което се отнася инструктажът, освен при обучение върху нови видове въздухоплавателни средства.

1.10. Изпитващи

Лицата, отговарящи за оценяването на уменията на пилота, трябва:

- а) да отговарят на изискванията за инструктори по пилотаж или тренажорни инструктори; и
- б) да бъдат способни да оценяват уменията за пилотиране и да провеждат летателни тестове и проверки.

2. ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОПИТ — ПИЛОТИ

Лице, действащо като член на летателен екипаж, инструктор или изпитващ, трябва да придобие и поддържа достатъчно опит за изпълняваните функции, освен ако компетентността се доказва в съответствие с точка 1.5.

3. МЕДИЦИНСКА ГОДНОСТ — ПИЛОТИ

3.1. Медицински критерии

3.1.1. Всички пилоти трябва периодично да доказват своята медицинска годност да изпълняват задоволително функциите си, при което се взема предвид типът дейност. Годността трябва да се удостовери чрез съответни прегледи въз основа на най-добрата авиомедицинска практика, като се вземат предвид типът дейност и възможното намаляване на умствените и физическите способности с напредването на възрастта.

Медицинската годност, включваща физическа и умствена годност, означава, че пилотът не страда от никакво заболяване или увреждане, вследствие на което би бил неспособен:

- а) да изпълнява необходимите задачи във връзка с управлението на въздухоплавателно средство;
- б) да изпълнява възложените му задачи по всяко време; или
- в) да възприема правилно заобикалящата го среда.

3.1.2. Когато медицинската годност не е доказана напълно, могат да се приложат коригиращи мерки, които гарантират равностойна безопасност на полета.

3.2. Авиомедицински експерти

Авиомедицинският експерт трябва:

- а) да притежава необходимата квалификация и правоспособност за упражняване на медицинска професия;
- б) да е преминал през обучение по авиационна медицина и през редовни опреснителни курсове по авиационна медицина, чрез което се гарантира, че са актуализирани стандартите за оценяване; и
- в) да е придобил практически знания и опит относно условията, при които пилотите изпълняват задълженията си.

3.3. Авиомедицински центрове

Авиомедицинските центрове трябва да отговарят на следните условия:

- а) да притежават всички необходими средства за обхвата от отговорности, свързани с техните права. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: съоръжения, персонал, оборудване, инструменти и материали, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;
- б) в зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, да са въвели и да поддържат система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управляват рисковете за безопасността и да се стремят към постоянно подобряване на тази система; и
- в) да се договарят с други съответни организации, при необходимост, за да се гарантира постоянното спазване на тези изисквания.

4. ЧЛЕНОВЕ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ

4.1. Общи разпоредби

Членовете на кабинния екипаж трябва:

- а) да бъдат редовно обучавани и проверявани, с цел да придобиват и поддържат необходимата степен на компетентност, за да изпълняват задълженията си, свързани с безопасността; и
- б) периодично да се подлагат на преглед за установяване на медицинската им годност да изпълняват задълженията си, свързани с безопасността. Годността трябва да бъде доказана чрез подходящи прегледи въз основа на най-добрата авиомедицинска практика.

4.2. Курсове на обучение

4.2.1. Когато е уместно за конкретния тип операция или притежаваните права, обучението трябва да се осъществява под формата на курс на обучение.

4.2.2. Курсът на обучение трябва да отговаря на следните условия:

- а) за всеки вид курс трябва да бъде изготвена учебна програма; и
- б) курсът на обучение трябва да включва едновременно теоретична подготовка и практическо обучение (включително обучение със синтетични средства), ако е уместно.

4.3. Инструктори на кабинния екипаж

Обучението трябва да се провежда от подходящо квалифицирани инструктори. Тези инструктори трябва:

- а) да притежават необходимите знания в областта на обучение;
- б) да са в състояние да използват подходящи техники за инструктаж; и
- в) да участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират актуализирането на стандартите за инструктаж.

4.4. Изпитващи кабинния екипаж

Лицата, отговорни за изпитването на членовете на кабинния екипаж, трябва:

- а) да отговарят на изискванията за инструктори на кабинния екипаж; и
- б) да бъдат в състояние да оценяват работата на кабинния екипаж и да провеждат изпити.

5. ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ

Организация за обучение, която предлага обучение за пилоти или членове на кабинния екипаж, следва да отговаря на следните изисквания:

- а) да разполага с всички средства, необходими за изпълнението на всички свързани с дейността ѝ задължения. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: съоръжения, персонал, оборудване, инструменти и материали, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;
- б) в зависимост от предлаганото обучение и размерите на организацията, същата трябва да въведе и да поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управлява рисковете за безопасността, включително рисковете, свързани със стандартите на обучението, и да се стреми към постоянно подобряване на тази система; и
- в) да се договаря с други съответни организации, при необходимост, за да се гарантира постоянното спазване на горепосочените изисквания.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Съществени изисквания по отношение на въздушните операции

1. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

- 1.1. Полетът се извършва само ако членовете на екипажа и, ако е уместно, [...] **всякакъв** друг персонал, участващ в операциите по подготовката и осъществяването на полета, са запознати с приложимите закони, инструкции и процедури по изпълнението на техните задължения, отнасящи се до зоните, които ще бъдат пресечени, летищата, които е планирано да бъдат използвани, и свързаните с това съоръжения за въздушна навигация.
- 1.2. При изпълнението на всеки полет трябва да се спазват експлоатационните процедури за подготовка и осъществяване на полета, указани в ръководството за летателна експлоатация или, ако е необходимо, в ръководството за експлоатация.
- 1.3. Преди всеки полет трябва да бъдат уточнени задачите и задълженията на всеки член на екипажа. Командирът на въздухоплавателното средство носи отговорност за експлоатацията и безопасността на въздухоплавателното средство и за безопасността на всички членове на екипажа, пътниците и товара на борда.
- 1.4. Предмети или вещества, които могат да представляват съществен риск за здравето, безопасността, собствеността или околната среда, като опасни стоки, оръжия и муниции, не трябва да бъдат превозвани на борда на въздухоплавателно средство, освен ако са приложени специфични процедури и инструкции за безопасност с оглед намаляване на съответните рискове.
- 1.5. Всички данни, документи, записи и информация, необходими за документиране на спазването на условията, определени в точка 5.3, трябва да са на разположение за всеки полет и да се съхраняват за минималния период от време за съответния тип операция.

2. ПОДГОТОВКА НА ПОЛЕТА

Полетът не трябва да започва, освен ако е било констатирано с всички налични разумни средства, че са спазени всички условия, както следва:

- а) Адекватни съоръжения, непосредствено необходими за полета и за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително съоръжения за комуникация и помощните навигационни средства, са на разположение за изпълнението на полета, като се взема предвид наличната документация от системата за аеронавигационно информационно обслужване.
- б) Екипажът трябва да е запознат, а пътниците – информирани, за местонахождението и употребата на съответното оборудване за аварийни ситуации. На разположение на екипажа и пътниците трябва да има достатъчно информация относно работата и особеностите на монтираното специално оборудване във връзка с процедурите в аварийна ситуация и употребата на кабинното оборудване за безопасност.
- в) Командирът на въздухоплавателното средство трябва да се увери, че:
 - i) въздухоплавателното средство е годно за полет, както е указано в точка 6;
 - ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано, ако това е необходимо, и съответните удостоверения за това са на борда;
 - iii) указаните в точка 5 съоръжения и оборудване, необходими за изпълнението на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са работоспособни, освен ако са изключени от приложимия списък на минималното оборудване (MEL) или от равностоеен документ;
 - iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предвидени в документацията за летателна годност;
 - v) целият ръчен багаж, регистрираният багаж и товарът са правилно натоварени и обезопасени; и

- vi) експлоатационните ограничения на въздухоплавателното средство, посочени в точка 4, няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета.
- г) Летателният екипаж на полета трябва да разполага с информация относно метеорологичните условия на летището на излитане, летището на кацане и, когато е уместно, на запасните летища, както и относно условията по маршрута на полета. Особено внимание трябва да се обърне на потенциално опасни атмосферни условия.
- д) За справяне с потенциално опасни атмосферни условия, които се очаква да възникнат по време на полет, е необходимо да съществуват подходящи средства за смекчаване на последиците или планове за действие при извънредни ситуации.
- е) За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, метеорологичните условия по маршрута трябва да са такива, че да позволяват спазването на посочените правила. За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори, трябва да се определят крайното местоназначение и, в случай на необходимост, запасното летище (или летища), където въздухоплавателното средство може да кацне, като се вземат предвид по-специално прогнозите за метеорологичните условия, наличието на аеронавигационно обслужване, наличието на наземни съоръжения и процедурите за полети по прибори, одобрени от държавата, в която е крайното местоназначение и/или запасното летище.
- ж) Количествата гориво/енергия за задвижване и консумативни материали на борда трябва да са достатъчно, за да се осигури безопасното завършване на предвидения полет, като се отчитат метеорологичните условия, всички елементи, оказващи влияние върху функционирането на въздухоплавателното средство, и вероятните закъснения на полета. Освен това, на борда трябва да има резервно гориво/енергия за непредвидени случаи. Когато е необходимо, трябва да бъдат установени процедури за контрол на горивото/енергията по време на полет.

3. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОЛЕТИ

По отношение на изпълнението на полети трябва да се спазват всички условия, както следва:

- а) когато е приложимо за типа въздухоплавателно средство, по време на излитане и кацане, и винаги когато командирът смята това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа трябва да е заел мястото си и да използва системите за обезопасяване;

- б) когато е приложимо за типа въздухоплавателно средство, всички членове на летателния екипаж, чието служебно присъствие се налага в кабината на екипажа по време на полет, трябва да останат на определените за тях места, със закопчани колани, освен в случай на физиологични потребности или по причини, свързани с експлоатацията;
- в) когато е приложимо за типа въздухоплавателно средство и типа операция, преди излитане и кацане, по време на рулиране и във всички случаи, когато това се смята за необходимо от съображения за безопасност, командирът трябва да се разпорежи всеки пътник да е заел правилно мястото си и да е подходящо обезопасен;
- г) полетът трябва да се изпълнява така, че да се поддържа необходимото разстояние спрямо други въздухоплавателни средства и да бъде осигурено достатъчно свободно от препятствия пространство по време на всички фази на полета. Това разстояние трябва да бъде поне равно на изискваното от приложимите правила за полети за съответния тип операция;
- д) полетът продължава само ако известните условия продължават да съответстват поне на указания в точка 2. Освен това, за полет, изпълняван по правилата за полет по прибори, подход за кацане не трябва да се извършва под определени указани височини или извън определена позиция, ако предписаните критерии за видимост не са изпълнени;
- е) при аварийна ситуация командирът трябва да се увери, че всички пътници са инструктирани за действията, подходящи за случая;
- ж) командирът трябва да вземе всички необходими мерки, за да сведе до минимум последствията за полета от смущаващо поведение на пътник;
- з) въздухоплавателното средство не трябва да извършва рулиране по работната площ на летище, нито роторът му да бъде включен, ако лицето, което го управлява, не е достатъчно квалифицирано;
- и) в случай на необходимост трябва да бъдат приложени процедурите за контрол на горивото/енергията по време на полет.

4. ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ

- 4.1. Всяко въздухоплавателно средство трябва да се експлоатира в съответствие с неговата документация за летателна годност и с всички свързани експлоатационни процедури и ограничения, както е указано в утвърденото ръководството за летателна експлоатация или в равностойна документация, според случая. Ръководството за летателна експлоатация или равностойната документация трябва да е на разположение на екипажа и да се актуализира за всяко отделно въздухоплавателно средство.
- 4.2. Независимо от разпоредбите по точка 4.1, за операциите с вертолети може да бъде допуснато краткотрайно пресичане на ограничителната крива височина-скорост, при условие че е гарантирано подходящо равнище на безопасност.
- 4.3. Въздухоплавателното средство трябва да бъде експлоатирано в съответствие с приложимата документация за околната среда.
- 4.4. Полетът не трябва да започва или да продължава, ако предвидените летателни характеристики на въздухоплавателното средство, при отчитане на всички фактори, които оказват съществено влияние върху тези характеристики, не позволяват всички фази на полета да бъдат изпълнени в рамките на приложимите разстояния/зони и свободни от препятствия пространства за планираната експлоатационна маса. Факторите, които оказват съществено влияние върху характеристиките при излитането, движението по трасето и при заход/качане, са по-специално:
- а) експлоатационните процедури;
 - б) барометричната височина и атмосферното налягане на летището;
 - в) атмосферните условия (температура, вятър, валежи и хоризонтална видимост)
 - г) [...];
 - д) размерът, наклонът и състоянието на зоната за излитане/качане; и
 - е) състоянието на корпуса, двигателя или на системите, като се взема предвид възможно влошаване.

- 4.5. Тези фактори трябва да се вземат предвид пряко, като оперативни параметри, или косвено, посредством допуски или граници, които могат да се предвидят в планираните експлоатационни данни, в зависимост от типа операция.

5. ИНСТРУМЕНТИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ

- 5.1. Всяко въздухоплавателно средство трябва да бъде снабдено с цялото навигационно, комуникационно и друго оборудване, необходимо за планирания полет, като се вземат предвид нормите за въздушното движение и правилата за полети, приложими по време на всяка фаза на полета.
- 5.2. Когато е уместно, въздухоплавателното средство трябва да бъде снабдено с цялото необходимо обезопасяващо, медицинско, евакуационно и животоспасяващо оборудване, като се вземат предвид рисковете, свързани със зоните на експлоатация, полетните маршрути, височината и продължителността на полета.
- 5.3. Всички данни, необходими за изпълнението на полета от екипажа, трябва да бъдат актуализирани и да са на разположение на борда на въздухоплавателното средство, като се вземат предвид приложимите норми за въздушното движение, правилата за полети, височините на полета и зоните, над които се прелита.

6. ПОДДЪРЖАНЕ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ И ЕКОЛОГИЧНАТА СЪВМЕСТИМОСТ НА ПРОДУКТИТЕ

- 6.1. Въздухоплавателното средство се експлоатира само ако:
- а) въздухоплавателното средство е годно за полет и е в състояние да бъде използвано безопасно и екологосъобразно;
 - б) оперативното и аварийното оборудване, необходимо за планирания полет, е годно за експлоатация;
 - в) удостоверението за летателна годност и, ако е приложимо, сертификатът за шумовите характеристики на въздухоплавателното средство са валидни; и
 - г) техническото обслужване на въздухоплавателното средство е извършено в съответствие с приложимите изисквания.

- 6.2. Преди всеки полет или серия от последователни полети въздухоплавателното средство трябва да бъде подложено на предполетен преглед, за да се определи дали е годно за планирания полет.
- 6.3. Въздухоплавателното средство се експлоатира само ако е годно за експлоатация след техническо обслужване. Основните данни за извършеното техническо обслужване трябва да се регистрират.
- 6.4. Записите, необходими за доказване на летателната годност и екологичната съвместимост на въздухоплавателните средства, трябва да се съхраняват за период от време, който е в съответствие с приложимите изисквания за поддържане на летателната годност, до момента, в който съдържащата се в тях информация бъде заместена от нова, равностойна по обхват и задълбоченост информация, но при всички случаи не по-малко от 24 месеца.
- 6.5. Всички изменения и ремонти трябва да отговарят на съществените изисквания за летателна годност и, ако е приложимо, на съществените изисквания за екологичната съвместимост на продуктите. Данните, доказващи спазването на изискванията за летателна годност и изискванията за екологична съвместимост на продуктите, трябва да бъдат съхранени.
- 6.6. Отговорност на оператора на въздухоплавателното средство е да гарантира, че ако трета страна извършва техническото обслужване, тя спазва изискванията на оператора за безопасност и сигурност.

7. ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА

- 7.1. Числеността и съставът на екипажа се определят при отчитане на:
- а) сертификационните ограничения на въздухоплавателното средство, включително, според случая, демонстриране на евакуация в случай на аварийна ситуация;
 - б) конфигурацията на въздухоплавателното средство; и
 - в) типа и продължителността на операциите.
- 7.2. Командирът трябва да е упълномощен да издава всякакви заповеди и да предприема всякакви необходими действия, за да гарантира функционирането и безопасността на въздухоплавателното средство и на превозваните в него лица и/или собственост.

- 7.3. В аварийна ситуация, която застрашава функционирането или безопасността на въздухоплавателното средство и/или лицата на борда, командирът на въздухоплавателното средство е длъжен да предприеме всяко действие, което смята за необходимо, с оглед гарантиране на безопасността. Когато подобно действие включва нарушение на местни разпоредби или процедури, командирът на въздухоплавателното средство е длъжен да уведоми незабавно компетентния местен орган.
- 7.4. Когато други лица се намират на борда на самолета, аварийни или извънредни ситуации може да бъдат симулирани само ако тези лица са били надлежно информирани и са осъзнали свързаните с това рискове, преди **да се качат** на борда[...].
- 7.5. Никой член на екипажа не трябва да допуска неговата работоспособност или вземаните от него решения да се влошат вследствие на преумора до такава степен, че да бъде застрашена безопасността на полета, като се вземат предвид, наред с другото, натрупването на умора, недоспиването, броят прелетени участъци, нощните дежурства или промените във времевите зони. Периодите на почивка трябва да осигуряват достатъчно време, за да се даде възможност на членовете на екипажа да преодолеят последствията от предишни дежурства и да са добре отпочинали до започването на следващия период на дежурство.
- 7.6. На член на екипажа е забранено да изпълнява поверените му служебни задължения на борда на въздухоплавателното средство, когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или когато е неспособен да ги изпълнява поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини.

8. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ И ДРУГИ ОПЕРАЦИИ, ЗА КОИТО СЕ ИЗИСКВА СЕРТИФИЦИРАНЕ ИЛИ ДЕКЛАРИРАНЕ, И КОИТО СЕ ИЗПЪЛНЯВАТ СЪС САМОЛЕТИ, ВЕРТОЛЕТИ ИЛИ КОНВЕРТОПЛАНИ

- 8.1. Операцията не трябва да се предприема, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:
- а) операторът на въздухоплавателното средство трябва да разполага с необходимите средства, съобразени с мащабите и обхвата на полетите — пряко или чрез споразумения с трети страни. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: въздухоплавателно средство, съоръжения, управленска структура, персонал, оборудване, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;

- б) операторът на въздухоплавателното средство трябва да използва единствено персонал с подходяща квалификация и обучение и да прилага и поддържа програми за обучение и проверка на членовете на екипажа и на съответния друг персонал;
- в) [...];
- г) в зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, операторът на въздухоплавателното средство трябва да въведе и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управлява рисковете за безопасността и да се стреми към постоянно подобряване на тази система;
- д) операторът на въздухоплавателното средство създава система за докладване на събития в рамките на системата за управление по буква г), която да допринася за постоянното подобряване на безопасността.

8.2. Експлоатацията трябва да се извършва само в съответствие с ръководството за експлоатация на оператора на въздухоплавателното средство. Това ръководство трябва да съдържа всички необходими инструкции, информация и процедури за всички експлоатирани въздухоплавателни средства и да позволява на авиационния персонал да изпълнява задълженията си. Трябва да бъдат специфицирани ограниченията по отношение на полетното време, на работните смени и почивките на членовете на екипажа. Ръководството за експлоатация и неговите преработени варианти трябва да съответстват на приетото ръководство за летателна експлоатация и да бъдат променени при необходимост.

8.3. Операторът на въздухоплавателното средство установява съответни процедури, ако е уместно, за да сведе до минимум последствията за безопасността на полета от смущаващо поведение на пътник.

8.4. Операторът на въздухоплавателното средство е длъжен да разработи и поддържа програми за сигурност, адаптирани към въздухоплавателното средство и типа операция, които включват по-специално:

- а) сигурността на пилотската кабина;
- б) контролен списък на процедурите за претърсване на въздухоплавателното средство;
- в) програми за обучение; и

г) защита на електронните и компютърни системи с цел предотвратяване на умишлена и неумишлена намеса и повреда на системите.

- 8.5. Когато мерките за сигурност могат да окажат неблагоприятно влияние върху безопасното протичане на полетите, трябва да се оценят рисковете и да се установят съответни процедури за намаляване на рисковете за безопасността, което може да създаде необходимост от употреба на специализирано оборудване.
- 8.6. Операторът на въздухоплавателното средство е длъжен да определи един пилот от летателния екипаж за командир на въздухоплавателно средство.
- 8.7. Предотвратяването на умората трябва да се управлява посредством система за управление на умората. За даден полет или серия от полети такава система трябва да отчита полетното време, периодите на полетно дежурство, периодите на работа и съобразени периоди за почивка. Ограниченията, установени в рамките на системата за управление на умората, трябва да отчитат всички значими фактори, допринасящи за умората, като, по-специално, брой пролетени участъци, пресичане на часови пояси, недоспиване, загуба на нормален циркадиален ритъм, нощни дежурства, местоположение, натрупване на дежурства в дадени периоди от време, разделяне на задълженията между членове на екипажа, както и увеличаване на числеността на екипажа.
- 8.8. Операторът на въздухоплавателното средство трябва да гарантира, че задачите, определени в точка 6.1, и тези, описани в точки 6.4 и 6.5, се контролират от организация, отговорна за управление на поддържането на летателната годност, която трябва да отговаря на изискванията на приложение II, точка 3.1 и приложение III, точки 7 и 8.
- 8.9. Операторът на въздухоплавателното средство трябва да гарантира, че повторното пускане в експлоатация по точка 6.3 се осъществява от организация, квалифицирана за техническо обслужване на продукти, части и немонтирано оборудване. Тази организация отговаря на изискванията по приложение II, точка 3.1
- 8.10. Организацията, посочена в точка 8.8, изработва собствено ръководство, предназначено за ползване от и инструктиране на съответния персонал, което съдържа описание на всички процедури на организацията за поддържане на летателната годност.

- 8.10a Трябва да е на разположение контролен списък, който се използва, когато е приложимо, от членовете на екипажа през всички фази на експлоатацията на въздухоплавателното средство в нормални, извънредни и аварийни условия и ситуации. Трябва да бъдат установени процедури за всички разумно предвидими аварийни ситуации.
- 8.10b Не трябва да бъдат симулирани извънредни или аварийни ситуации, когато на борда има пътници или товар.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Съществени изисквания за квалифицирани органи

1. Квалифицираният орган („органът“), неговият директор и персоналът, отговорен за извършване на дейностите по сертифициране и надзор, не могат да участват, пряко или като упълномощени представители, в проектирането, производството, маркетинга или техническото обслужване на продуктите, частите, немонтираното оборудване, съставните елементи или системите, или в тяхната експлоатация, обслужване или употреба. Това не изключва възможността за обмяна на техническа информация между участващите организации и квалифицирания орган.

Горният параграф не пречи организация, създадена с цел популяризиране на въздушния спорт или развлекателното въздухоплаване, да получи акредитация като квалифициран орган, при условие че докаже по удовлетворителен начин на акредитиращия орган, че е въвела подходящи мерки за предотвратяване на конфликт на интереси.

2. Органът и персоналът, отговорни за дейностите по сертифициране и надзор, са длъжни да изпълняват задълженията си с възможно най-голям професионализъм и техническа компетентност и не трябва да бъдат подлагани на какъвто и да е натиск или стимулиране, особено от финансов характер, които биха могли да повлияят на тяхната преценка или на резултатите от техните дейности по сертифициране и надзор, особено от лица или групи лица, засегнати от тези резултати.
3. Органът трябва да разполага с персонала и средствата, необходими за адекватното изпълнение на техническите и административните задачи, свързани с процедурата по издаване на сертификати и надзор; той също така има достъп до оборудването, необходимо за извънредни проверки.
4. Органът и неговият персонал, отговорен за разследвания, трябва да притежават:
 - а) добро техническо и професионално обучение, или достатъчно експертни знания, придобити чрез упражняване на съответни дейности,
 - б) задоволително познаване на изискванията относно задачите по сертифициране и надзор, които изпълняват, и съответен опит с такива процедури;

- в) необходимата способност да изготвят становища, записи и доклади, които доказват, че задачите по сертифициране и надзор са били изпълнени.
5. Трябва да бъде гарантирана безпристрастността на персонала, отговорен за сертифицирането и надзора. Възнаграждението на този персонал не трябва да зависи от броя на извършените разследвания или от резултатите, получени при тези разследвания.
6. Органът е длъжен да сключи застраховка, която да покрива неговата отговорност, освен ако тази отговорност се поема от държава членка в съответствие с националното ѝ законодателство.
7. Персоналът на органа трябва да спазва задължение за служебна тайна по отношение на цялата информация, получена при изпълнение на задачите по настоящия регламент.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Съществени изисквания за летища

1. ФИЗИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ИНФРАСТРУКТУРА И ОБОРУДВАНЕ

1.1. Работна площ

1.1.1. Летището има обозначена площ за кацане и излитане на въздухоплавателни средства, която отговаря на следните условия:

- а) зоната за излитане и кацане е с размери и характеристики, подходящи за въздухоплавателните средства, за които е предназначено съоръжението;
- б) зоната за излитане и кацане, където е приложимо, има носеща способност, достатъчна да издържи на повтаряща се експлоатация на предвиденото въздухоплавателно средство. Площите, които не са предназначени за повтаряща се експлоатация, трябва единствено да издържат въздухоплавателното средство;
- в) зоната за излитане и кацане е проектирана така, че да се осигури оттичане на водата и да се предотврати възможността задържа се вода да се превърне в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
- г) наклонът и промените в наклона на тази площ не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
- д) повърхностните характеристики на тази площ са подходящи за използване от предвиденото въздухоплавателно средство; и
- е) зоната за излитане и кацане е свободна от предмети, които могат да доведат до неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.

1.1.2. В случай, че са определени няколко зони за излитане и кацане, те са такива, че не водят до неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.

1.1.3. Определените площи за кацане и излитане са заобиколени от дефинирани зони. Тези зони са предназначени да защитят въздухоплавателните средства, прелитащи над тях по време на излитане или кацане, или да смекчат последиците от контакт със земната повърхност преди началото на ПИК („undershooting“), излизане встрани или подминаване на края на зоната за излитане и кацане, и отговарят на следните условия:

- а) тези площи имат размери, съответстващи на планираната експлоатация на въздухоплавателните средства;
- б) наклонът и промените в наклона на тези площи не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
- в) тези площи са свободни от предмети, които могат да създадат неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства. Това не изключва разполагането в тези площи на оборудване, поддаващо се лесно на разрушаване, ако то се изисква за подпомагане на експлоатацията на въздухоплавателните средства; и
- г) всяка от тези площи има достатъчна носеща способност, за да служи по предназначение.

1.1.4. Тези площи от летището, заедно с непосредствено заобикалящите ги зони, които се използват за рулиране или паркиране на въздухоплавателни средства, се проектират така, че да позволяват безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства, които се очаква да използват конкретното съоръжение, при всички предвидени условия и отговарят на следните условия:

- а) тези площи имат носеща способност, достатъчна за да издържи повтаряща се експлоатация от предвиденото въздухоплавателно средство, с изключение на площите, които се очаква да не бъдат използвани редовно и които е нужно единствено да издържат въздухоплавателните средства;
- б) тези площи са проектирани така, че да се осигури оттичане на водата и да се предотврати възможността задържала се вода да се превърне в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
- в) наклонът и промените в наклона на тези площи не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;

- г) повърхностните характеристики на площите са подходящи за използване от предвиденото въздухоплавателно средство; и
- д) тези площи са свободни от предмети, които могат да създадат неприемлив риск за въздухоплавателните средства. Това не изключва разполагането на изискваното за тази площ оборудване в специално определени позиции или зони.

1.1.5. Други инфраструктурни съоръжения, предназначени за ползване от въздухоплавателните средства, се проектират така, че използването им да не създава неприемлив риск за въздухоплавателните средства, които ги използват.

1.1.6. Конструкции, сгради, оборудване или складови площи се разполагат и проектират така, че да не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.

1.1.7. Предвиждат се подходящи средства, за да се предотврати влизането без разрешение в работната площ на лица, превозни средства или животни, чиито размери създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства, без да се засягат националните и международните разпоредби за защита на животните.

1.2. Височина на прелитане над препятствия

1.2.1. За да се предпазят въздухоплавателни средства, които подхождат към летище с цел приземяване или отлитат от дадено летище, се определят маршрути или площи за долитане и отлитане. Такива маршрути или площи осигуряват на въздухоплавателните средства необходимата безопасна височина над препятствията, разположени в зоната около летището, като отчитат надлежно физическите особености на местоположението.

1.2.2. Тази безопасна височина на прелитане е подходяща за фазата на полета и типа операция, които се изпълняват. Взема се предвид и оборудването, което се използва за определяне на положението на въздухоплавателните средства.

1.3. Летищно оборудване, свързано с безопасността, включително визуални и невизуални помощни средства

1.3.1. Помощните средствата за насочване са подходящи за целта, да бъдат разпознаваеми и да осигуряват недвусмислена информация за ползвателите при всички предвидени експлоатационни условия.

- 1.3.2. Летищното оборудване, свързано с безопасността, функционира според предвиденото при очакваните експлоатационни условия. В условия на експлоатация или в случай на повреда летищното оборудване, свързано с безопасността, не създава неприемлив риск за авиационната безопасност.
- 1.3.3. Помощните средства за насочване и електрозахранващата ги система се проектират така, че подобни повреди да не водят до подаване на неподходяща, подвеждаща или недостатъчна информация на ползвателите или до прекъсване на някое съществено обслужване.
- 1.3.4. Осигуряват се подходящи защитни средства, за да се избегне увреждане или неизправност на тези средства.
- 1.3.5. Наличието на източници на излъчване или на движещи се или неподвижни обекти не пречи или оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите за аеронавигационни комуникации, навигация и обзор.
- 1.3.6. На съответния персонал се осигурява информация за експлоатацията и използването на летищното оборудване, свързано с безопасността, и се посочват ясно условията, които могат да причинят неприемливи рискове за авиационната безопасност.

1.4. Данни за летището

- 1.4.1. Данните, отнасящи се до летището и наличното обслужване, се определят и поддържат актуални.
- 1.4.2. Данните са точни, разбираеми, пълни и недвусмислени. Поддържат се подходящи равнища на интегритет.
- 1.4.3. Данните се предоставят своевременно на разположение на ползвателите и на съответните доставчици на АНО, като се използва достатъчно сигурен и експедитивен метод на комуникация.

2. ЕКСПЛОАТАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Отговорности на летищния оператор

Летищният оператор е отговорен за експлоатацията на летището. Летищният оператор има следните отговорности:

- а) летищният оператор разполага с необходимите средства за осигуряване на безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства на летището — пряко или чрез договорености с трети страни. Тези средства включват (без да се изчерпват с това) съоръжения, персонал, оборудване и материали, документация на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответната информация и водене на отчетност;
- б) летищният оператор се уверява, че изискванията на [...] точка 1 са спазени по всяко време, или предприема подходящи мерки, за да смекчи рисковете, свързани с неспазването им. Установяват се и се прилагат процедури за своевременното осведомяване на всички ползватели за такива мерки;
- в) летищният оператор изгражда и въвежда подходяща програма за управление на риска, свързан с появата на животни в района на летището, пряко или чрез договорености с трети страни;
- г) летищният оператор гарантира пряко или чрез договорености с трети страни, че движенията на превозни средства и хора по работната площ и другите експлоатационни площи са съгласувани с движенията на въздухоплавателните средства, с цел да се предотвратят сблъсъци и повреди на въздухоплавателните средства;
- д) летищният оператор гарантира, че са установени и внедрени процедури за намаляване на рисковете, свързани с експлоатацията на летищата при зимни условия, при неблагоприятни метеорологични условия, намалена видимост или нощни условия;

- е) летищният оператор се договаря с други съответни организации, за да гарантира постоянното спазване на тези съществени изисквания за летищата. Сред тези организации са (без изброяването да е изчерпателно) оператори на въздухоплавателни средства, доставчици на аеронавигационно обслужване, доставчици на наземно обслужване и други организации, чиито дейности или продукти могат да имат влияние върху безопасността на въздухоплавателни средства;
- ж) летищният оператор проверява дали организациите, участващи в съхраняването и подвеждането на гориво/енергия за задвижване към въздухоплавателните средства, имат процедури, които гарантират снабдяване на въздухоплавателните средства с незамърсено(а) гориво/енергия за задвижване, имащо(а) правилната спецификация;
- з) осигуряват се ръководства за техническо обслужване на летищното оборудване, които се прилагат на практика и обхващат инструкциите за техническо обслужване и ремонт, информацията за сервизно обслужване, процедурите за откриване на причините на проблемите и инспекции;
- и) летищният оператор разработва, пряко или чрез договорености с трети страни, и въвежда аварийен план за летището, който обхваща аварийните сценарии, които могат да настъпят на територията на летището или в зоната около него. Този план се съгласува, ако е целесъобразно, с аварийния план на общината, разработен за авиационни аварийни ситуации, възникващи в зоната около летището;
- й) летищният оператор гарантира, пряко или чрез договорености с трети страни, че е предвидено подходящо аварийно-спасително и противопожарно обслужване на летището. Това обслужване се предоставя с необходимата спешност при инцидент или произшествие и включва като минимум оборудване, пожарогасителни агенти и достатъчен персонал;
- к) летищният оператор използва за експлоатация и техническо обслужване на летището само обучен и квалифициран персонал и, пряко или чрез договорености с трети страни, прилага и поддържа програми за обучение и проверка, за да гарантира поддържането на компетентността на целия съответен персонал;

- л) летищният оператор гарантира, че всяко лице, което има разрешение за достъп без придружител до работната площ или други експлоатационни площи, има подходящо обучение и квалификация за такъв достъп;
- м) персоналът на аварийно-спасителното и противопожарното обслужване е съответно обучен и квалифициран да действа в летищна среда. Летищният оператор, пряко или чрез договорености с трети страни, въвежда и поддържа, пряко или чрез договорености с трети страни, програми за обучение и проверка, за да гарантира поддържането на компетентността на този персонал; и
- н) целият персонал на аварийно-спасителното и противопожарното обслужване, който евентуално ще трябва да действа в аварийни авиационни ситуации, периодично доказва медицинската си годност за задоволително изпълнение на функциите, като се взема предвид типът дейност. В този контекст медицинската годност, включваща както физическа, така и психическа годност, означава, че персоналът не страда от заболяване или недъг, което/който може да го направи неспособен:
 - да изпълнява задачите, необходими при действия в аварийни авиационни ситуации;
 - да изпълнява възложените му задачи по всяко време; или
 - да възприема правилно заобикалящата го среда.

2.2. Системи за управление

2.2.1. В зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, летищният оператор въвежда и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управлява рисковете за безопасността и се стреми към постоянно подобряване на тази система.

2.2.2. Летищният оператор създава система за докладване на събития в рамките на системата за управление по точка 2.2.1, която да допринася за постоянното подобряване на безопасността. Анализът на информация от тази система за докладване на събития включва, ако е уместно, страните, изброени в точка 2.1, буква е) по-горе.

2.2.3. Летищният оператор разработва ръководство за експлоатация на летището и се придържа към него. Тези ръководства съдържат всички необходими инструкции, информация и процедури за летището, за системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на персонала за експлоатация и техническо обслужване.

3. ЗОНА ОКОЛО ЛЕТИЩЕТО

3.1. Въздушното пространство около работните площи на летището се предпазва от препятствия, така че да позволява провеждането на планираната експлоатация на въздухоплавателни средства на летищата, без да възниква неприемлив риск в резултат на появата на препятствия около летището. За тази цел се очертават и въвеждат участъци за наблюдение за препятствия, които се подлагат на непрекъснато наблюдение, за да се установи всяко нежелано проникване.

а) Всяко такова нежелано проникване в тези участъци ще налага извършването на оценка дали въпросният обект създава неприемлив риск. Всеки обект, който създава неприемлив риск, се отстранява или се предприемат подходящи мерки за намаляване на риска, за да се предпазят въздухоплавателните средства, използващи летището.

б) Всяко такова неотстранено препятствие се обявява и, при необходимост, се маркира, а когато се налага, то се прави видимо посредством светлини.

3.2. Опасности, свързани с човешки дейности и ползване на земята, като например изброените в следния списък елементи (без този списък да е изчерпателен), се поставят под наблюдение. Рискът, предизвикан от тях, се оценява и се вземат мерки за намаляването му, ако е необходимо:

а) всяко развитие или промяна в използването на земята в района около летището;

б) възможността за възникване на турбуленции, предизвикани от препятствията;

в) използването на опасни, объркващи или подвеждащи светлини;

- г) заслепяването, причинено от големи и силно рефлектиращи повърхности;
- д) създаването на площи, които могат да привлекат диви животни около работната площ на летището; или
- е) наличието на източници на невидимо излъчване или на движещи се или неподвижни обекти, които могат да смутят или да окажат неблагоприятно влияние на работата на системите за аеронавигационни комуникации, навигация и обзор.

3.3. Разработва се аварийен план за авиационни аварийни ситуации, възникващи в зоната около летището.

4. НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ

4.1. Отговорности на доставчиците на наземно обслужване

Доставчикът на наземно обслужване е отговорен за безопасното извършване на своите дейности на летището. Доставчикът има следните отговорности:

- а) доставчикът разполага с необходимите средства за осигуряване на безопасността на обслужване на летището. Тези средства включват (без да се изчерпват с това) съоръжения, персонал, оборудване и материали;
- б) доставчикът спазва процедурите, съдържащи се в ръководството за експлоатация на летището, включително процедурите по отношение на движенията на своите превозни средства, оборудване и персонал, както и по отношение на риска, свързан с експлоатацията на летищата при зимни условия, при нощни условия и при неблагоприятни метеорологични условия;
- в) доставчикът осигурява наземно обслужване в съответствие с процедурите и инструкциите на обслужваното от него въздухоплавателно средство;

- г) [...];
- д) [...];
- е) [...];
- ж) [...];
- з) доставчикът гарантира, че са на разположение ръководства за експлоатация и техническо обслужване на наземното оборудване, които се прилагат на практика и обхващат инструкциите за експлоатация, техническо обслужване и ремонт, информацията за сервизно обслужване, процедурите за откриване на причините на проблемите и инспекции;
- и) доставчикът използва само обучен и квалифициран персонал и осигурява прилагането и поддържането на програми за обучение и проверка, за да гарантира поддържането на компетентността на целия съответен персонал.

4.2. Системи за управление

4.2.1. В зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, доставчикът въвежда и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, управлява рисковете за безопасността и се стреми към постоянно подобряване на тази система. Тази система се координира със системата за управление на летищния оператор.

4.2.2. Доставчикът създава система за докладване на събития в рамките на системата за управление по точка 4.2.1, която да допринася за постоянното подобряване на безопасността. Без да се засягат останалите задължения за докладване, доставчикът предава всички събития на системата за докладване на летищния оператор, и, ако е приложимо, на системата на доставчика на обслужване на въздушното движение.

4.2.3. Доставчикът разработва ръководство за наземно обслужване и се придържа към него. Това ръководство съдържа всички необходими инструкции, информация и процедури за обслужването, за системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на обслужващия персонал.

4а. Услуги по управление на перона

- 4.а.1. Доставчикът на услуги по управление на перона предоставя услугите си в съответствие с експлоатационните процедури, включени в ръководството за експлоатация на летището.
- 4.а.2. В зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, доставчикът на услуги по управление на перона въвежда и поддържа система за управление, включваща управление на безопасността, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания;
- 4.а.3. Доставчикът на услуги по управление на перона се договаря официално с летищния оператор и с доставчика на обслужване на въздушното движение, като описва обхвата на предоставяните услуги;
- 4.а.4. Доставчикът на услуги по управление на перона създава система за докладване на събития в рамките на системата за управление по точка 4.а.2 с цел да се допринесе за постоянното подобряване на безопасността. Без да се засягат останалите задължения за докладване, доставчикът предава всички събития на системата за докладване на летищния оператор, и, ако е приложимо, на системата на доставчика на обслужване на въздушното движение;
- 4.а.5. Доставчикът на услуги по управление на перона участва в програмите за безопасност, създадени от летищния оператор.

5. ДРУГИ

Без да се засягат отговорностите на оператора на въздухоплавателното средство, с изключение на аварийни ситуации, когато въздухоплавателни средства са отклонени към запасно летище, или при други условия, определяни за всеки отделен случай от националния компетентен орган, летищният оператор гарантира, че летището или части от него не се използват от въздухоплавателни средства, за които летището не е проектирано и за които експлоатационните му процедури не са предназначени по принцип.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Съществени изисквания относно УВД/АНО и ръководителите на полети

1. ИЗПОЛЗВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО

- 1.1. Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 2, параграф 3, буква а), намиращи се в който и да е етап на полета или върху работната площ на дадено летище, се експлоатират в съответствие с общи основни правила за експлоатация и с всички приложими процедури, определени за използването на въздушното пространство.
- 1.2. Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 2, параграф 3, буква а), са снабдени с изискваните съставни елементи и се експлоатират съответно. Съставните елементи, използвани в системата за УВД/АНО, също отговарят на изискванията по точка 3.

2. ОБСЛУЖВАНЕ

2.1. Аеронавигационна информация и данни, предназначени за ползвателите на въздушното пространство за целите на въздухоплаването

- 2.1.1. Данните, използвани като източник за аеронавигационна информация, са достатъчно качествени, пълни, актуални и своевременно предоставени.
- 2.1.2. Аеронавигационната информация е точна, пълна, актуална, недвусмислена и да е със съответен интегритет и в подходящ за ползвателите формат.
- 2.1.3. Разпространението на тази аеронавигационна информация до ползвателите на въздушното пространство е своевременно и за него се използват достатъчно надеждни и експедитивни средства за комуникация, защитени от смущения и повреди.

2.2. Метеорологично обслужване

- 2.2.1. Данните, използвани като източник за аеронавигационна метеорологична информация, са достатъчно качествени, пълни и актуални.
- 2.2.2. Във възможно най-голяма степен аеронавигационната метеорологична информация е точна, пълна, актуална, недвусмислена и със съответния интегритет, за да отговаря на потребностите на ползвателите на въздушното пространство.
- 2.2.3. Разпространението на тази аеронавигационна метеорологична информация до ползвателите на въздушното пространство е своевременно и за него се използват достатъчно надеждни и експедитивни средства за комуникация, защитени от смущения и повреди.

2.3. Обслужване на въздушното движение

- 2.3.1. Данните, използвани като източник за предоставянето на обслужване на въздушното движение, са верни, пълни и актуални.
- 2.3.2. Предоставянето на обслужване на въздушното движение е достатъчно точно, пълно, актуално и недвусмислено, за да отговаря на потребностите от безопасност на ползвателите.
- 2.3.3. Автоматизираните средства за предоставяне на информация или съобщения/указания на ползвателите са подходящо проектирани, произведени и поддържани, за да се гарантира, че са годни за използване по предназначение.
- 2.3.4. Обслужването по контрола на въздушното движение и съпътстващите го процеси осигуряват адекватно разстояние между въздухоплавателните средства и предотвратяват сблъскване между въздухоплавателни средства и препятствия в рамките на маневрената площ на летището и, когато е целесъобразно, способстват за предпазване от други опасности във въздуха и осигуряват бърза и своевременна координация с всички съответни ползватели и съседни части от въздушното пространство.
- 2.3.5. Комуникацията между органите за обслужване на въздушното движение и въздухоплавателните средства, както и между съответните органи за обслужване на въздушното движение, е своевременна, ясна, вярна и недвусмислена, защитена от смущения и общоразбираема и, ако е приложимо, потвърдена от всички участници.

2.3.6. Осигуряват се средства за откриване на евентуални аварийни ситуации и, когато е уместно, за започване на ефективни действия по търсене и спасяване. Като минимум тези средства включват подходящи механизми за аварийно оповестяване, мерки и процедури за координация, средства и персонал за ефективно обхващане на района на отговорност.

2.4. Комуникационно обслужване

Постига се и се поддържа достатъчно добро ниво на работни показатели по отношение на наличността, интегритета, непрекъснатостта и своевременността на комуникационното обслужване. То е бързо и защитено от повреди.

2.5. Навигационно обслужване

Навигационното обслужване постига и поддържа достатъчно добро ниво на работни показатели по отношение на насочването и позиционирането и на информацията за астрономическото време, когато се предоставя такава. Критериите за работните показатели включват точност, интегритет, наличност и непрекъснатост на обслужването.

2.6. Обзорно обслужване

Обзорното обслужване определя съответното местоположение на въздухоплавателните средства във въздуха и на други въздухоплавателни средства и наземни превозни средства на повърхността на летището, с достатъчно добри работни показатели по отношение точността, интегритета, непрекъснатостта и вероятността за откриване.

2.7. Управление на потоците въздушно движение

Тактическото управление на потоците въздушно движение на равнището на Съюза използва и осигурява достатъчно точна и актуална информация за обема и характера на планираното въздушно движение, засягащо предоставянето на обслужване, и координира и договаря премаршрутиране или забавяне на потоците движение с цел намаляване на риска от възникване на претоварване във въздуха или на летищата. Извършва се управление на потоците, за да се оптимизира наличният капацитет в използването на въздушното пространство и да се подобрят процесите на управление на потоците въздушно движение. При това се спазват принципите на безопасност, прозрачност и ефикасност, като се гарантира гъвкаво и своевременно предоставяне на капацитет в съответствие с европейския аеронавигационен план.

Мерките относно управлението на потоците въздушно движение, посочени в член 37а, подпомагат оперативните решения на доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори и ползвателите на въздушното пространство и обхващат следните области:

- а) планиране на полета;
- б) използване на наличния капацитет въздушно пространство по време на всички фази от полета, включително определяне на слотове по маршрута;
- в) използване на маршрути от общото въздушно движение, включително:
 - създаване на единна публикация за маршрутите и ориентацията на движението,
 - възможности за отклоняване на общото въздушно движение от претоварени зони, и
 - правила за приоритетен достъп до въздушното пространство за общо въздушно движение, особено в ситуации на претоварване и при кризи, и
- г) съгласуване между полетните планове и летищните слотове и извършване на необходимата координация със съседните райони, ако е необходимо.

2.8. Управление на въздушното пространство

Определянето на дадени части от въздушното пространство за използване със специфична цел се наблюдава, съгласува и обявява своевременно, за да се намали рискът от загуба на сепарация между въздухоплавателни средства при всякакви обстоятелства. Предвид организацията на военните дейности и свързаните с тях аспекти под отговорността на държавите членки чрез управлението на въздушното пространство се подкрепя също еднаквото прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, както е описана от ИКАО и приложена съгласно Регламент (ЕО) № 551/2004, за да се улесни управлението на въздушното пространство и на въздушното движение в контекста на общата транспортна политика.

2.9. Проектиране на въздушното пространство

Структурите на въздушното пространство и процедурите за полети се проектират, наблюдават и утвърждават по подходящ начин, преди да бъдат разгърнати и използвани от въздухоплавателните средства.

3. СИСТЕМИ И СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ

3.1. Общи разпоредби

Системите и съставните елементи за УВД/АНО, предоставящи съответната информация до и от въздухоплавателното средство, както и на земята, са подходящо проектирани, произведени, монтирани, поддържани и експлоатирани, за да се гарантира, че са годни да бъдат използвани по предназначение.

В групата на системите и процедурите са включени по-специално онези, които са необходими за поддържане на следните функции и обслужване:

- а) Управление на въздушното пространство
- б) Управление на потоците въздушно движение
- в) Обслужване на въздушното движение, по-специално системи за обработка на полетни данни, системи за обработка на обзорни данни и системи за взаимодействие човек — машина
- г) Комуникации, включително комуникации земя—земя/космос, въздух—земя и въздух—въздух/космос
- д) Навигация
- е) Обзор
- ж) Аеронавигационно информационно Обслужване
- з) Метеорологично обслужване
- и) [...]

3.2. Изправност, работни показатели и надеждност на системите и съставните елементи

3.2.1. Изправността и работните показатели на системите и съставните елементи по отношение на безопасността, независимо дали те са на борда на въздухоплателното средство, на земята или във въздушното пространство, са подходящи за тяхното съответно предназначение. Тези системи и елементи отговарят на равнището, изисквано относно на експлоатационните показатели, при всички вероятни експлоатационни условия за целия период на експлоатация.

3.2.2. Системите за УВД/АНО и техните съставни елементи се проектират, произвеждат и експлоатират, използвайки подходящи и утвърдени процедури, така че да се осигури безпроблемното функциониране на европейската мрежа за управление на въздушното движение по всяко време и за всички фази на полета. Безпроблемното функциониране се проявява по-специално под формата на обмен на информация, включително съответната информация за оперативното състояние, общо тълкуване на информацията, сравними начини за обработка на информацията и съответните процедури, позволяващи общо оперативно функциониране, договорено за цялата Европейска мрежа за управление на въздушното движение (EATMN) или за части от нея.

3.2.3. EATMN, нейните системи и техните съставни елементи съгласувано поддържат новите договорени и утвърдени концепции за експлоатация, с които се повишават качеството, устойчивостта и ефективността на аеронавигационното обслужване, и по-специално безопасността и капацитетът.

3.2.4. EATMN, нейните системи и техните съставни елементи поддържат постепенното въвеждане на гражданска/военна координация до степен, необходима за ефективното управление на въздушното пространство и на потоците въздушно движение, както и за безопасното и ефикасно използване на въздушното пространство от всички ползватели, чрез прилагането на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство.

3.2.5. За постигането на тези цели Европейската мрежа за управление на въздушното движение, нейните системи и техните съставни елементи подкрепят навременния обмен на правилна и съгласувана информация, обхващаща всички фази на полета, между гражданските и военните партньори, без това да засяга интересите на политиката в областта на сигурността или отбраната, включително изискванията за поверителност.

3.3. Проектиране на системи и съставни елементи

- 3.3.1. Системите и съставните елементи се проектират така, че да отговарят на приложимите изисквания за безопасност и, когато е целесъобразно, на изискванията за сигурност.
- 3.3.2. Системите и съставните елементи, разглеждани като цяло, поотделно и във взаимодействие помежду си, се проектират така, че да съществува обратнопропорционална връзка между вероятността дадена повреда да доведе до пълен отказ на системата и сериозността на последствията от това събитие за безопасността на обслужването.
- 3.3.3. Системите и съставните елементи, разглеждани поотделно и в комбинация, се проектират при отчитане на ограниченията, свързани с човешките способности и възможности.
- 3.3.4. Системите и съставните елементи се проектират така, че те самите и данните, които те предоставят, да са защитени от вредни взаимодействия с вътрешни и външни елементи.
- 3.3.5. Информацията, необходима за производството, монтирането, експлоатацията и техническото обслужване на системите и съставните елементи, както и информацията за опасни условия, се предоставя на персонала по ясен, съгласуван и недвусмислен начин.

3.4. Постоянно ниво на обслужване

По време на обслужването и на всяко изменение на обслужването се поддържат нива на безопасност на системите и съставните елементи.

4. КВАЛИФИКАЦИЯ НА РЪКОВОДИТЕЛИТЕ НА ПОЛЕТИ

4.1. Общи разпоредби

Лице, което започва обучение за ръководител на полети или за стажант-ръководител на полети, притежава в достатъчна степен образователна зрялост, физическа годност и умствени способности, за да придобие, запамети и прилага съответните теоретични знания и практически умения.

4.2. Теоретични знания

4.2.1. Ръководителят на полети придобива и поддържа ниво на знания, което съответства на изпълняваните функции и е пропорционално на рисковете, свързани с вида обслужване.

4.2.2. Придобиването и запаметяването на теоретични знания се доказва чрез непрекъснато оценяване по време на обучението или чрез подходящи изпити.

4.2.3. Поддържа се подходящо ниво на теоретичните знания. Пригодността се доказва чрез редовно оценяване или изпити. Честотата на изпитите е пропорционална на степента на рисковете, свързани с вида обслужване.

4.3. Практически умения

4.3.1. Ръководителят на полети придобива и поддържа необходимите практически умения, подходящи за изпълняваните от него/нея функции. Тези умения са пропорционални на рисковете, свързани с вида обслужване, и обхващат, ако това е необходимо за изпълнението на функциите, най-малко следните области:

- а) оперативни процедури;
- б) аспекти, специфични за задачата;
- в) извънредни и аварийни ситуации; и
- г) роля на човешкия фактор.

4.3.2. Ръководителят на полети доказва способността си да изпълнява съответните процедури и задачи със степен на компетентност, отговаряща на функциите, които изпълнява.

4.3.3. Поддържа се задоволително ниво на практическа компетентност. Пригодността се удостоверява чрез редовно оценяване. Честотата на тези оценявания е пропорционална на сложността и степента на рисковете, свързани с вида обслужване и с изпълняваните задачи

4.4. Езикови умения

4.4.1. Ръководителят на полети доказва умения в говоренето и разбирането на английски език на ниво, което му позволява да провежда ефективна комуникация както само гласово (телефон/радиотелефон), така и при директен контакт, по конкретни теми, свързани с работата, включително аварийни ситуации.

4.4.2. Когато е необходимо в определена част от въздушното пространство за целите на предоставянето на обслужване на въздушното движение (ОВД), ръководителят на полети притежава умения за говорене и разбиране на националния език (или езици) на описаното по-горе ниво.

4.5. Синтетични средства за обучение (ССО)

Когато се използват ССО за практическо обучение по ориентиране в обстановката и съобразяване с човешките фактори или за да се докаже, че са придобити или се поддържат определени умения, тези средства симулират адекватно условията на работната среда и оперативните ситуации, в зависимост от предоставяното обучение.

4.6. Курсове на обучение

4.6.1. Обучението се извършва чрез курс на обучение, който може да включва теоретичен и практически инструктаж, включително обучение на ССО, ако е приложимо.

4.6.2. За всеки вид обучение се съставя и одобрява съответен курс на обучение.

4.7. Инструктори

4.7.1. Теоретичният инструктаж се осъществява от подходящо квалифицирани инструктори. Те:

- а) притежават необходимите знания в областта на обучение; и
- б) са доказали способността си да използват съответните техники за инструктаж.

4.7.2. Инструктажът по практически умения се осъществява от надлежно квалифицирани инструктори, притежаващи следните квалификации:

- а) отговарят на изискванията за притежаване на теоретични познания и опит, необходими за провеждания инструктаж;
- б) доказали са способността си да обучават и да използват съответните техники за инструктаж;
- в) прилагали са техники за инструктаж относно процедурите, по които е предвидено да се проведе инструктаж; и
- г) участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират актуализирането на уменията за провеждане на инструктаж.

4.7.3. Инструкторите по практически умения също са ръководители на полети или имат такава правоспособност.

4.8. Оценители

4.8.1. Лицата, отговарящи за оценяването на уменията на ръководителите на полети:

- а) са доказали способността си да оценяват работата и да провеждат тестове и проверки на ръководителите на полети; и
- б) участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират актуализирането на стандартите за оценка.

4.8.2. Оценителите по практически умения също са ръководители на полети или имат такава правоспособност.

4.9. Медицинска годност на ръководителите на полети

4.9.1. Всички ръководители на полети периодично доказват своята медицинска годност да изпълняват задоволително функциите си. Годността се удостоверява чрез съответни прегледи, като се взема предвид възможното намаляване на умствените и физическите способности с напредването на възрастта.

4.9.2. Доказването на медицинска годност, включваща физическа и умствена годност, включва доказването на отсъствие на заболяване или увреждане, поради което лицето, предоставящо обслужване по контрол на въздушното движение (КВД), би било неспособно:

- а) да изпълнява правилно необходимите задачи за предоставяне на обслужване по КВД;
- б) да изпълнява по всяко време възложените му задължения; или
- в) да възприема правилно заобикалящата го среда.

4.9.3. Когато не може да се докаже пълна медицинска годност, трябва да се приложат коригиращи мерки, които осигуряват равностойна безопасност.

5. ДОСТАВЧИЦИ НА ОБСЛУЖВАНЕ И ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ

5.1. Обслужване се предоставя само ако са изпълнени следните условия:

- а) доставчикът на обслужване разполага с необходимите средства, съобразени с мащабите и обхвата на обслужването — пряко или чрез споразумения с трети страни. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: системи, съоръжения, включително енергозахранване, управленска структура, персонал, оборудване и поддръжката му, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответна информация и водене на отчетност;

- б) доставчикът на обслужване разработва и поддържа актуални ръководства за управление и експлоатация, свързани с предоставянето на неговото обслужване, и се придържа към тях. Тези ръководства съдържат всички необходими инструкции, информация и процедури за дейността, за системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на експлоатиращия персонал;
- в) в зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, доставчикът на обслужване въвежда и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, управлява рисковете за безопасността и се стреми към постоянно подобряване на тази система;
- г) доставчикът на обслужване използва единствено персонал с подходяща квалификация и обучение и прилага и поддържа програми за обучение и проверка на персонала;
- д) доставчикът на обслужване установява официални форми на взаимодействие с всички заинтересовани страни, които могат пряко да въздействат на безопасността на предлаганото обслужване, за да се осигури спазването на настоящите съществени изисквания;
- е) доставчикът на обслужване създава и поддържа план за действие в извънредни ситуации, засягащ аварийните и извънредните ситуации, които биха могли да възникнат във връзка с неговото обслужване;
- ж) доставчикът на обслужване създава система за докладване на събития в рамките на системата за управление по буква в), която да допринася за постоянното подобряване на безопасността; и
- з) доставчикът на обслужване предприема мерки, за да се увери, че изискванията по отношение на безопасността за всички системи и оборудване, които експлоатира, са спазени по всяко време.

5.2. Обслужване по КВД се предоставя само ако са изпълнени следните условия:

- а) предотвратяването на умората на персонала, предоставящ обслужване по КВД, се управлява чрез система за работа на смени. Тази система за работа на смени отразява периодите на дежурства, работно време и съобразени периоди за почивка. Ограниченията, установени в системата за работа на смени, вземат предвид всички значими фактори, допринасящи за умората, като например недоспиване, загуба на нормален циркадиален ритъм, нощни смени, общо натрупване на дежурства за дадени периоди от време и разделяне на задълженията между членовете на персонала;
- б) предотвратяването на стреса на персонала, предоставящ обслужване по КВД, се управлява чрез програми за обучение и превенция;
- в) доставчиците на обслужване по КВД разполагат с действащи процедури, чрез които се уверяват, че способностите за преценка на персонала, предоставящ обслужване по КВД, не са намалели, а неговата медицинска годност е на необходимото ниво; и
- г) доставчиците на обслужване по КВД вземат под внимание при своето планиране и дейност оперативните и техническите ограничения, както и принципите, свързани с човешкия фактор.

5.3. Комуникационно обслужване, навигационно обслужване и/или обслужването по обзор се предоставя само ако е изпълнено следното условие:

Доставчиците на обслужване уведомяват своевременно съответните ползватели на въздушното пространство и органите за обслужване на въздушното движение (ОВД) за експлоатационното състояние (и за промените в него) на тяхното обслужване, предоставяно за целите на ОВД.

5.4. Организации за обучение

Организация за обучение, която предлага обучение за персонал, предоставящ обслужване по КВД, отговаря на следните изисквания:

- а) разполага с всички средства, необходими за изпълнението на всички свързани с дейността ѝ задължения. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: съоръжения, персонал, оборудване, методология, документация на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;
- б) в зависимост от предлаганото обучение и размерите на организацията, въвежда и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управлява рисковете за безопасността, включително рисковете, свързани със стандартите на обучението, и да се стреми към постоянно подобряване на тази система; и
- в) се договоря с други съответни организации, ако е необходимо, за да се гарантира постоянното спазване на тези съществени изисквания.

6. АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТИ И АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ

6.1. Авиомедицински експерти

Авиомедицинският експерт трябва:

- а) да притежава необходимата квалификация и правоспособност за упражняване на медицинска професия;
- б) да е преминал през обучение по авиационна медицина и през редовни опреснителни курсове по авиационна медицина, чрез което се гарантира, че са актуализирани стандартите за оценяване; и
- в) да е придобил практически знания и опит относно условията, при които ръководителите на полети изпълняват задълженията си.

6.2. Авиомедицински центрове

Авиомедицинските центрове трябва да отговарят на следните условия:

- а) да притежават всички необходими средства за обхвата от отговорности, свързани с техните права. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: съоръжения, персонал, оборудване, инструменти и материали, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;
- б) в зависимост от типа на предприеманата дейност и размерите на организацията, да са въвели и да поддържат система за управление, осигуряваща спазването на тези съществени изисквания, да управляват рисковете за безопасността и да се стремят към постоянно подобряване на тази система; и
- в) да се договарят с други съответни организации, ако е необходимо, за да се гарантира постоянното спазване на тези изисквания.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

Съществени изисквания за безпилотни въздухоплавателни средства

1. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОЕКТИРАНЕТО, ПРОИЗВОДСТВОТО, ТЕХНИЧЕСКОТО ОБСЛУЖВАНЕ И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА БЕЗПИЛОТНИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

- 1.1 Операторът на безпилотно въздухоплавателно средство трябва да е запознат с приложимите правила на Съюза и приложимите национални правила, свързани с предвидените операции, по-специално по отношение на безопасността, неприкосновеността на личния живот, защитата на данните, наказателната отговорност, застраховането, сигурността или опазването на околната среда. Операторът на безпилотно въздухоплавателно средство трябва да е в състояние да гарантира безопасната експлоатация и поддържането на безопасно разстояние между безпилотното въздухоплавателно средство, от една страна, и хора на земята и други ползватели на въздушното пространство, от друга. Това означава, наред с другото, че това лице трябва да е запознато с инструкциите за експлоатация, предоставени от производителя, и с всички съответни функции на безпилотното въздухоплавателно средство, както и с приложимите правила за полети и процедури за УВД/АНО.
- 1.2 Безпилотното въздухоплавателно средство трябва да бъде проектирано и изработено така, че да е подходящо за предназначението си и да може да бъде експлоатирано, настройвано и поддържано в условията, за които то е проектирано, без при това да се излагат на риск хора.
- 1.3 Ако е необходимо с цел да се намалят произтичащите от експлоатацията рискове, свързани с безопасността, неприкосновеността на личния живот, защитата на личните данни, сигурността или опазването на околната среда, безпилотното въздухоплавателно средство трябва да притежава съответните специфични характеристики и функционални възможности, чрез които принципите за неприкосновеност на личния живот и защита на личните данни да са взети предвид още при проектирането и по подразбиране. В съответствие с нуждите тези характеристики и функционални възможности трябва да осигуряват лесно разпознаване на въздухоплавателното средство и на естеството и целта на експлоатацията, както и да гарантират, че приложимите ограничения, забрани или условия са спазени, най-вече когато експлоатацията се извършва в определени географски зони, отвъд определено разстояние от лицето, опериращо с безпилотно въздухоплавателно средство или на определени височини.

1.4 Организацията, отговорна за производството или за предлагането на пазара на безпилотното въздухоплавателно средство, трябва да предоставя на неговия оператор и, когато е приложимо, на организацията за техническо обслужване информация за видовете операции, за които е предназначено безпилотното въздухоплавателно средство, информация относно ограниченията, както и информацията, необходима за безопасна експлоатация, включително за експлоатационните и екологичните характеристики, ограниченията на летателната годност и аварийните процедури. Тази информация се предоставя по ясен, съгласуван и недвусмислен начин. Оперативните способности на безпилотни въздухоплавателни средства, които могат да бъдат използвани в операции, за които не се изисква сертификат или декларация, трябва да дават възможност да се въведат ограничения, които спазват правилата за въздушното пространство, приложими към такива операции. *(преместено от точка 2.1, буква ж))*

2. ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОЕКТИРАНЕТО, ПРОИЗВОДСТВОТО, ТЕХНИЧЕСКОТО ОБСЛУЖВАНЕ И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА БЕЗПИЛОТНИТЕ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 46, ПАРАГРАФИ 1 И 2

Следните изисквания трябва да бъдат спазени, за да се гарантира задоволително равнище на безопасност за хората на земята и за други ползватели на въздушното пространство по време на експлоатацията на безпилотното въздухоплавателно средство, като при необходимост се отчита степента на рисковете при експлоатацията:

2.1. Летателна годност

2.1.1 Безпилотното въздухоплавателно средство трябва да бъде проектирано по такъв начин, или да съдържа такива характеристики или детайли, че безопасността на лицето, опериращо с безпилотното въздухоплавателно средство или на трети страни във въздуха или на земята, включително недвижимата собственост, да може да бъде доказана по задоволителен начин.

2.1.2 Безпилотните въздухоплавателни средства трябва да запазват изправността си съобразно риска във всички очаквани условия на полет.

2.1.3 При необходимост безпилотното въздухоплавателно средство трябва да може да бъде безопасно контролирано и маневрирано при всички очаквани експлоатационни условия, включително след отказ на една или, ако е уместно, няколко системи. Следва надлежно да се отчетат съображенията, свързани с човешкия фактор, по-специално наличните знания за факторите, позволяващи безопасната експлоатация на технологии от хора.

- 2.1.4 Безпилотните въздухоплавателни средства и техните двигатели, витла, части, немонтираното оборудване и оборудването за управление на безпилотното въздухоплавателно средство от разстояние, трябва да функционират според предвиденото при всички вероятни експлоатационни условия в границите на експлоатационния обхват, за който е проектирано въздухоплавателното средство, и достатъчно извън тях.
- 2.1.5 Безпилотните въздухоплавателни средства и техните двигатели, витла, части, немонтираното оборудване и оборудването за управление на безпилотното въздухоплавателно средство от разстояние, разглеждани поотделно и във взаимодействие помежду си, трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че вероятността от възникване на дадена повреда и сериозността на нейното въздействие върху хората на земята и върху други ползватели на въздушното пространство да са ограничени въз основа на принципите, определени в член 4, параграф 2.
- 2.1.6 Всяко оборудване, участващо в управлението от разстояние на безпилотното въздухоплавателно средство, трябва да улеснява полетните операции, включително със средства за ориентиране в ситуацията и за управление на всяка вероятна ситуация или авария.
- 2.1.7 [...]
- 2.1.8 Организациите, участващи в проектирането на безпилотни въздухоплавателни средства, двигатели и витла, трябва да вземат предпазни мерки, чрез които да бъдат сведени до минимум опасностите, произтичащи от условия — както вътрешни, така и външни за безпилотните въздухоплавателни средства и техните системи — за които практиката е показала, че оказват влияние върху безопасността. Това включва защита от смущения посредством електронни средства.
- 2.1.9 Процесите, материалите и компонентите, използвани при производството на безпилотни въздухоплавателни средства, трябва да водят до подходящи и възпроизводими свойства и характеристики, които да отговарят на проектните характеристики.

2.2. Организации

Организациите, участващи в проектирането, производството, техническото обслужване, оперативните дейности на безпилотни въздухоплавателни средства, и свързаните с това услуги и обучение, отговарят на следните условия:

- а) Организацията трябва да разполага с всички средства, от които се нуждае, за да извършва своята дейност и да гарантира съответствие със съществените изисквания и мерките за изпълнение, приети по силата на член 47, които са от значение за нейната дейност.
- б) Организацията трябва да въведе и поддържа система за управление, осигуряваща спазването на съответните съществени изисквания, да управлява рисковете за безопасността и да се стреми към постоянно подобряване на тази система. Тази система за управление трябва да бъде пропорционална на вида дейност на организацията и нейния размер.
- в) Организацията трябва да създаде система за докладване на събития в рамките на системата за управление, която да допринася за постоянното подобряване на безопасността. Тази система за докладване трябва да бъде пропорционална на вида дейност на организацията и нейния размер.
- г) Организацията трябва да се договаря, когато е уместно, с други организации, за да се гарантира постоянното спазване на тези съществени изисквания.

2.3. Лица, опериращи с безпилотно въздухоплавателно средство

Лицето, опериращо с безпилотно въздухоплавателно средство, притежава необходимите за гарантиране на безопасността на експлоатацията знания и умения, които са пропорционални на рисковете, свързани с вида експлоатация. Това лице доказва също своята медицинска годност, ако такава е необходима за намаляване на съпътстващите рискове за въпросната експлоатация.

2.4. Операции

Операторът на безпилотно въздухоплавателно средство е отговорен за експлоатацията и трябва да предприеме всички подходящи мерки, за да осигури нейната безопасност.

Всеки полет трябва да се изпълнява в съответствие с приложимите закони, правила и процедури, които засягат изпълнението на задълженията, свързани със зоната, въздушното пространство, летищата или обектите, които се планира да бъдат използвани, и когато е приложимо, със съответните системи за УВД/АНО.

- а) При операциите с безпилотни въздухоплавателни средства трябва да бъде гарантирана безопасността на трети страни на земята, както и безопасността на другите ползватели на въздушното пространство, и да бъдат сведени до минимум рисковете, произтичащи от неблагоприятни външни и вътрешни условия, включително условия на обкръжаващата среда, чрез поддържане на подходящо разстояние до други обекти във всички фази на полета.
- б) Безпилотно въздухоплавателно средство трябва да се експлоатира само ако е годно за полет и ако оборудването и другите компоненти и услуги, необходими за планирания полет, са налични и годни за експлоатация.
- в) Операторът на безпилотно въздухоплавателно средство трябва да гарантира, че то притежава необходимото оборудване за навигация, комуникация, наблюдение, откриване и избягване на препятствия, както и всяко друго оборудване, което се счита за необходимо за безопасността на планирания полет, като се вземат предвид естеството на операцията, нормите за въздушното движение и правилата за полети, приложими за всички фази на полета.

3. ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕКОЛОГИЧНАТА СЪВМЕСТИМОСТ НА БЕЗПИЛОТНИТЕ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

Безпилотните въздухоплавателни средства отговарят на изискванията за екологична съвместимост относно експлоатационните характеристики, посочени в приложение III.

ПРИЛОЖЕНИЕ X²

Таблица на съответствието

Регламент (ЕО) № 216/2008	Настоящият регламент
член 1, параграф 1	Член 2, параграфи 1 и 2
член 1, параграф 2	член 2, параграф 3
член 1, параграф 3	член 2, параграф 5
Член 2	Член 1
Член 3	Член 3
Член 4, параграф 1, буква а)	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 4, параграф 1, буква б)	Член 2, параграф 1, буква б), подточка i)
Член 4, параграф 1, буква в)	Член 2, параграф 1, буква б), подточка ii)
Член 4, параграф 1, буква г)	Член 2, параграф 1, буква в)
член 4, параграф 2	член 2, параграф 2
член 4, параграф 3	Член 2, параграф 1, букви б) и в)
Член 4, параграф 3а)	Член 2, параграф 1, букви г) и д) и параграф 2
---	член 2, параграф 6

² Таблицата на съответствието ще трябва да се актуализира на по-късен етап от законодателния процес, след като постановителната част на предложението е напълно готова.

Член 4, параграф 3б	член 2, параграф 7
Член 4, параграф 3в	Член 2, параграф 1, буква ж) и член 2
Член 4, параграфи 4 и 5	Член 2, параграф 3, буква г)
член 4, параграф 6	---
---	член 2, параграф 4
---	Член 4
---	Член 5
---	Член 6
---	Член 7
---	Член 8
Член 5, параграфи 1, 2 и 3	Членове 9 — 16
Член 5, параграф 4, букви а) и б)	член 17, параграф 2
Член 5, параграф 4, буква в)	Член 17, параграф 1, буква б)
---	Член 17, параграф 1, буква а)
член 5, параграф 5	Член 18
член 5, параграф 6	Член 4
Член 6	Членове 9 — 11

Член 7, параграфи 1 и 2	Членове 19 и 20
член 8, параграф 4	Член 21
Член 7, параграфи 3—7	Членове 22 — 25
Член 8, параграфи 1—3	Член 26, член 27, параграфи 1 и 2
---	член 27, параграф 3
член 8, параграф 5	Член 28
член 8, параграф 6	Член 4
Член 8а, параграфи 1—5	Членове 29 — 34
Член 8а, параграф 6	Член 4
Член 8б, параграфи 1—6	Членове 35 — 39, параграф 2
Член 8б, параграф 7	Член 39, параграф 3 и член 4
Член 8в, параграфи 1—10	Членове 40 — 44
Член 8в, параграф 11	Член 4
---	Членове 45 — 47
Член 9	Членове 48 — 50
Член 10, параграфи 1—3	Член 51, параграфи 1 и 2
---	Член 51, параграфи 3—5

член 10, параграф 4	член 51, параграф 6
---	Член 51, параграфи 7—9
член 10, параграф 5	член 51, параграф 10
---	Член 52
---	Член 53
---	Член 54
---	Член 55
Член 11, параграфи 1—3	Член 56, параграфи 1—3
Член 11, параграфи 4—5б	---
член 11, параграф 6	член 56, параграф 4
член 12, параграф 1	Член 57
член 12, параграф 2	---
Член 13	Член 58
Член 14, параграфи 1—3	Член 59
Член 14, параграфи 4—7	Член 60
Член 15	Член 61
Член 16	Член 62
---	Член 63

Член 17	Член 64
Член 18	Член 65, параграфи 1—5
Член 19	Член 65, параграфи 1—5
Член 20	Член 66
Член 21	Член 67
член 22, параграф 1	член 65, параграф 6
член 22, параграф 2	член 65, параграф 7
Член 22а	Член 68
Член 22б	Член 69
Член 23	Член 70, параграфи 1 и 2
---	член 70, параграф 3
Членове 24 и 54	Член 73
Член 25	Член 72
Член 26	Член 74
---	Член 75
---	Член 76

Член 27, параграфи 1—3	Член 77, параграфи 1—3
---	Член 77, параграфи 4—6
---	Член 78
---	Член 79
---	Член 80
Член 28, параграфи 1 и 2	Член 81, параграфи 1 и 2
---	член 81, параграф 3
Член 28, параграфи 3 и 4	Член 81, параграфи 4 и 5
Член 29, параграфи 1 и 2	Член 82, параграфи 1 и 2
член 29, параграф 3	---
Член 30	Член 83
Член 31	Член 84
член 32, параграф 1	член 108, параграф 3
член 32, параграф 2	член 108, параграф 5
Член 33	Член 85, параграфи 1—5
---	член 85, параграф 6

член 34, параграф 1	Член 86, параграфи 1 и 2
---	член 86, параграф 3
Член 34, параграфи 2 и 3	Член 86, параграфи 4 и 5
Член 35	Член 87
Член 36	Член 88
Член 37, параграфи 1—3	Член 89, параграфи 1—3
---	член 89, параграф 4
---	Член 90
Член 38, параграфи 1—3	Член 91, параграфи 1—3
---	член 91, параграф 4
Член 39	---
---	Член 92
Член 40	Член 93
Член 41	Член 94
Член 42	Член 95
Член 43	Член 96

Член 44	Член 97
Член 45	Член 98
Член 46	Член 99
Член 47	Член 100
Член 48	Член 101
Член 49	Член 102
Членове 50 и 51	Член 103
Член 52, параграфи 1—3	Член 104
член 52, параграф 4	член 65, параграф 6
Член 53, параграфи 1 и 2	Член 105, параграфи 1 и 2
член 53, параграф 3	член 65, параграф 6
Член 54	Член 73
Член 55	Член 71
Член 56	Член 106
Член 57	Член 107
Член 58, параграфи 1 и 2	Член 108, параграфи 1 и 2

член 58, параграф 3	член 108, параграф 4
член 58, параграф 4	член 121, параграф 2
Член 59, параграфи 1—4	Член 109, параграфи 1—4
---	член 109, параграф 5
Член 59, параграфи 5—11	Член 109, параграфи 6—12
Член 60	Член 110
Член 61	Член 111
---	Член 112
Член 62	Член 113
Член 63	Член 114
Член 64, параграфи 1—5	Член 115, параграфи 1—5
---	член 115, параграф 6
Член 65	Член 116
Член 65а	---
---	Член 117
Член 66	Член 118
---	Член 119

Член 67	---
Член 68	Член 120
---	член 121, параграф 1
член 58, параграф 4	член 121, параграф 2
Член 69	----
---	Член 122
---	Член 123
---	Член 124
---	Член 125
---	Член 126
Член 70	Член 127

Регламент (ЕО) № 552/2004	Настоящият регламент
Член 1	Членове 1, 2 и 4
Член 2	Член 35
Член 3	Членове 37 — 38a
Член 4	Член 65, параграф 3 и член 104
Член 5	член 38, параграф 2
Член 6	член 38, параграф 1
Член 6a	-
Член 7	Членове 50a, 56 и 59
Член 8	Член 58
Член 9	-
Член 10	-
Член 11	-
Член 12	-
Приложение I	-

Приложение II	Приложение VIII
Приложение III	-
Приложение IV	-
Приложение V	Приложение VI
