

Брюксел, 25 ноември 2014 г.
(OR. en)

15733/14

Междуетноститутуционално досие:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвет
№ предх. док.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
№ док. Ком.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Относно:	<i>Подготовка за заседанието на Съвета (Транспорт, телекомуникации и енергетика) на 3 декември 2014 г.</i> Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване (ЕЕН II+, Регламент за ЕААБ) — Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 12 юни 2013 г. Комисията представи на Съвета и на Европейския парламент две законодателни предложения за актуализиране на регламентите за единното европейско небе и за ускоряване на тяхното изпълнение. Пакетът ЕЕН II+ цели да бъде подобрена конкурентоспособността на европейската система за въздушен транспорт и да се доразвие лансираната през 2004 г. инициатива за единно европейско небе. Общата цел на инициативата за ЕЕН е да се укрепят сега съществуващите норми за безопасност на въздушното движение, да се допринесе за устойчивото развитие на системата за въздушен транспорт и да се подобри цялостното функциониране на европейската система за управление на въздушното движение (УВД) и на аеронавигационното обслужване (АНО).

В този контекст преработката на съществуващите в момента четири регламента за ЕЕН II (предложението за преработка) и промените в Регламента за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност (предложението за ЕААБ) биха опростили законодателната рамка, биха премахнали случаите на дублиране при сега действащите правила, биха подобрили системата за надзор и биха ревизирали съществуващите правила с цел да бъдат подобрени като цяло резултатите от управлението на въздушното движение. Основните проблеми, които се разглеждат в предложенията, са недостатъчната ефективност на аеронавигационното обслужване и разпокъсаността на системата за управление на въздушното движение (УВД).

По-конкретно, с промените в предложението за ЕААБ се цели настоящият обхват на Регламента за ЕААБ да бъде адаптиран към законодателната рамка за ЕЕН, да бъдат отстранени несъответствията между тях и да бъдат включени концепциите за оперативна съвместимост на ЕЕН. С предложението се актуализира и Регламентът за ЕААБ в светлината на неотдавнашните нови постижения в научноизследователската програма SESAR, и той се привежда в съответствие със съвместното изявление и общия подход на Европейския парламент, Съвета и Комисията по отношение на децентрализираните агенции (общия подход).

II. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

Комисията представи пакета предложения за ЕЕН II+ и свързаната с тях оценка на въздействието на заседанието на работна група „Въздушен транспорт“ на 2 септември 2013 г. В изказванията си повечето делегации оцениха предложенията като преждевременни, имайки предвид, че изпълнението на предходния законодателен пакет все още не е показало пълния си потенциал. Те изтъкнаха още, че честите промени в настоящата структура на ЕЕН рискуват да доведат до контрапродуктивни резултати, които да противоречат на общата цел за ефективност. Освен отрицателните становища на държавите членки, подробното разглеждане на пакета ЕЕН II+ на равнище работна група започна едва при италианското председателство през юли 2014 г., като работата по двете законодателни предложения се извършваше паралелно.

За да бъде постигнат бърз напредък по пакета ЕЕН II+ като цяло, председателството следваше ограничен подход по отношение на Регламента за ЕААБ и разгледа само онези членове от предложението, които имат пряка връзка с предложението за преработка на ЕЕН. Делегациите приветстваха фокусиран и ориентиран към резултати подход на председателството, като отчитаха и факта, че от Комисията се очаква през 2015 г. да представи отделно предложение за преразглеждане на Регламента за ЕААБ в неговата цялост. Те изразиха мнение, че някои основополагащи въпроси, свързани със статута на Агенцията и нейната роля, като нейното име или структурата за финансиране, следва да бъдат разгледани в по-широк контекст на отговорностите на Агенцията, а не само от гледна точка на УВД — основния акцент на пакета ЕЕН II+.

Планираното преразглеждане на Регламента за ЕААБ ще даде възможност да бъде направен задълбочен преглед на тези основни и по-обща въпроси, които будят притеснения. Затова проектът на общ подход в приложението обхваща само избрани членове, като всичко останало от предложението на Комисията е оставено неразгледано.

III. ОБЩИ БЕЛЕЖКИ

Като цяло държавите членки приветстваха намерението на Комисията да опрости и изясни съществуващата законодателна рамка на инициативата за единно европейско небе и подкрепиха привеждането в съответствие на регламента за ЕААБ с разпоредбите от предложението за преработка на ЕЕН. Рационализираните, единни правила, особено в техническите регламенти, като оперативната съвместимост и сертифицирането в областта на УВД/АНО, осигуряват добавена стойност посредством премахването на дублирането с Регламента за ЕЕН. Те ясно разграничават икономическото регулиране на ЕЕН, съдържащо се в предложението за преработка, от техническите аспекти на ЕЕН, при които Агенцията има специфичната роля да осигури регламентирането и наблюдението на дейностите по УВД/АНО.

Освен значителната работа, извършена на равнище работна група, Комитетът на постоянните представители разгледа и одобри текста на проекта за общ подход на заседанието си на 21 ноември 2014 г. Тогава Испания поиска разяснения от Комисията във връзка с приложимостта на предложението за ЕААБ по отношение на летищата, по-специално на летището в Гибралтар, и заяви, че нейната позиция ще зависи от евентуална декларация на Комисията в този смисъл. Службите на Комисията потвърдиха, че предложението за ЕААБ като такова не включва летищата, и се ангажираха да представят съответна декларация за протокола от заседанието на Съвета¹.

Преглед на извършената работа е изложен по-долу, като незначителните технически корекции в текста са изобразени с получер шрифт и [...].

Обединеното кралство все още поддържа резерва за парламентарно разглеждане по предложението.

IV. БЕЛЕЖКИ ПО КОНКРЕТНИ ВЪПРОСИ

а) Военни аспекти

Комисията предложи да бъде разширен обхватът на Регламента за ЕААБ, за да се гарантира, че военните доставчици на услуги, при предоставянето на услуги на гражданското движение, отговарят на правилата за гражданското въздушно движение. От началото на обсъжданията, изменението на обхвата срещаше силна съпротива от страна на държавите членки, които смятаха, че откритото привличане на военната общност към спазване на правилата за ЕЕН нарушава нейната регулаторна независимост. След интензивен обмен на мнения с военни експерти от държавите членки и Европейската агенция по отбрана, проведено на 14 октомври 2014 г., председателството заключи, че обхватът на Регламента за ЕААБ ще остане непроменен и ще продължи да се прилага съществуващото задължение на военните да осигуряват като минимум ниво на безопасност с такава ефективност, като тази на основните изисквания, приложими по отношение на гражданските доставчици на услуги.

¹ Подобна декларация вече е правена при приемането на последното изменение на Регламента за ЕААБ — Регламент (ЕО) № 1108/2009 (вж. док. 12955/09 ADD 1).

б) Сертификати и декларации за оперативна съвместимост

Осигуряването на аеронавигационно обслужване подлежи на сертифициране от ЕААБ или от националните надзорни органи, а за някои услуги се изисква лична декларация на доставчика на услуги. Въпреки че тези принципи са определени в член 8 от предложението за преработка на ЕЕН, Регламентът за ЕААБ съдържа правилата по същество, а именно основните изисквания, които доставчиците на аеронавигационно обслужване трябва да спазват (член 8б и приложение Vб). Свързаните с това правила за оправомощаване във връзка с прилагането и по-нататъшното изменение на тези правила (член 8б) и съответните отговорности на ЕААБ (член 22а) също са изложени в Регламента за ЕААБ.

По отношение на квалифицираните органи, на които могат да бъдат делегирани функции на национални органи за надзор, преработката на ЕЕН и Регламентът за ЕААБ следват подобна структура. Предложението за преработка на ЕЕН определя общата рамка за тези образувания, а приложение V от предложението за ЕААБ съдържа критериите, на които те трябва да отговарят.

Като се запазва горепосочената основна структура, съответните разпоредби са рационализирани и изяснени на равнище работна група. По този начин едно единствено определение за „декларация“ и едно единствено приложение за квалифицираните органи са запазени само в предложението за ЕААБ, като по този начин е отстранено дублирането със законодателната рамка за ЕЕН. Отговорностите на Агенцията по отношение на сертификатите и декларациите също са изяснени. Освен това, като допълнителна стъпка в уточняването на отговорностите на Агенцията, няколко делегации изразиха положително отношение към възможността за създаване на европейско равнище на подробни спецификации на основните изисквания. Въпреки това, предвид последствията в по-широк план за отговорностите на ЕААБ на този нов, централизиран и хармонизиран подход, делегациите сметнаха за по-целесъобразно този вариант да бъде разгледан в контекста на цялостното преразглеждане на Регламента за ЕААБ през 2015 г.

в) Маршрутни такси

И в двете предложения от пакета ЕЕН II+ Комисията предлага промени, с които да се добавят маршрутни такси като източник на финансиране за увеличаващите се дейности на Агенцията, свързани с управлението на въздушното движение. В контекста на ЕЕН основната причина за тази промяна беше прехвърлянето на опита, който Евроконтрол има за изпълнението на задачите, които след приемането на регламентите за ЕЕН II бяха поверени на ЕААБ. Като се има предвид обаче, че Комисията на този етап не може да даде гаранции на делегациите за практическите условия и реда на такова прехвърляне от институционалната рамка на Евроконтрол, решението за този допълнителен източник на финансиране беше отложено до провеждането на дискусиите по общата структура на финансиране на ЕААБ в рамките на преразглеждането на Регламента за ЕААБ през 2015 г.

г) Делегирани актове и актове за изпълнение

В общия подход се актуализират разпоредбите за делегираните актове и актовете за изпълнение само в два случая, а именно: за основните изисквания (член 8б) и за таксите и вноските (член 64). Включването на съответните стандартни членове 65а — 65в отразява тези промени, като същевременно при останалата част от разпоредбите намерението е да се запазят продължаващото прилагане на старите правила на комитологията, както са посочени понастоящем в член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

V. РАБОТА В ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Европейският парламент назначи David-Maria SASSOLI за докладчик по досието и прие позицията си на първо четене на 12 март 2014 г.

VI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва на заседанието си на 3 декември 2014 г.:

- да разгледа текста, съдържащ се в приложение I към настоящия доклад, и да приеме общ подход;
- да вземе под внимание и да включи в протокола от заседанието на Съвета изявлението, което ще бъде представено от Комисията.

Член 1

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за:

- а) проектирането, производството, техническото обслужване и експлоатацията на въздухоплавателни продукти, части и прибори, както и персонал и организации, участващи в проектирането, производството и техническото обслужване на такива продукти, части и прибори;
- б) персонал и организации, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства;
- в) проектирането, техническото обслужване и експлоатацията на летища, участващия персонал и организации, както и, без това да засяга общностното и националното законодателство в областта на околната среда и планирането на земеползването, защитата на зоните в непосредствена близост до летища;
- г) проектирането, производството и поддръжката на летищно оборудване, както и персонал и организации, участващи в това;
- д) проектирането, производството и техническото обслужване на системи и съставни части за управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване („УВД/АНО“), както и персонал и организации, участващи в това;
- е) УВД/АНО, както и персонал и организации, участващи в това.

2. Настоящият регламент не се прилага за:

- а) продуктите, частите, приборите, персонала и организациите, посочени в параграф 1, букви а) и б) и при извършване на военни, митнически, полицейски дейности, дейности по търсене и спасяване, огнеборство, брегова охрана или подобни дейности или услуги. Държавите членки се задължават да гарантират, че тези дейности или услуги са надлежно съобразени в рамките на възможното с целите на настоящия регламент;
- б) летища или част от тях, както и оборудването, персонала и организациите, посочени в параграф 1, букви в) и г), които се контролират и експлоатират от въоръжените сили;
- в) УВД/АНО, включително системите и съставните части, персонала и организациите, посочени в параграф 1, букви д) и е), които са осигурени или предоставени от въоръжените сили. Държавите членки се задължават да гарантират, че въздухоплавателните средства, посочени в буква а) от настоящия параграф, са отделени, когато е целесъобразно, от останалите въздухоплавателни средства.

3. Без да се засяга член 8 от Регламент (ЕО) № (XXXX/XXX) за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст), в рамките на възможното държавите членки гарантират, че посочените в параграф 2, буква б) военни съоръжения, които са достъпни за обществено ползване, или посочените в параграф 2, буква в) услуги, предоставени за обществено ползване от военен персонал, осигуряват ефективно ниво на безопасност, което отговаря най-малко на това, което е определено в основните изисквания съгласно приложения Va и Vб.

Член 2

Цели

1. Основната цел на настоящия регламент е да се изгради и поддържа високо и уеднаквено равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа.
2. Допълнителните цели в областите, обхванати от настоящия регламент, са следните:
 - а) да се осигури високо и уеднаквено равнище на защита на околната среда;
 - б) да се улесни свободното движение на стоки, хора и услуги;
 - в) да се подобрява рентабилността в процесите на регулиране и сертифициране, и да се избягва дублиране на национално и европейско равнище;
 - г) да се подпомагат държавите членки при изпълнението на техните задължения съгласно Чикагската конвенция чрез предоставяне на основа за общо тълкуване и уеднаквено прилагане на нейните разпоредби, както и чрез осигуряване на надлежно и своевременно отразяване на разпоредбите ѝ, и по-специално стандартите на ИКАО, в настоящия регламент и на правилата, изготвени за неговото изпълнение;
 - д) да се популяризират възгледите на Общността по отношение на стандартите и правилата за безопасност в гражданското въздухоплаване навсякъде по света чрез създаване на подходящо сътрудничество с трети страни и международни организации;
 - е) да се осигурят равни условия за всички участници във вътрешния въздухоплавателен пазар;
 - ж) да се подпомагат развитието и изпълнението на Генералния план за УВД;
 - з) да се регулира гражданското въздухоплаване по начин, съответстващ на естеството на всяка конкретна дейност.

3. Средствата за постигане на целите по параграфи 1 и 2 са:

- а) подготовка, приемане и уеднаквено прилагане на всички необходими актове;
- б) признаване, без допълнителни изисквания, на сертификати, лицензи, одобрения или други документи, предоставени на продукти, персонал и организации в съответствие с настоящия регламент и правилата за неговото изпълнение;
- в) изграждане на независима Европейска агенция за авиационна безопасност (по-нататък „Агенцията“);
- г) уеднаквено изпълнение на всички необходими актове от националните въздухоплавателни администрации и от Агенцията в рамките на техните сфери на отговорност.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент:

- а) „продължаващ надзор“ означава задачи, които се изпълняват за удостоверяване, че условията, при които е бил издаден сертификатът или които са посочени в дадена декларация, продължават да се спазват през цялото време на валидност на сертификата или декларацията, както и предприемане на всякакви защитни мерки;
- б) „Чикагска конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните приложения, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.;
- в) „продукт“ означава въздухоплавателно средство, двигател или витло;

- г) „части и прибори“ означава всеки инструмент, оборудване, механизъм, част, апарат, допълнителни прибори, софтуер или спомагателни прибори, включително и комуникационно оборудване, което се използва или се предвижда да се използва при експлоатацията или контролирането на въздухоплавателно средство в полет; това включва части от самолетния корпус, двигателя или витлото или оборудване, използвано за направляване на въздухоплавателното средство от земята;
- га) „съставни части за УВД/АНО“ означава съставни части, определени в член 2, точка 19 от Регламент (ЕО) № XXX/XXX за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст);
- д) „сертифициране“ означава всякаква форма на признаване, че продукт, част или устройство, организация или лице съответстват на приложимите изисквания, включително на разпоредбите на настоящия регламент и правилата за неговото изпълнение, както и издаването на съответен сертификат, удостоверяващ такова съответствие;
- да) за целите на УВД/АНО, „декларация“ означава всяко писмено заявление:
- i) относно способността и начините на изпълнение на задълженията на доставчиците на полетно информационно обслужване, както е посочено в член 8б, параграф 3 от настоящия регламент;
 - ii) относно способността и начините за изпълнение на задълженията на организациите, участващи в проектирането, производството или техническото обслужване на системи и съставни части за УВД/АНО, както е посочено в член 8б, параграф 4 от настоящия регламент;
 - iii) относно съответствието или годността за употреба на системи и съставни части, издадено от организация, участваща в проектирането, производството или техническото обслужване на системи и съставни части за УВД/АНО, както е посочено в член 8б, параграф 5а от настоящия регламент;
 - iv) относно проверката на система, която предстои да бъде пусната в експлоатация, издадено от доставчик на услуги, както е посочено в член 8б, параграф 5а от настоящия регламент.

- е) „квалифициран орган“ означава орган, на който Агенцията или национален авиационен орган може да възлага [...] конкретни задачи по сертифициране или надзор, които се изпълняват под контрола на възложителя и на негова отговорност;
- ж) „сертификат“ означава всяко одобрение, лиценз или друг документ, издаден в резултат на сертифициране;
- з) „оператор“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства или едно или повече летища;
- и) „търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността, или, когато не е достъпна за обществеността, която се изпълнява по силата на договор между оператор и клиент, без да е налице контрол от страна на клиента над оператора;
- й) „въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга“ означава:
- i) самолет:
 - с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, или
 - сертифициран за максимална пътникова вместимост над деветнадесет седалки, или
 - сертифициран за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти, или
 - оборудван със: а) турбореактивен(ни) двигател(и) или с повече от един турбовитлов двигател, или
 - ii) хеликоптер, сертифициран:
 - за максимална излетна маса над 3 175 kg, или
 - за максимална пътникова вместимост над девет седалки, или
 - за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти, или
 - iii) въздухоплавателно средство с наклонящо се носещо витло;

- к) „летателен тренажор“ означава всеки тип устройство, с което на земята се имитират условия на полет; тук се включват полетни симулатори, устройства за летателно обучение, тренажори за полетни и навигационни процедури и устройства за основна подготовка за полети по прибори;
- л) „квалификационен клас“ означава заявление, включено в лиценза, което определя привилегии, специални условия или ограничения, свързани с него;
- м) „летище“ означава определена зона (включително сгради, инсталации и оборудване) на земя или вода или на неподвижно съоръжение, неподвижно съоръжение в открито море или плаващо съоръжение, предназначена да бъде използвана, изцяло или частично, за кацане, излитане и движение на въздухоплавателно средство по повърхността;
- н) „летищно оборудване“ означава всяко оборудване, апарат, допълнителни прибори, софтуер или спомагателни прибори, което се използва или се предвижда да се използва, за да спомогне за експлоатацията на въздухоплавателни средства на летище;
- о) „перон“ означава определена зона, предназначена за въздухоплавателните средства за целите на качване или слизане на пътници, товарене или разтоварване на пощенски пратки или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване;
- п) „обслужване по управление на перона“ означава обслужване, предоставено за управление на дейностите и движението на въздухоплавателно средство и наземни превозни средства на перона;
- р) „УВД/АНО“ означава функциите или услугите по управление на въздушното движение, определени в член 2, параграф 10 от Регламент (ЕО) XXX/XXX за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст), аеронавигационно обслужване, определено в член 2, параграф 4 от същия регламент, включително функциите и услугите по управление на мрежата, посочени в член 17 от същия регламент, и услуги, състоящи се в генерирането, обработването, форматирането и доставянето на данни на общото въздушно движение за целите на въздушната навигация, която е определяща за безопасността;
- с) „система за УВД/АНО“ означава всяка комбинация от оборудване и системи, определени в член 2, точка 33 от Регламент (ЕО) № XXX/XXX за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст);

- т) „полетно информационно обслужване“ означава обслужване, осъществявано с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасното и ефективно изпълнение на полетите;
- у) „общ въздушен трафик“ означава всички полети на граждански въздухоплавателни средства, както и всички полети на държавни въздухоплавателни средства, включително военни, митнически и полицейски въздухоплавателни средства, когато тези полети се изпълняват в съответствие с процедурите на ИКАО;
- ф) „Генерален план за УВД“ означава план, утвърден с Решение 2009/320/ЕО на Съвета², в съответствие с член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета³ от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR)⁴.

Член 8б

УВД/АНО

1. Предоставянето на УВД/АНО се извършва в съответствие с основните изисквания, установени в приложение Vб и, доколкото е приложимо, с приложение Va.
2. От доставчиците на УВД/АНО се изисква да притежават сертификат. Сертификатът се издава, когато доставчикът е демонстрирал своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с изключителните права на доставчика. Предоставените изключителни права и обхватът на предоставените услуги се посочват в сертификата.
3. Чрез дерогация от параграф 2 държавите членки могат да решат, че доставчиците на полетно информационно обслужване имат право да декларират своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с предоставяното обслужване.

² ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 41.

³ ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1., изменен с Регламент (ЕО) № 1361/2008 на Съвета и Регламент № 721/2014 на Съвета (ОВ L 352, 31.12.2008 г. и ОВ L 192, 1.7.2014 г.).

4. Мерките, посочени в параграф 6, могат да определят изискване за сертифициране или деклариране по отношение на организациите, участващи в проектирането, производството или техническото обслужване на системи и съставни части за УВД/АНО, от които зависи изключително безопасността или оперативната съвместимост. Сертификатът на тези организации се издава, когато те са демонстрирали своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с техните изключителни права. Предоставените изключителни права се посочват в сертификата.
5. Мерките, посочени в параграф 6, могат да определят изискване за сертифициране по отношение на системите и съставните части за УВД/АНО, от които зависи изключително безопасността или оперативната съвместимост. Сертификатът за тези системи и съставни части се издава, когато заявителят е показал, че системите и съставните части отговарят на подробните спецификации, създадени да гарантират съответствие с основните изисквания, посочени в параграф 1.
- 5а. Мерките, посочени в параграф 6, могат да определят изискване за деклариране от доставчика на УВД/АНО, посочено в член 3, буква да), подточка iv) или от организацията, участваща в проектирането, производството или техническото обслужване на системи и съставни части за УВД/АНО, посочени в член 3, буква да), подточка iii), по отношение на системите и съставните части за УВД/АНО, от които зависи изключително безопасността или оперативната съвместимост.
6. Мерките, необходими за прилагането на настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член [...] 65а, параграф 2. Тези мерки уточняват по-специално:
- а) условията за предоставяне на УВД/АНО в съответствие с основните изисквания, установени в приложение Vб и, ако е приложимо, в приложение Va;
 - б) условията за установяване и уведомяване на заявителя за подробните спецификации, приложими за системите и съставните части за УВД/АНО;

- в) условията за издаване, поддържане, изменяне, спиране на действието или отнемане на сертификатите, посочени в параграф [...] 2, и по целесъобразност, параграф 5;
- г) отговорността на притежателите на сертификати;
- д) по целесъобразност, условията и процедурите за деклариране от страна на доставчици на обслужване и организации, участващи в проектирането, производството или техническото обслужване на системи и съставни части за УВД/АНО, посочени в параграфи 3—5а, както и за надзора над тях;
- е) условията, при които операциите се забраняват, ограничават или се подчиняват на определени условия в интерес на безопасността;
- ж) условията за публикуване и разпространение на задължителна информация, с оглед да се осигури безопасността при предоставянето на УВД/АНО;
- з) [заличена]
- и) правилата за експлоатация и необходимите съставни части за УВД/АНО за използване на въздушното пространство.

По отношение на предоставянето на УВД/АНО Комисията се оправомощава да изменя или допълва чрез делегирани актове в съответствие с член 65б приложение Vб, когато е необходимо по причини от техническо, оперативно или научно естество или факти, засягащи безопасността, в областта на УВД/АНО, в степента, необходима за постигането на целите, определени в член 2.

7. Мерките, посочени в параграф 6:

- а) отразяват съвременните технологии и най-добрите практики в областта на УВД/АНО и са съвместими с Генералния план за УВД, ако е приложимо;
- б) са пропорционални на вида и сложността на предоставяните услуги;
- в) отчитат световния опит в областта на УВД/АНО, както и научния и техническия прогрес;
- г) се разработват, доколкото е приложимо, въз основа на съответните разпоредби на Регламент (ЕО) № [XXX/XXX] за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст), и предвиждат преходни механизми за гарантиране на последователност с вече дадените съгласно посочения регламент сертификати; първоначално включват разпоредбите за безопасност на тези регламенти и при целесъобразност, в случай на бъдещи изменения, вземат предвид най-новите научно-технически постижения;
- д) позволяват да се реагира незабавно на причини за произшествия и сериозни инциденти.

Член 13

Квалифицирани органи

При възлагане на конкретна задача по сертифициране или надзор на квалифициран орган Агенцията или съответният национален орган по въздухоплаване гарантира, че този орган отговаря на критериите, посочени в приложение V.

Квалифицираните органи не издават сертификати или разрешения, нито получават декларации.

ГЛАВА III
ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

РАЗДЕЛ I
Задачи

Член 17

Създаване и функции на Агенцията

1. За целите на изпълнението на настоящия регламент се създава Европейска агенция за авиационна безопасност.
2. С цел да се осигури правилното функциониране и развитие на авиационната безопасност Агенцията:
 - а) извършва всяка задача и формулира становища по всички въпроси, обхванати от член 1, параграф 1;
 - б) подпомага Комисията чрез подготовка на мерки, които да се предприемат за изпълнение на настоящия регламент. Когато това включва технически правила, и по-специално правила, отнасящи се до аспекти на конструкцията, проектирането и експлоатацията, Комисията не може да променя тяхното съдържание без предварително съгласуване с Агенцията. Агенцията предоставя на Комисията и необходимата техническа, научна и административна подкрепа за изпълнението на задачите;
 - в) предприема необходимите мерки в рамките на правомощията, предоставени от настоящия регламент или друго законодателство на Съюза;
 - г) провежда инспекции и разследвания, необходими за изпълнение на нейните задачи;
 - д) в своята сфера на компетентност изпълнява от името на държави членки, функции и задачи, възложени им от приложимите международни конвенции, и по-специално от Чикагската конвенция.
 - е) подкрепя компетентните органи на държавите членки при изпълнението на техните задачи, като осигурява форум за обмен на информация и експертен опит, предоставяни на доброволни начала от държавите членки.

Член 22а

УВД/АНО

По отношение на УВД/АНО, посочено в член 4, параграф 3в, Агенцията:

- а) провежда, самостоятелно или чрез национални въздухоплавателни органи или квалифицирани органи, инспекции и одити на организациите, които тя сертифицира;
- б) издава и подновява сертификатите на организации, намиращи се извън територията, за която се прилагат разпоредбите на Договора, които предоставят обслужване във въздушното пространство на територията, за която се прилага Договорът;
- в) издава и подновява сертификати на организации, предоставящи паневропейско обслужване;
- ва) издава и подновява сертификати на организации или получава декларации от организации, участващи в проектирането, производството или техническото обслужване на паневропейски системи и съставни части за УВД/АНО;
- вб) получава декларации от организации, които сертифицира, както е посочено в букви б) и в) по отношение на системи за УВД/АНО;
- г) изменя, спира действието или отнема съответни сертификати, когато условията, при които те са издадени, вече не се изпълняват или ако притежателят на сертификата не изпълнява задълженията, наложени му от настоящия регламент или от правилата за неговото прилагане.

Ако това се изисква от съответните държави членки, Агенцията изпълнява и задачите, определени в букви в)—г) по отношение на други организации.

РАЗДЕЛ III
Методи на работа

Член 52

**Процедури по изготвяне на становища, сертификационни спецификации и
инструктивни материали**

1. В най-кратък срок след влизането в сила на настоящия регламент управителният съвет създава прозрачни процедури за издаване на становища, сертификационни спецификации, приемливи средства за съответствие и инструктивни материали, посочени в член 18, букви а) и в).

Тези процедури:

- а) се основават на наличния опит на гражданските и, по целесъобразност, военните авиационни регулаторни органи на държавите членки;
 - б) когато е необходимо, включват експерти от съответните заинтересовани страни, включително от военната област, и черпят от опита на Евроконтрол, съответните европейски органи за стандартизация или други специализирани органи;
 - в) гарантират, че Агенцията публикува документи и провежда широки консултации със заинтересованите страни по график и процедура, която включва задължение на Агенцията да представи писмен отговор в процеса на консултиране.
2. Когато Агенцията, съгласно член 19, изготвя становища, сертификационни спецификации, приемливи средства за съответствие и инструктивни материали, които следва да се прилагат от държавите членки, тя установява процедура за консултиране с държавите членки. За тази цел тя може да създаде работна група, в която всяка държава членка има право да посочи експерт.
3. Мерките, посочени в член 18, букви а) и в), както и процедурите, установени съгласно параграф 1 от настоящия член, се публикуват в официална публикация на Агенцията.
4. Установяват се специални процедури по отношение на незабавни действия, които Агенцията следва да предприеме, за да реагира на проблем по безопасността и да информира съответните заинтересовани страни за изискваните от тях действия.

РАЗДЕЛ IV
Финансови изисквания

Член 59

Бюджет

1. Приходите на Агенцията се състоят от:
 - а) вноската от Съюза;
 - б) вноската от всяка трета европейска страна, с която Съюзът е сключил споразумения, както е посочено в член 6б;
 - в) таксите, плащани от заявителите или от притежатели на сертификати и одобрения, издавани от Агенцията;
 - г) такси за публикации, обучение и всякакви други услуги, предоставяни от Агенцията; и
 - д) всякакви доброволни вноски от държави членки, трети държави или други организации, при условие че такава вноската не компрометира независимостта и безпристрастността на Агенцията;
 - е) вноски от органи на Съюза за изпълнението на нейните задачи съгласно член 24 от Регламент (ЕО) № (XXXX/XXX) за прилагането на Единното европейско небе (преработка);
2. Разходите на Агенцията включват разноски за персонал, административни, инфраструктурни и оперативни разноски.

3. Приходите и разходите са в баланс.
4. Регулаторните бюджети и определените и събрани такси за сертификационни дейности се водят отделно в бюджета на Агенцията.
5. Всяка година управителният съвет, на базата на проект на разчетите за приходите и разходите, изготвя разчетите за приходите и разходите на Агенцията за следващата финансова година.
6. Разчетите, посочени в параграф 4, които включват проект на щатно разписание, заедно с временна работна програма, се изпращат най-късно до 31 март от управителния съвет на Комисията и на държавите, с които Общността е сключила споразумения, както е посочено в член 66.
7. Разчетите се изпращат от Комисията на бюджетния орган заедно с предварителния проект за общ бюджет на Европейския съюз.
8. Въз основа на разчетите Комисията включва в предварителния проект за общ бюджет на Европейския съюз разчетите, които тя счита за необходими за щатното разписание, и размера на субсидиите, които следва да бъдат отчислени от общия бюджет, който тя представя пред бюджетния орган в съответствие с член 272 от Договора.
9. Бюджетният орган разрешава отпускането на бюджетните кредити за субсидия на Агенцията. Бюджетният орган приема щатното разписание на Агенцията.
10. Управителният съвет приема бюджета. Бюджетът става окончателен след окончателното приемане на общия бюджет на Европейския съюз. Когато е необходимо той се коригира съответно.

11. Управителният съвет, колкото е възможно по-скоро, нотифицира бюджетния орган за намерението си да изпълнява всеки проект, който може да има значителни финансови последиствия за финансирането на бюджета, по-специално всякакви проекти, свързани със собственост, като наемането или закупуването на сгради. Управителният съвет информира Комисията за това.

Когато клон на бюджетния орган е нотифицирал намерението си да представи становище, той изпраща становището си на управителния съвет в срок от шест седмици от датата на нотификацията на проекта.

Член 64

Такси и вноски

1. Такси и вноски се начисляват за следните дейности:
- а) издаване и подновяване на сертификати, както и за свързаните функции по продължаващ надзор;
 - б) предоставяне на услуги; те отразяват действителната стойност на всяка индивидуално предоставена услуга;
 - в) обработване на жалби;
 - г) регистриране на декларации, както и свързаната функция по продължаващ надзор в областта на УВД/АНО.

Всички такси и вноски се изразяват и плащат в евро.

2. Размерът на таксите и вноските се фиксира на такова равнище, което да осигури, че произлизащите от тях приходи са по принцип достатъчни да покрият пълната стойност на разходите за предоставяните услуги. Всички разходи на Агенцията, свързани със служители, ангажирани с посочените в параграф 3 дейности, включително свързаните с тях пропорционални пенсионни вноски от работодателя, също се включват в тези разходи. Таксите и вноските, включително събраните през 2007 г., са целеви приходи за Агенцията.

3. Мерките, необходими за прилагането на настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член[...] 65а, параграф 2. Тези мерки определят по-специално дейностите, за които се дължат такси и вноски съгласно член 59, параграф 1, букви в), г) и е), размера на таксите и вноските за всяка дейност и начина, по който те трябва да се заплащат. С Агенцията се провеждат консултации относно проекта за мерки за изпълнение.

Член 65а

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 65б

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8б, параграф 6, последна алинея, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на публикуване на настоящия регламент]. Делегирането на правомощия се продължава с мълчаливо съгласие за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 8б, параграф 6, последна алинея, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. От особено значение е преди приемането на тези делегирани актове Комисията да следва обичайната си практика и да осъществи консултации с експерти, включително експерти на държавите членки. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 8б, параграф 6, последна алинея, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 65в

Процедура по спешност

[...]

Член [x]

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*⁵.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

⁵ За ОВ: „Настоящият регламент се публикува заедно с Регламента за ЕААБ (ЕО) № [XXXXXX]. Това ще направи възможно влизането в сила и на двата регламента по едно и също време.“

ПРИЛОЖЕНИЕ V

КРИТЕРИИ ЗА КВАЛИФИЦИРАНИТЕ ОРГАНИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 13 („КВАЛИФИЦИРАН ОРГАН“ ИЛИ „ОРГАН“)

1. Органът, неговият директор и персоналът, отговорен за провеждане на проверките, не могат да участват, пряко или като упълномощени представители, в проектирането, производството, маркетинга или поддръжката на продуктите, частите, приборите, съставните елементи или системите в тяхната експлоатация, сервизна поддръжка или употреба. Това не изключва възможността за обмяна на техническа информация между участващите организации и квалифицирания орган.
2. Органът и персоналът, отговорни за сертифицирането и надзора, инспекциите и проверките, 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 извършването от тях сертифициране и надзор, техните разследвания, инспекции и проверки, особено от лица или групи лица, засегнати от тези резултати.
3. Органът трябва да разполага с достатъчно персонал и средства за съответно изпълнение на техническите и административните задачи, свързани с процеса на сертифициране и надзор, инспекциите и проверките; органът трябва също да има достъп до оборудването, необходимо за извънредни проверки.
4. Квалифицираният орган и неговият персонал, отговарящ за разследванията, трябва да притежават:
 - солидно техническо и професионално образование,
 - задоволителни знания за изискванията на задачите по сертифициране, инспекциите и проверките, които извършват, и съответен опит в такива процедури,
 - умения, необходими за съставянето на декларации, отчети и доклади, с цел доказване, че разследванията, инспекциите и проверките са били извършени.

- способността документално да докажат обширен опит в оценяването на публични и частни образувания.
5. Безпристрастността на персонала, отговорен за разследванията, инспекциите и проверките, трябва да бъде гарантирана. Възнаграждението на този персонал не трябва да зависи от броя на извършените разследвания, инспекции и проверки или от получените от тях резултати.
 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 или самата държава членка носи отговорност за инспекциите.
 7. Персоналът на органа трябва да пази професионална тайна по отношение на цялата информация, получена при изпълнение на задачите по настоящия регламент.

ПРИЛОЖЕНИЕ V6

ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА УВД/АНО И РЪКОВОДИТЕЛИ НА ПОЛЕТИ

1. Използване на въздушното пространство

- а) Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 1, параграф 2, буква а), във всички етапи на полета или намиращи се по работната площ на летище, се експлоатират в съответствие с общи принципни правила за експлоатация и всички приложими процедури, определени за използването на въздушното пространство.
- б) Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 1, параграф 2, буква а), са снабдени с изискваното оборудване и се експлоатират в съответствие с тях. Оборудването, използвано в системата за УВД/АНО, също отговаря на изискванията от точка 3.

2. Обслужване

- а) *Аеронавигационна информация и данни, предназначени за ползвателите на въздушното пространство за целите на въздухоплаването*
 - i) Данните, използвани като източник за аеронавигационна информация, са достатъчно качествени, пълни, актуални и своевременно предоставени.
 - ii) Аеронавигационната информация трябва да е вярна, пълна, актуална, недвусмислена, със съответния интегритет в подходящ за ползвателите формат.
 - iii) Разпространението на тази аеронавигационна информация до ползвателите на въздушното пространство е навременно и за него се използват достатъчно надеждни и експедитивни средства за комуникация, защитени от намеса и повреда.
- б) *Метеорологична информация*
 - i) Данните, използвани като източник за аеронавигационна метеорологична информация, са достатъчно качествени, пълни и актуални.

- ii) Във възможно най-голяма степен аеронавигационната метеорологична информация трябва да е точна, пълна, актуална, недвусмислена и със съответния интегритет, за да отговаря на потребностите на ползвателите на въздушното пространство.
- iii) Разпространението на тази аеронавигационна метеорологична информация до ползвателите на въздушно пространство трябва да е навременно и за него да се използват достатъчно надеждни и експедитивни средства за комуникация, защитени от намеса и повреда.

в) *Обслужване на въздушното движение*

- i) Данните, използвани като източник за предоставянето на обслужване на въздушното движение, трябва да са верни, пълни и актуални.
- ii) Обслужването на въздушното движение трябва да е достатъчно точно, пълно, актуално и недвусмислено, за да отговаря на потребностите от безопасност на ползвателите.
- iii) Автоматизираните средства за предоставяне на информация или съобщения/указания на ползвателите трябва да се проектират, произвеждат и поддържат по съответния ред, за да се гарантира, че са годни за използване по предназначение.
- iv) Обслужването по контрола на въздушното движение и съпътстващите го процеси осигуряват достатъчна дистанция между въздухоплавателните средства, а в рамките на маневрената площ на летището предотвратяват сблъсъци между въздухоплавателни средства и препятствия, и ако е необходимо, подпомагат защитата от други опасности във въздуха; те осигуряват и бърза и навременна координация с всички съответни ползватели и съседни органи на въздушното пространство.
- v) Комуникацията между органите за обслужване на въздушното движение и въздухоплавателните средства, както и между съответните органи за обслужване на въздушното движение трябва да е навременна, ясна, правилна и недвусмислена, защитена от намеса и общоразбираема и, ако е приложимо, потвърдена от всички участници.

- vi) 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.

г) *Комуникационно обслужване*

Комуникационното обслужване постига и поддържа достатъчно добри работни показатели по отношение на неговата наличност, интегритет, непрекъснатост и навременност. То е бързо и защитено от повреда.

д) *Навигационно обслужване*

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

е) *Обслужване по обзор*

Обслужването по обзор трябва да 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 на тяхната точност, интегритет, непрекъснатост и вероятност за откриване.

ж) *Управление на потоците въздушно движение*

Тактическото управление на потоците въздушно движение на нивото 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 претоварване във въздуха или на летищата. Извършва се управление на потоците с оглед оптимизиране на наличния капацитет при използване на въздушното пространство и подобряване на процесите на управление на потоците въздушно движение. То се основава на безопасност, прозрачност и ефикасност, като се гарантира гъвкаво и своевременно осигуряване на капацитет в съответствие с европейския аеронавигационен план.

Мерките, посочени в член 8б, параграф 6, относно управлението на потоците въздушно движение подпомагат оперативните решения на доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори и ползвателите на въздушното пространство и обхващат следните области:

- а) планиране на полетите;
- б) използване на наличния капацитет на въздушното пространство по време на всички етапи на полета, включително определянето на слотове по време на изпълнение на маршрута;
- в) използване на маршрути от общото въздушно движение, включително:
 - създаването на единна публикация за ориентация на маршрутите и движението,
 - възможности за отклоняване на общото въздушно движение от претоварени зони, и
 - правила за приоритет по отношение на достъпа до въздушното пространство за общото въздушно движение, особено по време на претоварване на зоните и при кризи,
- г) съгласуването между полетните планове и летищните слотове, както и необходимата координация със съседните райони, по целесъобразност.

з) *Управление на въздушното пространство*

Назначаването на определени части от въздушното пространство за използване с дадена цел трябва да се наблюдава, координира и обявява своевременно, с цел намаляване на риска от загуба на сепарацията между въздухоплавателните средства при всякакви обстоятелства.

Предвид организацията на военни дейности и свързани 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 прилагана съгласно Регламент (ЕО) № (XXXX/XXX) за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст), за да се улесни управлението на въздушното пространство и на въздушното движение в контекста на общата транспортна политика.

и) 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 оборудване

а) Общи положения

Системите и оборудването за УВД/АНО, предоставящи съответната информация до и от въздухоплавателните средства и на земята, са добре проектирани, произведени, инсталирани, поддържани и експлоатирани, за да се гарантира, че са годни за използването им по предназначение.

Системите и процедурите трябва да включват по-специално необходимите за поддържане на следните функции и обслужване:

1. Управление на въздушното пространство.
2. Управление на потоците въздушно движение.
3. Обслужване на въздушното движение и по-специално системи за обработка на полетни данни, системи за обработка на данни от наблюдения и системи за взаимодействие човек — машина.
4. Комуникации, включително комуникации земя — земя, въздух — земя и въздух — въздух.
5. Навигация.
6. Наблюдение.
7. Аеронавигационно информационно обслужване.
8. Използване на метеорологична информация.

б) Цялост, работни показатели и надеждност на системите и оборудването

Целостта и работните показатели по отношение на безопасността на системите и оборудването, независимо дали са на въздухоплавателното средство, на земята или във въздушното пространство, са годни да бъдат използвани по предназначение. Те покриват изискваното ниво на експлоатационните работни показатели за всички предвидими експлоатационни условия и в течение на целия им експлоатационен живот.

Системите за УВД/АНО и техните съставни елементи се проектират, произвеждат, поддържат и експлоатират, като се използват 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 може по-точно да бъде описано чрез обмена 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.

EATMN, нейните системи и техните съставни елементи оказват координирана подкрепа на новите договорени и утвърдени концепции за работа, с които се повишават качеството, устойчивостта и ефективността на аеронавигационното обслужване и по-специално неговите безопасност и капацитет.

EATMN, нейните системи и техните съставни елементи подкрепят 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.

За постигането на тези цели EATMN, нейните системи и техните съставни елементи подкрепят навременния обмен на точна и съгласувана информация, обхващаща всички фази на полета, между гражданската страна и военната страна, без да се засягат интересите на политиката за сигурността или отбраната, включително изискванията за поверителност.

в) *Проектиране на системи и оборудване*

- i) Системите и оборудването се проектират така че да отговарят на приложимите изисквания за безопасност.
- ii) Системите и оборудването, разглеждани като цяло, поотделно и във взаимодействие помежду си, се проектират по такъв начин, че да съществува обратнопропорционална връзка между вероятността повреда да причини пълен срив на системата и тежестта на въздействието на тези събития върху безопасността на обслужването.
- iii) Системите и оборудването, разглеждани поотделно и в комбинация, се проектират при отчитане на ограниченията, свързани с човешките способности и възможности.
- iv) Системите и оборудването се проектират така че да са защитени от непреднамерени вредни взаимодействия с външни елементи.
- v) Информацията, необходима за производството, инсталирането, експлоатацията и техническото обслужване на системите и оборудването, както и информацията за опасни условия, се предоставя на персонала по ясен, съгласуван и недвусмислен начин.

г) *Постоянно ниво на обслужване*

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

4. *Квалификация на ръководителите на полети*

а) *Общи положения*

Лице, което започва обучение за ръководител на полети или за стажант-ръководител на полети, притежава съответната образователна степен и достатъчна физическа и умствена зрялост за придобиване, запаметяване и прилагане на съответните теоретични познания и практически умения.

б) *Теоретична подготовка*

- i) Ръководителят на полети придобива и поддържа ниво на познания, което да съответства на изпълняваните функции и да е пропорционално на рисковете, свързани с вида обслужване.
- ii) Придобиването и запаметяването на теоретични знания се демонстрира чрез непрекъснато оценяване по време на обучението или чрез подходящи изпити.
- iii) 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.

в) *Практически умения*

- i) Ръководителят на полети придобива и поддържа необходимите практически умения за изпълнение на своите функции. Тези умения са пропорционални на рисковете, свързани с вида обслужване и включват, ако това е необходимо за изпълнението на функциите, най-малко следното:
 - i. оперативни процедури;
 - ii. аспекти, специфични за работата;
 - iii. извънредни и аварийни ситуации; и
 - iv. човешки фактори.
- ii) Ръководителят на полети демонстрира способност за изпълняване на съответните процедури и задачи със степен на компетентност, отговаряща на функциите, които изпълнява.
- iii) 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.

г) *Езикова компетентност*

- i) Ръководителят на полети демонстрира умения в говоренето и разбирането на английски език на такова равнище, че да може да комуникира ефективно само гласово (телефон/радиотелефон) и при директен контакт по конкретни теми, свързани с работата, включително аварийни ситуации.
- ii) Когато е необходимо в определена част от въздушното пространство за целите на предоставянето на обслужване на въздушното движение (ОВД), ръководителят на полети притежава умения и в говоренето и разбирането на националния/ите език/ци на описаното по-горе ниво.

д) *Синтетични средства за обучение (ССО)*

Когато се използват ССО за практическо обучение за ориентиране в обстановката и човешкия фактор или с цел доказване на придобиване или поддържане на умения, те имат ниво на работните показатели, което да позволява подходящо симулиране на работната среда и оперативните ситуации, в зависимост от предоставяното обучение.

е) *Курс на обучение*

- i) Обучението се извършва чрез курс на обучение, който може да включва теоретичен и практически инструктаж, включително обучение на ССО, ако е уместно.
- ii) За всеки вид обучение се съставя и одобрява съответен курс на обучение.

ж) *Инструктори*

- i) Теоретичното обучение се осъществява от подходящо квалифицирани инструктори. Те:
 - i. притежават необходимите знания в областта, в която ще обучават; и
 - ii. са демонстрирали способността си да използват съответните техники за инструктаж.

- ii) Инструктажът по практически умения се осъществява от надлежно квалифицирани инструктори, притежаващи следните квалификации:
 - i. да отговарят на изискванията за притежаване на теоретични познания и опит, необходими за провеждания инструктаж;
 - ii. да са демонстрирали способността си да обучават и да използват съответните техники за инструктаж;
 - iii. да са прилагали техники за инструктаж относно процедурите, по които е предвидено да се проведе инструктаж; и
 - iv. да участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират поддържането на компетенциите за инструктаж.
- iii) Инструкторите по практически умения също са ръководители на полети или имат такава правоспособност.

3) *Оценяващи*

- i) Лицата, отговарящи за оценяването на уменията на ръководителите на полети:
 - i. са демонстрирали способността си да оценяват работата и да провеждат тестове и проверки на ръководителите на полети; и
 - ii. участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират актуализирането на стандартите за оценка.
- ii) Оценителите по практически умения също са ръководители на полети или имат такава правоспособност в областите, за които предстои да се направи оценка.

и) Медицинска годност на ръководителите на полети

i) Медицински критерии

- i. Всички ръководители на полети периодично демонстрират 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;
- ii. Демонстрирането на медицинска годност, включваща физическа и умствена годност, включва доказването на отсъствие на заболяване или увреждане, вследствие на което лицето, предоставящо обслужване по контрол на въздушното движение (КВД), би било неспособно:
 - да изпълнява правилно необходимите задачи за предоставяне на обслужване по КВД;
 - да изпълнява по всяко време възложените му задължения; или
 - да възприема правилно заобикалящата го среда.

- ii) Когато медицинската годност не може да бъде доказана напълно, могат да се приложат коригиращи мерки, които гарантират равностойна безопасност.

5. Доставчици на обслужване и организации за обучение

а) Не се предоставя обслужване, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:

- i) Доставчикът на обслужване пряко или косвено посредством договори разполага с необходимите средства, съобразени с мащабите и обхвата на обслужването. 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;
- ii) Доставчикът на обслужване разработва и поддържа актуални управленски и оперативни ръководства, свързани с предоставянето на неговото обслужване, и работи в съответствие с тези ръководства. Тези ръководства съдържат всички необходими указания, информация и процедури за дейността, за системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на оперативния персонал;

- iii) Доставчикът на обслужване въвежда и поддържа система за управление, основана на риска, за да осигури спазването на основните изисквания от настоящото приложение и се стреми към постоянно подобряване на тази система, като поема инициативата;
 - iv) Доставчикът на обслужване използва единствено персонал с подходяща квалификация и обучение и прилага и поддържа програми за обучение и проверка на персонала;
 - v) Доставчикът на обслужване установява официални интерфейси с всички заинтересовани страни, които могат да повлияят пряко върху безопасността на техните услуги, за да се осигури спазването на настоящите основни изисквания;
 - vi) Доставчикът на обслужване създава и поддържа план за действие в извънредни ситуации, засягащ аварийните и извънредните ситуации, които биха могли да възникнат по отношение на неговото обслужване;
 - vii) Доставчикът на обслужване създава и поддържа програма за безопасност и предотвратяване на авиационни произшествия и инциденти, включваща програма за докладване и анализ на авиационни събития, която се използва от системата за управление с цел постоянно подобряване на степента на безопасност, както и
 - viii) Доставчикът на обслужване предприема действия, за да се увери, че изискванията по отношение на безопасността и оперативната съвместимост за всички системи и оборудване, които експлоатира, се спазват по всяко време.
- б) *Не трябва да се предприема предоставяне на обслужване по КВД, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:*
- i) Предотвратяването на умората на персонала, предоставящ обслужване по КВД, трябва да се управлява чрез система за работа на смени. Тази система за работа на смени отразява периоди на дежурства, работното време и адаптираното време за почивка. Ограниченията, установени в системата за работа на смени, вземат предвид всички значими фактори, допринасящи за умората, като например лишаване от сън, нарушаване на цикъла на смяна на деня и нощта, нощни смени, общо натрупване на дежурства за дадени периоди от време и разделяне на задълженията между членовете на персонала.
 - ii) Предотвратяването на стреса на персонала, предоставящ обслужване по КВД, се управлява чрез програми за обучение и превенция.

- iii) Доставчиците на обслужване по КВД имат действащи процедури, чрез които се уверяват, че способностите за преценка, притежавани от персонала, предоставящ обслужване по КВД, не са намалели или че неговата медицинска годност е на необходимото ниво.
 - iv) Доставчиците на обслужване по КВД вземат под внимание в своето планиране и дейност оперативните и техническите ограничения, както и принципите, свързани с човешкия фактор.
- в) *Предоставянето на комуникационно, навигационно обслужване и/или обслужване по обзор не се предприема, освен в случаите, когато 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.

г) *Организации за обучение*

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

- i) разполага с всички средства, необходими за изпълнението на всички свързани с дейността си 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;
- ii) въвежда и поддържа система за управление, отнасяща се до безопасността и стандартите на обучението, и се стреми към постоянно подобряване на тази система; както и
- iii) сключва, при необходимост, споразумения с други компетентни организации, за да се гарантира непрекъснато спазване на тези основни изисквания.