РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/2237 НА КОМИСИЯТА

от 15 декември 2021 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията за експлоатация при всякакви метеорологични условия и за обучение и проверка на летателните екипажи

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 23, параграф 1, член 27, параграф 1 и член 31 от него,

като има предвид, че:

(1) Операторите и персоналът, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства, както и националните компетентни органи, следва да отговарят на съответните съществени изисквания за въздушните операции, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139.

(2) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) се определят подробни правила за въздушните операции. Съществуващите правила, уреждащи експлоатацията при всякакви метеорологични условия, следва да бъдат актуализирани, за да се гарантира, че отразяват последните технологични постижения при новите бордови системи и най-добрите практики в областта на въздушните операции.

(3) За да се гарантира високо равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, е необходимо да се обърне внимание на експлоатацията при всякакви метеорологични условия във всички съответни области на въздухоплаването, включително първоначалната летателна годност, въздушните операции, лицензирането на летателните екипажи и летищата, както и да се вземе предвид световният въздухоплавателен опит и научният и техническият напредък при въздушните операции. Поради това с новите правила следва да се повиши хармонизацията с изискванията на Федералната авиационна администрация на САЩ и да се включат в правото на Съюза, доколкото е възможно, последните изменения на стандартите, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), а именно приложение 6, част I (11-о издание), част II (10-о издание) и част III (9-о издание), по отношение на експлоатацията при всякакви метеорологични условия и терминологията във връзка с подходите по прибори.

(4) Освен това следва да се създаде възможност за безопасни операции с вертолети по правилата за полети по прибори (IFR), включително използването на подходи и отлитания до точка в пространството. Към настоящия момент операциите с вертолети се извършват основно по правилата за визуални полети, поради което правилата за експлоатация на вертолети бяха доразвити. Понастоящем обаче са налице нови видове подходи и отлитания до точка в пространството, специфични за вертолети, както и вертолетни маршрути на ниско полетно ниво, които позволяват на вертолетите да летят по правилата за полети по прибори. Следователно правилата за експлоатация следва да бъдат съответно изменени.

(5) За да се подобри безопасността по икономически ефективен начин, следва да се определят нови изисквания за обучение по специализирани операции (SPO), многопилотни операции с вертолети, по-широкото използване на тренажори, както и за по-голямо разнообразие от събития, използвани при обучението и проверката в търговския въздушен транспорт (TBT) с вертолети.

(6) Новите правила следва да се съобразени с летателните характеристики и риска, така че да отразяват непрекъснатия технологичен напредък. Те следва да бъдат независими от технологиите и могат да се приспособяват към бъдещи промени, като по този начин се избягва зависимостта от конкретни технологични решения.

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

(7) Новите правила следва да позволят повишаване на ефективността въз основа на технологичния напредък и оперативното използване на нови, авангардни технологии, като усъвършенствани полетни визуални системи (EFVS), както и прилагането на някои усъвършенствани нови оперативни процедури, които подпомагат експлоатацията при всякакви метеорологични условия. Също така следва да се полагат усилия за целите на обучението и проверката на летателните екипажи да се използват иновативни средства за обучение.

(8) Новите правила относно експлоатацията при всякакви метеорологични условия и обучението и проверката на летателните екипажи следва да допринесат за създаването на еднакви условия на конкуренция за всички заинтересовани страни на вътрешния авиационен пазар и да подобрят конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването на Съюза.

(9) Експлоатационните минимуми на летищата следва да бъдат съгласувани във възможно най-голяма степен между операциите на TBT, нетърговските операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга (NCC) и специализираните операции (SPO). Изискванията за експлоатацията при всякакви метеорологични условия при нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от сложните въздухоплавателни средства с моторна тяга (NCO), също следва да бъдат опростени, за да се стимулира прилагането на правилата за полети по прибори.

(10) Въз основа на оперативния опит и като се има предвид естеството на операциите и свързаният с тях по-нисък риск, някои облекчения по отношение на изискванията за обучение и проверка на летателните екипажи, които преди това са съществували само за TBT, следва да бъдат разширени, така че да обхванат операциите SPO и NCC. Развитието на събитията в оперативната област показа, че изискваното ниво на безопасност може да се поддържа с по-малко строги и по-гъвкави изисквания. Аналогично, за малките оператори на вертолети следва да се осигури повишена гъвкавост в определена степен по отношение на операциите с различни типове или варианти въздухоплавателни средства. За малките обикновени типове вертолети с един двигател, чието поведение е сходно при нормални и аварийни условия, следва също да бъдат въведени някои опростявания на правилата, които понастоящем са налични в рамките на квалификация за клас самолети.

(11) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен, за да се изпълнят изцяло съществените изисквания за въздушните операции от приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139.

(12) Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз подготви проект на правила за прилагане и го представи на Комисията със Становище № 02/2021 ([3]) в съответствие с член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(13) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, учреден съгласно член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

(1) в член 5, параграф 2, буква а) подточка iv) се заменя със следното:

„iv) операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити;“;

(2) приложения I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Дата на влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 30 октомври 2022 година.

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

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

Съставено в Брюксел на 15 декември 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят, както следва:

(1) приложение I се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка 6:

„6. „експлоатационни минимуми на летищата“ означава границите на използваемост на дадено летище за:

а) излитане, изразени чрез хоризонталната видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) и/или видимостта и, ако е необходимо, височината на долната граница на облаците;

б) кацане при 2D операции за подход по прибори, изразени чрез видимостта и/или RVR, минималната абсолютна/относителна височина на снижение (MDA/H) и, ако е необходимо, височината на долната граница на облаците;

в) кацане при 3D операции за подход по прибори, изразени чрез видимостта и/или RVR и абсолютната/относителната височина за вземане на решение (DA/H) в зависимост от типа и/или категорията на операцията;“;

б) точка 11 се заличава;

в) точки 13—16 се заличават;

г) вмъква се следната точка 18а:

„18а. „височина на долната граница на облаците“ означава относителната височина над земята или водата на долната граница на най-ниския облачен слой, намиращ се по-ниско от 6 000 m (20 000 ft) и закриващ повече от половината небе;“;

д) точка 20 се заменя със следното:

„20. „визуален кръг“ означава визуален етап на визуално продължение на подход за кацане по прибори;“;

е) вмъква се следната точка 20а:

„20а. „визуално продължение на подход за кацане по прибори“ означава операция за подход по прибори от тип А за привеждане на въздухоплавателното средство в положение за кацане на писта за излитане и кацане/зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (FATO), която не е подходящо разположена за изпълнение на подход и кацане от права;“;

ж) точка 27 се заменя със следното:

„27. „финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход (CDFA)“ означава съвместима с процедурите на стабилизиран подход техника за изпълнение на крайната отсечка от подхода за кацане (FAS) при процедурата на неточен подход по прибори (NPA), като непрекъснато снижение без хоризонтален участък от абсолютна/относителна височина на или над абсолютната/относителната височина на точката на финалния подход:

а) за операции при подход и кацане от права — до точка на приблизително 15 m (50 ft) над прага на пистата за кацане или точката, в която започва маневрата за изравняване; или

б) за визуално продължение на подход за кацане по прибори, до достигане на MDA/H или на абсолютната/относителната височина за маневра при визуални полети;“;

з) вмъква се следната точка 35а:

„35а. „абсолютна височина за вземане на решение (DA) или относителна височина за вземане на решение (DH)“ означава определена абсолютна или относителна височина при 3D операции за подход по прибори, на която трябва да започне процедура за минаване на втори кръг, ако не е установен необходимият визуален ориентир за продължаване на подхода;“;

и) точка 46 се заменя със следното:

„46. „усъвършенствана полетна визуална система (EFVS)“ означава електронно средство, което осигурява на летателния екипаж показване в реално време на образ, директно получен от датчици или обработен, на топографията на външната среда (естествени или създадени от човека характеристики на дадено място или регион, по-конкретно по такъв начин, че да показва техните относителни позиции и надморска височина) чрез използване на датчици за възпроизвеждане на изображения; EFVS е интегрирана със система за насочване на полета и се визуализира на проекционен дисплей над нивото на главата или еквивалентна система за изобразяване; ако EFVS е сертифицирана в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност и операторът притежава необходимото специално одобрение (когато се изисква такова), тогава тя може да се използва при експлоатация с EFVS и може да позволи експлоатация с експлоатационни кредити;“;

й) вмъкват се следните точки 46а и 46б:

„46а. „експлоатация с EFVS“ означава експлоатация, при която условията на видимост изискват използване на EFVS вместо естествена видимост, за да се изпълни подход или кацане, да се определят необходимите визуални ориентири или да се изпълни пробег;

46б. „експлоатация с EFVS до 200 ft“ означава експлоатация с експлоатационен кредит, при която условията на видимост изискват използването на EFVS над 200 ft над зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане (FATO) или прага на пистата за излитане и кацане. От тази точка до земята се използва естествената видимост. RVR не може да е по-малка от 550 m;“;

к) точка 47 се заменя със следното:

„47. „усъвършенствана визуална система (EVS)“ означава електронно средство, което осигурява на летателния екипаж показване в реално време на действителен образ на топографията на външната среда (естествени или създадени от човека характеристики на дадено място или регион, по-конкретно по такъв начин, че да показва техните относителни позиции и надморска височина) чрез използване на датчици за възпроизвеждане на изображения;“;

л) вмъква се следната точка 48б:

„48б. „крайна отсечка от подхода за кацане (FAS)“ означава този етап от процедурата за подход по прибори (IAP), в който се извършва насочване и снижение за кацане;“;

м) вмъква се следната точка 52а:

„52а. „минаване на втори кръг“ означава преминаване от изпълнение на подход за кацане към стабилизиран набор на височина. Това включва маневри, извършвани на или над MDA/H или DA/H, или под DA/H (прекратяване на кацането);“;

н) точка 55 се заменя със следното:

„55. „проекционна система за ръководство при кацане (HUDLS)“ означава цялата бордова система, която осигурява насочване на пилота, визуализирано на проекционен дисплей над нивото на главата, за да може пилотът или да управлява въздухоплавателното средство, или да следи работата на автопилота по време на излитане (ако е приложимо), подход и кацане (и пробег, ако е приложимо) или минаване на втори кръг. Тя включва всички датчици, компютри, източници на енергия, показания и органи за управление;“;

о) точка 56 се заличава;

п) вмъкват се следните точки 69г и 69д:

„69г. „операция за подход по прибори“ означава подход и кацане с използване на прибори за навигационно насочване въз основа на процедура за подход по прибори (IAP). Има два метода за изпълнение на операции за подход по прибори:

а) подход по прибори (2D), като се използва само странично навигационно насочване; както и

б) триизмерна (3D) операция за подход по прибори, като се използват както странично, така и вертикално навигационно насочване;

69д. „процедура за подход по прибори (IAP)“ означава поредица от предварително определени маневри, изпълнени по прибори съгласно изискванията за предпазване от препятствия, започваща от точката (fix) за начален подход или, ако е приложимо, от началото на определен маршрут за долитане и завършваща в точка, в която може да се извърши кацане, или ако такова не се извърши, в точка, за която са валидни критериите за безопасна височина за прелитане над препятствията при изчакване или по маршрута. IAP се класифицират, както следва:

а) процедура за неточен подход за кацане (NPA), което означава IAP, проектирана за 2D операции за подход по прибори от тип А;

б) процедура за подход с вертикално насочване (APV) означава IAP за навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN), която е проектирана за 3D операции за подход по прибори от тип А;

в) процедура за точен подход (PA) означава IAP, базирана на навигационни системи, която е проектирана за 3D операции за подход по прибори от тип А или Б;“;

р) вмъква се следната точка 72б:

„72б. „проверка в рейсови условия“ означава проверка, провеждана от оператора и извършвана от пилота или от спомагателен член на екипажа за демонстриране на компетентност за извършване на нормална експлоатация в рейсови условия, описана в ръководството за експлоатация;“;

с) точки 74 и 75 се заменят със следното:

„74. „операции при намалена видимост (LVO)“ означава операции за подход или излитане на писта за излитане и кацане с хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане под 550 m или с относителна височина за вземане на решение, по-малка от 200 ft;

75. „излитане при намалена видимост (LVTO)“ означава излитане при хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане, по-малка от 550 m;“;

т) точка 76 се заличава;

у) вмъква се следната точка 78в:

„78в. „минимална абсолютна височина на снижение (MDA) или минимална относителна височина на снижение (MDH)“ означава определена абсолютна или относителна височина при 2D операция за подход по прибори или за визуално продължение на подход за кацане по прибори, под която снижението не трябва да се извършва без необходимия визуален ориентир;“;

ф) точка 83 се заличава;

х) вмъква се следната точка 85а:

„85а. „абсолютна височина за прелитане над препятствията (OCA) или относителна височина за прелитане над препятствията (OCH)“ означава най-ниската абсолютна или относителна височина над превишението на съответния праг на пистата за излитане и кацане или над превишението на летището, според случая, използвана за установяване на съответствие със съответните критерии за безопасна височина за прелитане над препятствията;“;

ц) вмъква се следната точка 91а:

„91а. „експлоатационен кредит“ означава кредит за експлоатация на усъвършенствани въздухоплавателни средства, даващи възможност за по-ниски експлоатационни минимуми на летищата, отколкото обичайно биха били определени от оператора за базови въздухоплавателни средства, въз основа на ефективността на усъвършенстваните въздухоплавателни системи, използващи наличната външна инфраструктура. По-ниските експлоатационни минимуми могат да включват по-ниска абсолютна/относителна височина за вземане на решение или минимална абсолютна/относителна височина на снижение, изисквания за намалена видимост или по-малко наземни съоръжения, или комбинация от посочените.“;

ч) точка 92 се заменя със следното:

„92. „квалификационна проверка на оператора“ означава проверка, провеждана от оператора и извършвана от пилота или от спомагателен член на екипажа за демонстриране на компетентност за изпълнение на нормални, извънредни и аварийни процедури;“;

ш) вмъкват се следните точки 120в, 120г и 120д:

„120в. „обучение за придобиване на умения“ означава обучение, предназначено за постигане на крайните цели за ефективност, което осигурява достатъчна степен на увереност, че обученото лице е в състояние последователно да изпълнява специфични задачи безопасно и ефективно;

120г. „операция за подход по прибори от тип А“ означава операция за подход по прибори с MDH или DH, равна на 250 ft или по-голяма;

120д. „операция за подход по прибори от тип Б“ означава операция с DH, по-малка от 250 ft. Операциите за подход по прибори от тип Б се категоризират по следния начин:

а) Категория I (CAT I): DH, не по-малка от 200 ft и или с видимост, не по-малка от 800 m, или с RVR, не по-малка от 550 m;

б) Категория II (CAT II): DH, по-малка от 200 ft, но не по-малка от 100 ft и с RVR, не по-малка от 300 m;

в) Категория III (CAT III): DH, по-малка от 100 ft или без DH, и RVR, по-малка от 300 m или без ограничение на RVR;“;

щ) вмъква се следната точка 124а:

„124а. „видимост (VIS)“ означава видимост за въздухоплавателни цели, която се определя от по-голямата стойност измежду:

а) най-голямото разстояние, на което черен обект с подходящи размери, разположен в близост до повърхността, може да се види и разпознае, когато се наблюдава на светъл фон; и

б) най-голямото разстояние, на което може да се види и разпознае светлина с интензитет около 1 000 кандели (cd) на неосветен фон;“;

ъ) точки 125 и 126 се заменят със следното:

„125. „операция за визуален подход“ означава операция за подход при полет по правилата за полети по прибори, при която част или всички части от IAP не са изпълнени и операцията за подход се изпълнява с визуално наблюдение на терена;

126. „летище с подходящи метеорологични условия“ означава подходящо летище, на което за предвидения период на използване метеорологичните доклади или прогнози, поотделно или в комбинация, сочат, че метеорологичните условия ще съответстват на изискваните експлоатационни минимуми на летището или ще ги надвишават, и докладите за състоянието на повърхността на пистата показват, че ще бъде възможно безопасно кацане;“;

(2) в приложение II, допълнение II се заменя със следното:

„Допълнение II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ **(при спазване на одобрените условия в ръководството за експлоатация)**				
Данни за контакт с издаващия орган Телефон ([1]): _____; Факс: _____; Електронна поща: _____				
CAO ([2]): Наименование на оператора ([3]): Дата ([4]): Подпис:				
Dba Търговско наименование Спецификации на операциите #:				
Модел на въздухоплавателното средство ([5]): Регистрационни знаци ([6]):				
Видове операции: Търговски въздушен транспорт ☐ Пътници ☐ Товари ☐ Други ([7]): _____				
Зона на експлоатация ([8]):				
Специални ограничения ([9]):				
Специални одобрения:	Да	Не	Спецификация ([10])	Забележки
Опасни товари:	☐	☒		
Операции при намалена видимост Излитане Подход и кацане Експлоатационни кредити	 ☐ ☐ ☐	 ☐ ☐ ☐	 RVR ([11]):... m CAT ([12]):... DA/H: ft, RVR:... m CAT ([13])….DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ([14]) ☐ N/A	☒	☒		
ETOPS ([15]) ☐ N/A	☐	☐	Максимално време за отклонение ([16]): min.	
Комплексни навигационни спецификации за операции при PBN ([17])	☐	☒		([18])
Минимални навигационни летателно-технически характеристики	☐	☒		
Операции със самолет с един турбинен двигател в нощни условия или при метеорологични условия за полети по прибори (SET-IMC)	☒	☒	([19])	
Операции на вертолети с помощта на системи за изобразяване при нощно виждане	☒	☒		
Подемно-товарни операции с вертолет	☐	☐		
Полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет	☐	☐		
Крайбрежни операции с вертолет	☐	☐		
Обучение на кабинния екипаж ([20])	☐	☐		

Издаване на атестация на кабинен екипаж ([21])	☐	☐		
Използване на приложения за EFB от тип Б	☐	☐	([22])	
Поддържане на летателна годност	☐	☐	([23])	
Други ([24])				

([1]) Данни за контакт по телефона с компетентния орган, включително кода на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, както и факс, ако има такъв.

([2]) Вписва се номерът на съответното свидетелство за авиационен оператор (CAO).

([3]) Вписват се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Впишете „Dba“ (за „извършва стопанска дейност като (Doing business as)“) преди търговското наименование.

([4]) Дата на издаване на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.

([5]) Вписват се установените съгласно определението на ИКАО марка, модел и серия на въздухоплавателното средство — или основната серия, ако е определена серия (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

([6]) Регистрационните знаци са изброени или в спецификациите на операциите, или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация. В случай че за модела въздухоплавателно средство не са приложими всички специални одобрения, неговите регистрационни знаци биха могли да бъдат вписани в колоната за забележки към съответното специално одобрение.

([7]) Други видове транспорт, които трябва да бъдат посочени (например спешна медицинска помощ).

([8]) Посочват се географските райони на разрешената операция (с географски координати или конкретни маршрути, райони за полетна информация или национални или регионални граници).

([9]) Изброяват се приложимите специални ограничения (напр. само VFR, т.е. по правилата за визуални полети, само през деня и т.н.).

([10]) В тази колона се посочват минималните условия за всяко одобрение или видът одобрение (със съответните критерии).

([11]) Вписва се одобрената минимална RVR при излитане в метри. За всяко одобрение може да се използва по един ред, ако са получени няколко одобрения.

([12]) Вписва се приложимата категория точен подход: CAT II или CAT III. Вписват се минималната RVR в метри и DH във футове. За всяка посочена категория подход се използва по един ред.

([13]) Вписва се приложимият експлоатационен кредит: SA CAT I, SA CAT II, EFVS и т.н. Вписват се минималната RVR в метри и DH във футове. За всеки посочен експлоатационен кредит се използва по един ред.

([14]) В полето „неприложимо“ (N/A) може да се постави отметка единствено ако максималното полетно ниво за въздухоплавателното средство е под FL290.

([15]) Разширеният обхват на операциите (ETOPS) в момента е приложим само за въздухоплавателни средства с два двигателя. Следователно в полето „неприложимо“ (N/A) може да се постави отметка, ако моделът въздухоплавателно средство има по-малко или повече от два двигателя.

([16]) Може да се посочи и праговото разстояние (в NM, т.е. морски мили), както и типът двигател.

([17]) Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство (PBN): използва се по един ред за всяко комплексно специално одобрение за PBN (напр. RNP AR APCH), със съответните ограничения, посочени в колоните „Спецификации“ или „Забележки“, или и в двете. В спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация могат да бъдат посочени индивидуални за всяка процедура одобрения на конкретни процедури RNP AR APCH. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.

([18]) Посочете дали специалното одобрение е ограничено до определени краища на писти за излитане и кацане или летища, или и двете.

([19]) Вписва се конкретната комбинация корпус или двигател.

([20]) Одобрение за провеждане на обучението и изпитите, задължителни за кандидатите за атестация на кабинен екипаж, както е посочено в приложение V (част CC) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

([21]) Одобрение за издаване на атестации на кабинен екипаж, както е посочено в приложение V (част CC) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

([22]) Въвежда се списъкът на приложенията за EFB от тип Б заедно с номера на хардуера за EFB (за преносими EFB). Този списък се съдържа или в спецификациите на операциите, или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.

([23]) Името на лицето или организацията, отговарящо/а за осигуряване на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, както и посочване на регламента, по който се изисква това — напр. подчаст Ж от приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014.

([24]) Тук могат да бъдат въведени други одобрения или данни, като се използва по един ред (или едно поле с няколко реда) за всяко разрешение (напр. кацане на скъсени дистанции, операции за стръмен подход, намалена изисквана дистанция за кацане, операции с вертолети към или от площадки от обществен интерес, операции с вертолети над враждебна среда, разположена извън натоварена зона, операции с вертолети без възможност за безопасно принудително кацане, операции с увеличени ъгли на крен, максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS).

Формуляр 139 на ЕААБ, издание 7“

(3) Приложение III се изменя, както следва:

а) точка ORO.FC.100 се изменя, както следва:

i) вмъква се следната буква е):

„е) Специални изисквания за операциите с вертолети

Ако вертолетът се експлоатира с екипаж от двама пилоти, всеки от пилотите:

(1) притежава сертификат за успешно завършен курс по взаимодействие в многочленен екипаж (MCC) на вертолети в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011; или

(2) има поне 500 часа полетно време като пилот при многопилотна експлоатация.“;

ii) буква г) се заменя със следното:

„г) Задълженията по управление на ВС на член на летателния екипаж може да бъдат поети по време на полет от друг подходящо квалифициран член на летателния екипаж.“;

б) точка ORO.FC.105 се заменя със следното:

„**ORO.FC.105 Определяне на командир**

а) В съответствие с точка 8.6 от приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 операторът определя за командващ пилот или, при търговски въздушно-транспортни операции, за командир, един пилот от летателния екипаж, квалифициран като командир съгласно приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

б) Операторът определя член на летателния екипаж, който да действа като командир, само ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

(1) членът на летателния екипаж притежава минималния опит, посочен в ръководството за експлоатация;

(2) членът на летателния екипаж има достатъчни познания за маршрута или зоната, в която трябва да се изпълни полетът, както и за летищата, включително резервните летища, съоръженията и процедурите, които ще се използват;

(3) в случая на експлоатация в многочленен екипаж, членът на летателния екипаж трябва да е преминал курс на оператора за обучение на командири, ако е втори пилот, повишен в командир.

в) При търговски операции със самолети и вертолети, командирът или пилотът, на когото може да бъде възложено изпълнението на полета, трябва да са преминали първоначално опознавателно обучение за маршрута или зоната, в която трябва да се изпълни полетът, както и за летищата, съоръженията и процедурите, които ще се използват, като поддържа тези знания по следния начин:

(1) Валидността на знанията за летището се поддържа чрез извършване на операции на летището най-малко веднъж в рамките на период от 12 календарни месеца.

(2) Валидността на знанията за маршрута или зоната се поддържа чрез извършване на операции по маршрута или в зоната най-малко веднъж в рамките на 36 месеца. Освен това се изисква опреснително обучение по отношение на знанията за маршрута или зоната, ако не са извършвани операции по маршрута или в зоната в продължение на 12 месеца в рамките на 36-месечния период.

г) Независимо от буква в), в случай на експлоатация по правилата за визуални полети в дневни условия със самолети и вертолети с летателни характеристики от клас B и C, опознавателното обучение за маршрута и летищата може да бъде заменено с опознавателно обучение за зоната.“;

в) точка ORO.FC.125 се заменя със следното:

„**ORO.FC.125 Обучение за разликите между вариантите на типовете ВС, опознавателно обучение, обучение за оборудването и процедурите**

а) Членовете на летателния екипаж преминават обучение за разликите между вариантите на типовете ВС или опознавателно обучение, когато това се изисква съгласно приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

б) Членовете на летателния екипаж преминават обучение за оборудването и процедурите при смяна на оборудването или промяна на процедурите, които изискват допълнителни познания за типовете или вариантите, експлоатирани към момента.

в) В ръководството за експлоатация се посочва кога се изисква обучение за разликите между вариантите на типовете ВС или опознавателно обучение, или обучение за оборудването и процедурите.“;

г) в точка ORO.FC.130 буква а) се заменя със следното:

„а) Всеки член на летателния екипаж преминава годишно периодично летателно и наземно обучение, съответстващо на типа или варианта, и свързаното с него оборудване на въздухоплавателното средство, което експлоатира, включително обучение относно местоположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване на борда на въздухоплавателното средство.“;

д) точка ORO.FC.140 се заменя със следното:

„**ORO.FC.140 Експлоатация на повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство**

а) Членовете на летателния екипаж, които експлоатират повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство, трябва да отговарят на изискванията, предвидени в настоящата подчаст за всеки тип или вариант, освен ако в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, са определени кредити във връзка с обучението, проверката и изискванията за скорошен опит за съответните типове или варианти.

б) Операторът може да определи групи от типове вертолети с един двигател. Квалификационната проверка на оператора за един тип е валидна за всички други типове в групата, ако са изпълнени следните две условия:

(1) групата включва само вертолети с един турбинен двигател, експлоатирани по правилата за визуални полети, или само вертолети с един бутален двигател, експлоатирани по правилата за визуални полети;

(2) за операции на ТВТ се извършват най-малко две квалификационни проверки на оператора за тип в рамките на 3-годишен цикъл.

в) Що се отнася до специализираните операции, елементите от обучението на въздухоплавателното средство/FSTD и квалификационната проверка на оператора, които обхващат съответните аспекти, свързани със специализираната задача, и които не са свързани с типа или групата типове, могат да бъдат признати за другите групи или типове въз основа на оценка на риска, извършена от оператора.

г) За операции на повече от един тип или вариант вертолети, които се използват за провеждане на достатъчно сходни операции, ако проверките в рейсови условия се редуват между типовете или вариантите, всяка проверка в рейсови условия потвърждава проверката в рейсови условия за другите типове или варианти вертолети.

д) В ръководството за експлоатация се посочват подходящите процедури и експлоатационните ограничения за всяка експлоатация на повече от един тип или вариант.“;

е) точка ORO.FC.145 се изменя, както следва:

i) букви в) и г) се заменят със следното:

„в) При операции на ТВТ програмите за обучение и проверка, включително учебните планове и използването на средствата за изпълнение на програмата, като например индивидуални летателни тренажори (FSTD) и други решения за обучение, се одобряват от компетентния орган.

г) FSTD, използван за изпълнение на изискванията на настоящата подчаст, се квалифицира в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011 и възпроизвежда въздухоплавателното средство, използвано от оператора, доколкото това е практически възможно. Различията между FSTD и въздухоплавателното средство се описват и на тях се обръща внимание чрез инструктаж или обучение, според случая.“;

ii) добавят се следните букви е) и ж):

„е) Операторът следи валидността на всяко периодично обучение и проверка.

ж) Периодите на валидност, изисквани съгласно настоящата подчаст, започват да текат от края на месеца, през който е придобит скорошният опит, завършено е обучението или е премината проверката.“;

ж) точка ORO.FC.146 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) В случая на летателно обучение, проверка и оценка, както и при обучение, проверка и оценка на летателен тренажор, персоналът, който предоставя обучението и извършва проверката или оценката, трябва да е квалифициран в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011. Освен това персоналът, който предоставя обучение и извършва проверки за специализирани операции, трябва да е подходящо квалифициран за съответната операция.“;

ii) буква г) се заменя със следното:

„г) Независимо от буква б), оценката на компетентността в рейсови условия може да се извърши от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, който отговаря на стандартизационните условия по отношение на концепцията за ЕВТ и оценката на компетентностите (оценител в рейсови условия).“;

iii) добавят се следните букви д), е), ж) и з):

„д) Независимо от разпоредбите на буква б), обучението на ВС/FSTD и квалификационната проверка на оператора могат да се извършват от подходящо квалифициран командир, притежаващ сертификат за FI/TRI/SFI и определен от оператора за някоя от следните операции:

(1) Операции на ТВТ на вертолети, отговарящи на критериите, определени в точка ORO.FC.005, буква б), подточка 2;

(2) Операции на ТВТ на вертолети, различни от сложни вертолети с моторна тяга, в дневни условия и по маршрути в съответствие с визуални ориентири;

(3) Операции на ТВТ със самолети с летателни характеристики от клас В, отговарящи на критериите, определени в точка ORO.FC.005, буква б), подточка 1.

е) Независимо от разпоредбите на буква б), обучението на ВС/FSTD и доказването на компетентността/квалификационната проверка на оператора могат да се извършват от подходящо квалифициран командир, определен от оператора за някоя от следните операции:

(1) специализирани операции;

(2) операции на ТВТ на самолети, отговарящи на критериите, определени в точка ORO.FC.005, буква б), подточка 2.

ж) Независимо от разпоредбите на буква б), проверката в рейсови условия може да се извърши от подходящо квалифициран командир, определен от оператора.

з) Операторът информира компетентния орган за лицата, определени съгласно букви д)—ж).“;

з) в точка ORO.FC.200 буква г) се заменя със следното:

„г) Специални изисквания за операциите с вертолети

За всички операции с вертолети с MOPSC от повече от 19 пътнически места и за операции по IFR с вертолети с MOPSC от повече от 9 пътнически места минималният летателен екипаж е двама пилоти.“;

и) точка ORO.FC.202 се изменя, както следва:

i) уводната част се заменя със следното:

„За да може да се изпълняват полети по IFR или в нощни условия с минимален летателен екипаж от един пилот, трябва да е изпълнено следното:“;

ii) буква б) се заменя със следното:

„б) УМИШЛЕНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО“;

й) точка ORO.FC.220 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) След започване на курс на оператора по преподготовка, член на летателния екипаж не може да получава полетни задачи на друг тип или клас въздухоплавателно средство, докато курсът не бъде завършен или прекъснат. Членовете на екипажа, които експлоатират само самолети с летателни характеристики от клас В, могат да получават полетни задачи на други типове самолети с летателни характеристики от клас В по време на курсовете за преподготовка, доколкото това е необходимо за поддържането на експлоатацията. Членове на екипажа могат да получават полетни задачи на вертолети с един двигател по време на курс на оператора по преподготовка на вертолет с един двигател, при условие че обучението не е засегнато.“;

ii) добавя се следната буква е):

„е) Ако оперативните обстоятелства — например кандидатстване за ново САО или добавяне на нов тип или клас ВС към флота, не дават възможност на оператора да спазва изискванията на буква г), операторът може да разработи специален курс по преподготовка, който да се използва временно за ограничен брой пилоти.“;

к) точка ORO.FC.230 се заменя със следното:

„**ORO.FC.230 Периодично обучение и проверка**

а) Всеки член на летателния екипаж преминава периодично обучение и проверка, съответстващи на типа или варианта, и свързаното с тях оборудване на въздухоплавателното средство, което експлоатира.

б) *Квалификационна проверка на оператора*

(1) Всеки член на летателния екипаж преминава квалификационни проверки на оператора като част от цялостното обучение на екипажа.

(2) Когато от член на летателния екипаж се изисква да изпълнява полет по IFR, квалификационната проверка на оператора се извършва без външни визуални ориентири, според случая.

(3) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е 6 календарни месеца. Що се отнася до операциите на самолети с летателни характеристики от клас B по VFR в дневни условия, когато експлоатацията се извършва през сезони, не по-дълги от 8 последователни месеца, една квалификационна проверка на оператора е достатъчна. Проверката на професионалната подготовка се извършва преди да започне на експлоатацията на ТВТ.

в) *Проверка в рейсови условия*

Всеки член на летателния екипаж преминава проверка в рейсови условия на въздухоплавателното средство. Периодът на валидност на проверката в рейсови условия е 12 календарни месеца.

г) *Обучение и проверка на работата с аварийно-спасителното оборудване*

Всеки член на летателния екипаж преминава периодично обучение и проверка за местоположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване на борда на въздухоплавателното средство. Периодът на валидност на обучението и проверката на работата с аварийно-спасителното оборудване е 12 календарни месеца.

д) *Обучение по управление на човешките ресурси на екипажа на ВС (CRM)*

(1) Елементи от управлението на човешките ресурси на екипажа на ВС се включват във всички части на периодичното обучение, където е необходимо.

(2) Всеки член на летателния екипаж преминава специално модулно обучение по управление на човешките ресурси на екипажа на ВС. Всички основни теми на обучението по управление на човешките ресурси на екипажа на ВС се обхващат чрез разпределяне на сесиите на модулното обучение възможно най-равномерно за всеки период от 3 години.

е) Всеки член на летателния екипаж преминава наземно и летателно обучение на FSTD или въздухоплавателно средство или комбинация от обучение на FSTD и въздухоплавателно средство поне веднъж на всеки 12 календарни месеца.“;

л) точка ORO.FC.235 се заменя със следното:

„**ORO.FC.235 Квалификация на пилота за експлоатация на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка — самолети**

а) Командирите на самолети, чиито задължения изискват от тях да работят от всяка пилотска седалка и да изпълняват задълженията на втори пилот, или командирите, от които се изисква да провеждат обучение или проверки, преминават допълнително обучение и проверка, за да се гарантира, че те притежават необходимата компетентност да изпълняват съответните нормални, извънредни и аварийни процедури от всяка пилотска седалка. Това обучение и проверка се конкретизират в ръководството за експлоатация. Проверката може да се извърши заедно с квалификационната проверка на оператора, предписана в точка ORO.FC.230, буква б) или в програмата за ЕВТ, предписана в точка ORO.FC.231.

б) Допълнителното обучение включва най-малко следното:

(1) отказ на двигател по време на излитане;

(2) подход и минаване на втори кръг с един неработещ двигател; както и

(3) кацане с един неработещ двигател.

в) Периодът на валидност е 12 календарни месеца. За оператори с одобрена програма за EBT валидността се определя от темите за оценка и обучение в съответствие с ORO.FC.232.

г) Когато експлоатацията се извършва от пилотската седалка на втория пилот, проверките, изисквани съгласно точка ORO.FC.230, или оценката и обучението, изисквани съгласно точка ORO.FC.231 за управление от пилотската седалка на командира, освен това, са валидни и актуални.

д) Пилот, който поема задълженията на командира, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предписани в точка ORO.FC.230, буква б), или оценката и обучението, изисквани съгласно точка ORO. FC.231, трябва да демонстрира и практически опит при действия и процедури, които обичайно не са сред неговите отговорности. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни, опитът може да се придобие на всяка една от двете седалки.

е) Пилот, различен от командира, който заема пилотската седалка на командира, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предписани в точка ORO.FC.230, буква б), или оценката и обучението, изисквани съгласно точка ORO.FC.231, трябва да демонстрира практически опит при действия и процедури, които са отговорности на командира, който действа като обслужващ пилот. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни, опитът може да се придобие на всяка една от двете седалки.“;

м) вмъква се следната точка ORO.FC.236:

„**ORO.FC.236 Квалификация на пилота за експлоатация на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка — вертолети**

а) Пилотите на вертолети, чиито задължения изискват от тях да работят от всяка пилотска седалка, преминават допълнително обучение и проверка, за да се гарантира, че те притежават необходимата компетентност да изпълняват съответните нормални, извънредни и аварийни процедури от всяка пилотска седалка. Периодът на валидност на тази квалификация е 12 календарни месеца.

б) За FI или TRI със скорошен опит на съответния тип се счита, че отговарят на изискването на буква а), ако са извършвали дейност като FI или TRI през последните 6 месеца на този тип и на вертолета.“;

н) точка ORO.FC.240 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) УМИШЛЕНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО“;

ii) буква в) се заменя със следното:

„в) Буква а) не се прилага за операции със самолети с летателни характеристики от клас B, ако те са ограничени до еднопилотни класове самолети, задвижвани от бутални двигатели, експлоатирани по VFR в дневни условия.“;

о) точка ORO.FC.A.245 се изменя, както следва:

i) буква а) се заменя със следното:

„а) Операторът на самолет, който има съответен опит, може да замести едно или повече от посочените по-долу изисквания за обучение и проверки на летателния екипаж с алтернативна програма за обучение и квалификация (ATQP), одобрена от компетентния орган:

(1) посочени в точка SPA.LVO.120 относно обучението и квалификацията на летателния;

(2) посочени в точка ORO.FC.220 относно преподготовката и проверката;

(3) посочени в точка ORO.FC.125 относно обучението за разликите между вариантите на типовете BC, опознавателното обучение, обучението за оборудването и процедурите;

(4) посочени в точка ORO.FC.205 относно курса за обучение на командири;

(5) посочени в точка ORO.FC.230 относно периодичното обучение и проверката; както и

(6) посочени в точка ORO.FC.240 относно експлоатацията на повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство.“;

ii) букви г) и д) се заменят със следното:

„г) В допълнение към проверките, изисквани по точки ORO.FC.230 и FCL.060 от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, всеки член на летателния екипаж преминава на FSTD оценка на изпълнението на полети в рейсови условия (LOE). Периодът на валидност на LOE е 12 календарни месеца. LOE се преминава, когато са изпълнени следните две условия:

(1) завършена е учебната програма за LOE; както и

(2) членът на летателния екипаж е показал приемливо ниво на компетентност.

д) След 2 години експлоатация в рамките на одобрена алтернативна програма за обучение и квалификация (ATQP) операторът може, с одобрението на компетентния орган, да удължи периодите на валидност на проверките, посочени в точка ORO.FC.230, както следва:

(1) Квалификационната проверка на оператора — на 12 календарни месеца.

(2) Проверката в рейсови условия — на 24 календарни месеца.

(3) Проверката на работата с аварийно-спасително оборудване — на 24 календарни месеца.“;

iii) добавят се следните букви е) и ж):

„е) Всеки член на летателния екипаж преминава специално модулно обучение по управление на човешките ресурси на екипажа на ВС. Всички основни теми на обучението по управление на човешките ресурси на екипажа на ВС се обхващат чрез разпределяне на сесиите на модулното обучение възможно най-равномерно за всеки период от 3 години.

ж) Програмата ATQP включва 48 часа на FSTD за всеки член на летателни екипаж, разпределени равномерно в рамките на 3-годишна програма. Операторът може да намали броя на часовете на FSTD, но на не по-малко от 36 часа, при условие че докаже, че постигнатото ниво на безопасност е еквивалентно на това на програмата, която ATQP може да замени в съответствие с буква а).“;

п) точка ORO.FC.H.250, буква а), подточка 1 се заменя със следното:

„а) Притежателите на CPL(H) (вертолет) могат да действат като командири при операции на ТВТ на еднопилотен вертолет, само ако е изпълнено следното:

(1) когато изпълняват полет по IFR, те има минимум общо 700 летателни часа на вертолети, което включва 300 часа като командир на полет. Общото полетно време на вертолети включва 100 часа по IFR. За да бъде изпълнено изискването за тези 100, часа могат да бъдат признати до 50 часа време по прибори, изпълнено на FFS(H), ниво Б или FTD, ниво 3, или по-висока квалификация за обучение по прибори. Полетното време от 300 часа като командир може да се замени с полетно време като втори пилот в рамките на установената система за многопилотен екипаж, описана в ръководството за експлоатация, като 2 часа полетно време като втори пилот се равняват на 1 час полетно време като командир;“;

р) преди точка ORO.FC.330 се вмъкват следните точки ORO.FC.320 и ORO.FC.325:

„**ORO.FC.320 Преподготовка и проверка от страна на оператора**

Курсът за преподготовка на оператора включва квалификационна проверка на оператора.

ORO.FC.325 Обучение и проверка за оборудване и процедури

Ако член на летателния екипаж преминава обучение по оборудване и процедури, което изисква обучение на подходящ FSTD или на въздухоплавателното средство, членът на летателния екипаж трябва да премине квалификационна проверка на оператора по отношение на стандартните експлоатационни процедури, свързани със специализирана операция.“;

с) точка ORO.FC.330 се заменя със следното:

„**ORO.FC.330 Периодично обучение и проверка — квалификационна проверка на оператора**

а) Всеки член на летателния екипаж преминава периодично обучение и квалификационни проверки на оператора. В случая на специализирани операции периодичното обучение и проверка обхващат съответните аспекти, свързани със специализираните задачи, описани в ръководството за експлоатация.

б) Особено внимание се обръща на операциите, които се извършват по правилата за полети по прибори или в нощни условия.

в) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е 12 календарни месеца.“;

т) допълнение I се заменя със следното:

„„*Допълнение I*

ДЕКЛАРАЦИЯ

в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции

Оператор
Наименование:
Място, където е основното място на стопанска дейност на оператора или, ако операторът няма основно място на стопанска дейност, място, където е установен или пребивава, и място, откъдето се управляват операциите:
Име на отговорния ръководител и данни за контакт с него:

Експлоатация на въздухоплавателните средства

Начална дата на експлоатацията и дата на начало на прилагането на промяната:

Информация за въздухоплавателното средство, експлоатацията и организацията за управление на поддържането на летателната годност ([1]):

Типове въздухоплавателни средства, регистрация и основна база:

Сериен номер от производителя на въздухоплавателното средство ([2])	Тип на въздухоплавателното средство	Регистрационен номер на въздухоплавателното средство ([3])	Основна база	Вид операция/ видове операции ([4])	Организация, която отговаря за управление на поддържането на летателна годност ([5])

Операторът получава предварително одобрение ([6]) или специално одобрение ([7]) за определени операции преди извършването на такива операции.

Когато е приложимо, подробности за притежаваните одобрения. Приложете списъка на специалните одобрения. Включете:
— специални одобрения, издадени от трета държава, ако е приложимо;
— видове операциите, извършени с експлоатационни кредити (напр. EFVS 200, SA CAT I и т.н.).

Когато е приложимо, информация за притежаваното разрешение за специализирани операции (приложете разрешенията, ако е приложимо).

Когато е приложимо, списък на алтернативните средства за постигане на съответствие (AltMoC) с позоваване на съответните AMC, които те заменят (приложете AltMoC).

Декларации

☐ Операторът отговаря и ще продължава да отговаря на съществените изисквания от приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета и на изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012.

☐ Документацията за системата за управление, включително ръководството за експлоатация, отговаря на изискванията от приложение III (част ORO), приложение V (част SPA), приложение VI (част NCC) или приложение VIII (част SPO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията и всички полети ще бъдат изпълнявани в съответствие с разпоредбите от ръководството за експлоатация, съгласно изискванията на точка ORO.GEN.110, буква б) от част ORO.

☐ Всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават:
— валидно удостоверение за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията или — за въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, в съответствие с приложение 8 на ИКАО, когато се
— използват за специализирани дейности (SPO) — валидно споразумение за лизинг съгласно точка ORO.SPO.100.

☐ Всички членове на летателния екипаж притежават свидетелство за летателна правоспособност в съответствие с приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, съгласно изискванията на точка ORO.FC.100, буква в) от част ORO, а членовете на кабинния екипаж, когато е приложимо, са преминали обучение в съответствие с подчаст CC от част ORO.
☐ (Ако е приложимо) Операторът постига и доказва съответствие с признат промишлен стандарт. Номер на стандарта: Сертифициращ орган: Дата на последната проверка за съответствие:
☐ Операторът ще уведомява компетентния орган за всички промени в обстоятелствата, които имат отношение към това дали той изпълнява съществените изисквания, посочени в приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139, и изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията, съгласно декларираното пред компетентния орган чрез настоящата декларация, както и за всяка промяна в информацията и списъците с AltMoC, включени и приложени към настоящата декларация, съгласно изискванията на точка ORO.GEN.120, буква а) от част ORO.
☐ Операторът потвърждава верността на информацията, оповестена в настоящата декларация.
Дата, име и подпис на отговорния ръководител“

([1]) Ако няма достатъчно място за вписване на изискваната информация в рамките на декларацията, информацията се вписва в отделно приложение. Приложението трябва да има дата и подпис.

([2]) Сериен номер от производителя.

([3]) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано към притежател на CAO, се посочва номерът на CAO на притежателя.

([4]) „Вид операция/видове операции“ се отнася до вида на изпълняваната операция с конкретното въздухоплавателно средство, например нетърговски операции или специализирани операции като напр. въздушна фотография, реклама от въздуха, полети за нуждите на медиите, полети за нуждите на телевизията или кинематографията, парашутни операции, скайдайвинг, полети за проверка на техническото обслужване.

([5]) Информацията за организацията, отговаряща за управлението на поддържането на летателната годност, трябва да съдържа наименованието на организацията, адреса и номера на одобрението.

([6]) а) операции с неизправни прибори или част от оборудване, или елемент, или функция съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) (точка ORO.MLR.105, букви б), е) и й), точка NCC.IDE.A.105, точка NCC.IDE.H.105, точка SPO.IDE.A.105 и точка SPO.IDE.H.105).

б) операции, за които се изисква предварително разрешение или одобрение, включително всички изброени по-долу:
- за специализирани операции, мокър лизинг и сух лизинг на въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава (точка ORO.SPO.100, буква в),
- високорискови специализирани търговски операции (точка ORO.SPO.110),
- нетърговски операции с въздухоплавателни средства с MOPSC повече от 19 пътнически места, които се извършват без действащ член на кабинния екипаж (точка ORO.CC.100, буква г),
- използване на експлоатационни минимуми за полети по прибори, които са по-ниски от публикуваните от държавата (точки NCC.OP.110 и SPO.OP.110),
- зареждане при с работещ(и) двигател(и) и/или въртящи се винтове (точка NCC.OP.157),
- специализирани операции (SPO) без кислород над 10 000 ft (точка SPO.OP.195).

([7]) Операции в съответствие с приложение V (част SPA) към Регламент (ЕС) № 965/2012, в т.ч. подчаст Б „Операции с използване на навигация, основана на летателните характеристики (PBN)“, подчаст В „Операции при определени минимални навигационни летателни характеристики (MNPS)“, подчаст Г „Операции във въздушно пространство с намалена минимална вертикална сепарация (RVSM)“ , подчаст Д „Операции при намалена видимост (LVO) и операции с експлоатационни кредити“ , подчаст Ж „Превоз на опасни товари“, подчаст К „Крайбрежни операции с вертолет“ и подчаст Н „Подходи и отлитания до точка в пространството с вертолети с намалени минимуми за VFR“.“

(4) Приложение IV се изменя, както следва:

а) точка CAT.GEN.MPA.100 се заменя със следното:

„CAT.GEN.MPA.100 **Отговорности на екипажа**

а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които:

(1) са свързани с безопасността на въздухоплавателното средство и лицата на борда; както и

(2) са посочени в инструкциите и процедурите в ръководството за експлоатация.

б) Всеки член на екипажа:

(1) докладва на командира за всяка грешка, отказ, неправилно функциониране или дефект, който според него може да се отрази върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи, ако това вече не е докладвано от друг член на екипажа;

(2) докладва на командира за всеки инцидент, който застрашава или може да застраши безопасната експлоатация, ако той вече не е докладван от друг член на екипажа;

(3) спазва съответните изисквания на схемите на оператора за докладване на събития;

(4) спазва всички ограничения на времето за полети и дежурства (FTL) и изисквания за почивка, приложими за неговата дейност;

(5) когато поема задължения към повече от един оператор:

i) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, посочени в приложимите изисквания за FTL;

ii) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL; както и

iii) предоставя на всеки оператор необходимите данни относно експлоатацията на повече от един тип или вариант.

в) Членовете на екипажа не изпълняват задължения на въздухоплавателно средство:

(1) когато се намират под въздействие на психоактивни вещества или когато са неспособни да изпълняват задълженията си поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини;

(2) преди да е изтекъл приемлив период от време след подводен престой на голяма дълбочина или след кръводаряване;

(3) ако не са изпълнени приложимите медицински изисквания;

(4) ако те имат каквито и да е съмнения относно възможността да изпълнят възложените им служебни задължения; или

(5) ако те са или предполагат, че са изморени, както е посочено в точка 7.5 от приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139, или се чувстват по друг начин непригодни до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена.“;

б) вмъква се следната точка CAT.OP.MPA.101:

„CAT.OP.MPA.101 **Проверка и настройки на висотомера**

а) Операторът установява процедури за проверка на висотомера преди всяко излитане.

б) Операторът установява процедури за настройка на висотомера за всички фази на полета, като се вземат предвид процедурите, установени от държавата на летището или държавата на въздушното пространство, според случая.“;

в) точка CAT.OP.MPA.107 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.107 Подходящо летище**

Операторът приема едно летище за подходящо, ако през планираното време за използване летището е на разположение и предлага необходимите спомагателни услуги, напр. обслужване на въздушното движение, достатъчно осветление, комуникации, метеорологични доклади, помощни навигационни средства и служби за спешна помощ.“;

г) точка CAT.OP.MPA.110 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.110Експлоатационни минимуми на летищата**

а) Операторът установява експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което се планира да бъде използвано, за да се осигури сепарация между въздухоплавателното средство и терена и препятствията, както и да се намали рискът от загуба на визуалните ориентири по време на визуалната полетна отсечка от операциите за подход по прибори.

б) Методът, използван за установяване на експлоатационните минимуми на летищата, взема предвид всеки един от следните елементи:

(1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

(2) наличното оборудване на въздухоплавателното средство за целите на навигацията, получаването на визуални ориентири и/или контрола на траекторията на полета по време на излитане, подход, кацане и минаване на втори кръг;

(3) всички условия или ограничения, посочени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM);

(4) съответния експлоатационен опит на оператора;

(5) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане/зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (FATO), които може да бъдат избрани за използване;

(6) адекватността и ефективността на наличните визуални и невизуални помощни средства и инфраструктура;

(7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията (OCA/H) за съответните процедури за подход при кацане по прибори ((IAP);

(8) препятствията в зоните за първоначален набор на височина и необходимото резервно разстояние за безопасност;

(9) състава на летателния екипаж и неговата компетентност и опит;

(10) IAP;

(11) характеристиките на летището и наличното аеронавигационно обслужване (ANO);

(12) всички минимуми, които са обнародвани от държавата на летището;

(13) условията, предписани в спецификациите на операциите, включително всички специални одобрения за операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити.

(14) всички нестандартни характеристики на летището, IAP или околната среда.

в) Операторът посочва метода за определяне на експлоатационните минимуми на летищата в ръководството за експлоатация.

г) Методът, използван от оператора за установяване на експлоатационни минимуми на летищата, и всяка промяна на този метод се одобряват от компетентния орган.“;

д) точка CAT.OP.MPA.115 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.115Летателна техника при подход за кацане — самолети**

а) Всички операции за подход за кацане се изпълняват като стабилизирани подходи, освен ако компетентният орган не е одобрил друго за конкретен подход на конкретна писта за излитане и кацане.

б) Техниката за финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход (CDFA) се използва при операции за подход с използване на процедури за неточен подход (NPA), освен при някои конкретни писти за излитане и кацане, за които компетентният орган е одобрил друга летателна техника.“;

е) точки CAT.OP.MPA.245 и CAT.OP.MPA.246 се заменят със следното:

„CAT.OP.MPA.245 **Метеорологични условия — всички въздухоплавателни средства**

а) При полет по правилата за полети по прибори командирът не:

(1) започва полета; или

(2) продължава след точката, от която влиза в действие коригиран ОВД полетен план в случай на препланиране в полет,

освен ако не разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището на местоназначение и/или резервните летища в очаквания час на пристигане съответстват на плановите минимуми или са по-добри от тях.

б) При полет по правилата за полети по прибори командирът продължава към планираното летище на местоназначение само ако последната налична информация показва, че в очаквания час на пристигане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище на летището на местоназначение ще съответстват на приложимите експлоатационни минимуми на летищата или ще бъдат по-добри.

в) При полет по правилата за визуални полети командирът започва полета само ако съответните метеорологични доклади или/и прогнози показват, че по частта от маршрута, по която полетът ще бъде изпълнен по правилата за визуални полети, и по съответното време, метеорологичните условия ще бъдат равни на лимитите, предвидени за тези правила, или по-добри.

CAT.OP.MPA.246 Метеорологични условия — самолети

В допълнение към CAT.OP.MPA.245, при полет на самолети по правилата за полети по прибори командирът продължава след:

а) точката на вземане на решение, когато се използва процедурата за намаляване на горивото/енергията за непредвидени отклонения; или

б) границата за връщане, когато се използва процедурата за изолирано летище,

само ако разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището на местоназначение и/или резервните летища съответстват на приложимите експлоатационни минимуми на летищата или са по-добри.“;

ж) в точка CAT.OP.MPA.247 буква а) се заменя със следното:

„а) При полети с вертолети над вода по правилата за визуални полети, когато сушата не се вижда, командирът предприема излитане само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че височината на долната граница на облаците ще бъде по-голяма от 600 ft през деня или 1 200 ft през нощта.“;

з) точка CAT.OP.MPA.265 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.265Условия за излитане**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на излитане и отлитане; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

и) точка CAT.OP.MPA.300 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.300Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане**

Преди да предприеме операция за подход за кацане, командирът се уверява, че:

а) метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на подход за кацане, кацане или минаване на втори кръг, като се отчитат посочените в ръководството за експлоатация летателни характеристики; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

й) точка CAT.OP.MPA.305 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.305Започване и продължаване на подхода за кацане**

а) За самолети, ако докладваната видимост (VIS) или контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от приложимия минимум, тогава операцията за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която самолетът е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане (FAS), ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

б) За вертолети, ако докладваната RVR е по-малка от 550 m и контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от приложимия минимум, тогава операцията за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която вертолетът е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане (FAS), ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

в) Ако не е установен необходимият визуален ориентир, тогава се изпълнява минаване на втори кръг на или преди DA/H или MDA/H.

г) Ако необходимият визуален ориентир не се поддържа след DA/H или MDA/H, тогава трябва незабавно да се изпълни минаване на втори кръг.

д) Независимо от буква а), когато не е докладвана RVR и докладваната VIS е по-малка от приложимия минимум, но конвертираната метеорологична видимост (CMV) е равна на приложимия минимум или по-голяма, тогава подходът по прибори може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.“;

к) точка CAT.OP.MPA.310 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.310Експлоатационни процедури — височина на пресичане на прага — самолети**

Операторът установява експлоатационни процедури, за да гарантира, че самолетът, изпълняващ 3D операции за подход по прибори, пресича прага на пистата за излитане и кацане на височина в безопасния диапазон, когато самолетът се намира в положение и конфигурация за кацане.“;

л) вмъква се следната точка CAT.OP.MPA.312:

„**CAT.OP.MPA.312Експлоатация с EFVS до 200 ft**

а) Оператор, който възнамерява да извършва експлоатация с EFVS до 200 ft, гарантира, че:

(1) въздухоплавателното средство е сертифицирано за планираните операции;

(2) използват се само писти за излитане и кацане, FATO и процедури за подход по прибори (IAP), подходящи за експлоатация с EFVS;

(3) членовете на летателния екипаж са компетентни да извършат планираната експлоатация и е създадена програма за обучение и проверка на членовете на летателния екипаж и съответния персонал, участващ в подготовката на полети;

(4) установени са експлоатационни процедури;

(5) цялата съответна информация е документирана в списъка на минималното оборудване (MEL);

(6) цялата съответна информация е документирана в програмата за техническо обслужване;

(7) извършват се оценки на безопасността и се установяват показатели за ефективност с цел наблюдение на нивото на безопасност на експлоатацията; както и

(8) експлоатационните минимуми на летищата отчитат възможностите на използваната система.

б) Операторът не извършва експлоатация с EFVS до 200 ft, когато извършва LVO.

в) Независимо от разпоредбите на буква а), подточка 1, операторът може да използва EVS, които отговарят на минималните критерии за извършване на експлоатация с EFVS до 200 ft, при условие че това е одобрено от компетентния орган.“.

(5) Приложение V се изменя, както следва:

а) заглавието на подчаст Д се заменя със следното: „Операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити;“;

б) точка SPA.LVO.100 се заменя със следното:

„**SPA.LVO.100 Операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити**

Операторът извършва следните операции само ако те са одобрени от компетентния орган:

а) излитане при условия на видимост, по-малка от 400 m RVR;

б) операции за подход по прибори при условия на намалена видимост; както и

в) операции с експлоатационни кредити, с изключение на експлоатация с EFVS до 200 ft, които не подлежат на специално одобрение.“;

в) точка SPA.LVO.105 се заменя със следното:

„**SPA.LVO.105 Специални критерии за одобрение**

За да получи специално одобрение съгласно изискванията на точка SPA.LVO.100, операторът трябва да докаже, че:

а) за операции за подход при намалена видимост, LVTO при RVR, по-малка от 125 m и операции с експлоатационни кредити — въздухоплавателното средство е сертифицирано за планираните операции;

б) членовете на летателния екипаж са компетентни да извършат планираната експлоатация и съгласно точка SPA. LVO.120 е създадена програма за обучение и проверка на членовете на летателния екипаж и съответния персонал, участващ в подготовката на полети;

в) установени са експлоатационни процедури за планираните операции;

г) направени са всички съответни промени в списъка на минималното оборудване (MEL);

д) направени са всички съответни промени в програмата за техническо обслужване;

е) установени са процедури за осигуряване на пригодността на летищата, включително процедури за полети по прибори, за планираните операции, в съответствие с SPA.LVO.110; както и

ж) извършена е оценка на безопасността по отношение на планираните операции и са установени показатели за ефективност с цел наблюдение на нивото на безопасност.“;

г) точка SPA.LVO.110 се заменя със следното:

„**SPA.LVO.110 Изисквания, свързани с летищата, включително процедури за полети по прибори**

Операторът гарантира, че при LVO и операции с експлоатационни кредити се използват само летища, в т.ч. процедури за полети по прибори, подходящи за планираните операции.“;

д) точка SPA.LVO.115 се заличава;

е) точка SPA.LVO.120 се заменя със следното:

„**SPA.LVO.120 Компетентност на летателния екипаж**

а) Операторът гарантира, че летателният екипаж е компетентен да извърши планираната експлоатация.

б) Операторът гарантира, че всеки член на летателния екипаж успешно е преминал обучение и проверка за всички видове LVO и операции с експлоатационни кредити, за които е издадено одобрение. Обучението и проверката:

(1) включват първоначално и периодично обучение и проверка;

(2) включват нормалните, извънредните и аварийните процедури;

(3) са съобразени с вида технологии, използвани при планираната експлоатация; както и

(4) вземат предвид рисковете, свързани с човешкия фактор, при планираната експлоатация.

в) Операторът води документация за обучението и квалификацията на членовете на летателния екипаж.

г) Обучението и проверката се извършват от персонал с подходяща квалификация. В случая на летателно обучение и проверки, както и при обучение и проверки на летателен тренажор персоналът, който предоставя обучението и извършва проверките, е квалифициран в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.“

ж) в точка SPA.NVIS.120 буква а) се заменя със следното:

„а) Не се извършват полети под метеорологичните минимуми за съответния тип нощен полет, който ще се изпълни.“;

з) в точка SPA.HOFO.120 буква а) се заменя със следното:

„а) *Наземно резервно летище на летището на местоназначение*. Независимо от точки CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 и SPO.OP.151 не е необходимо командирът да определя резервно летище на летището на местоназначение в експлоатационния полетен план, когато изпълнява полети от крайбрежна площадка до наземно летище на местоназначение, ако е налице адекватна оперативна готовност за действие в извънредни ситуации, така че да се гарантира безопасното връщане от крайбрежната площадка.“;

и) точка SPA.HOFO.125 се заменя със следното:

„**SPA.HOFO.125 Стандартни процедури за крайбрежен подход (OSAP)**

а) Операторът установява процедури, за да гарантира, че стандартните процедури за крайбрежен подход (OSAP) се следват само ако:

(1) вертолетът е в състояние да предоставя навигационна информация и информация в реално време за околните препятствия с цел безопасно прелитане над тях; както и

(2) или:

i) минималната относителна височина на снижение (MDH) се определя от радиовисотомер или устройство с еквивалентно действие; или

ii) прилага се минималната абсолютна височина на снижение (MDA) и тя включва подходящ резерв.

б) Ако операторът следва OSAP до платформи или плавателни съдове в режим на транзит, полетът се извършва при многопилотна експлоатация.

в) Разстоянието за вземане на решение трябва да осигурява достатъчно свободно от препятствия пространство за минаване на втори кръг спрямо всяка цел, за която е планирана OSAP.

г) Подходът за кацане продължава да се изпълнява отвъд разстоянието за вземане на решение или под минималната височина за снижаване (MDA/H) само ако е установен визуален контакт с целта.

д) При еднопилотни операции към MDA/H и разстоянието за вземане на решение се добавя съответно увеличение.

е) При изпълнение на OSAP до неподвижна крайбрежна площадка (т.е. неподвижна конструкция или закотвен кораб), за чиито GNSS координати са налице надеждни данни в навигационната система, се използва GNSS/система за зонална навигация, за да се повиши безопасността на OSAP.

ж) Операторът включва OSAP в своите програми за първоначално и периодично обучение и проверка.“;

й) добавя се следната подчаст H:

„ПОДЧАСТ H

ПОДХОДИ И ОТЛИТАНИЯ ДО ТОЧКА В ПРОСТРАНСТВОТО С ВЕРТОЛЕТИ С НАМАЛЕНИ МИНИМУМИ ЗА VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100Подходи и отлитания до точка в пространството (PinS) с вертолети с намалени минимуми за VFR

а) Операторът използва намалени експлоатационни минимуми за VFR само ако е получил одобрение от компетентния орган.

б) Намалени експлоатационни минимуми за VFR се прилагат само за полет на вертолет, който включва отсечка, изпълнявана по IFR, и само в един от следните случаи:

(1) отсечката от полета, изпълнявана по VFR, е непосредствено след подход за кацане PinS с вертолет с планирано кацане на намиращо се в близост вертолетно летище или експлоатационна площадка;

(2) отсечката от полета, изпълнявана по VFR, е непосредствено след подход PinS с вертолет с планирано изпълнение на товаро-подемни операции в намиращ се наблизо район за НЕС или ННО;

(3) отсечката от полета, изпълнявана по VFR, представлява отлитане с цел преминаване към IFR в близка начална точка (fix) на излитане.

в) Операторът определя експлоатационните процедури, които са приложими при полет с намалени експлоатационни минимуми по VFR.

г) Операторът гарантира, че членовете на летателния екипаж притежават опит и са обучени да работят с намалени експлоатационни минимуми по VFR.“.

(6) Приложение VI се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка NCC.OP.101:

„NCC.OP.101 Проверка и настройки на висотомера

а) Операторът установява процедури за проверка на висотомера преди всяко излитане.

б) Операторът установява процедури за настройка на висотомера за всички фази на полета, като се вземат предвид процедурите, установени от държавата на летището или държавата на въздушното пространство, според случая.“;

б) точка NCC.OP.110 се заменя със следното:

„NCC.OP.110 Експлоатационни минимуми за летищата — общи разпоредби

а) Операторът установява експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което се планира да бъде използвано, за да се осигури сепарация между въздухоплавателното средство и терена и препятствията, както и да се намали рискът от загуба на визуалните ориентири по време на визуалната полетна отсечка от операциите за подход по прибори.

б) Методът, използван за установяване на експлоатационните минимуми на летищата, взема предвид всеки един от следните елементи:

(1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

(2) наличното оборудване на въздухоплавателното средство за целите на навигацията, получаването на визуални ориентири и/или контрола на траекторията на полета по време на излитане, подход, кацане и минаване на втори кръг;

(3) всички условия или ограничения, посочени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM);

(4) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане/зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (FATO), които може да бъдат избрани за използване;

(5) адекватността и ефективността на наличните визуални и невизуални помощни средства и инфраструктура;

(6) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията (OCA/H) за съответните процедури за подход при кацане по прибори ((IAP);

(7) препятствията в зоните за първоначален набор на височина и необходимото резервно разстояние за безопасност;

(8) всички нестандартни характеристики на летището, IAP или околната среда;

(9) състава на летателния екипаж и неговата компетентност и опит;

(10) IAP;

(11) характеристиките на летището и наличното аеронавигационно обслужване (ANO);

(12) всички минимуми, които са обнародвани от държавата на летището;

(13) условията, предписани във всички специални одобрения за операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити; както и

(14) съответния експлоатационен опит на оператора.

в) Операторът посочва метода за определяне на експлоатационните минимуми на летищата в ръководството за експлоатация.“;

в) точка NCC.OP.111 се заличава;

г) точка NCC.OP.112 се заменя със следното:

„**NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

а) MDH за визуално продължение на подход за кацане по прибори със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

(1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;

(2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или

(3) DH/MDH на предходната IAP.

б) Минималната видимост за визуално продължение на подход за кацане по прибори със самолети е най-високата стойност измежду следните:

(1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана; или

(2) минималната видимост, получена от таблица 1.

Таблица 1

MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

д) в точка NCC.OP.145 буква б) се заменя със следното:

„б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

(1) проучване на наличните актуални метеорологични доклади и прогнози; както и

(2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи както е планирано поради метеорологичните условия.“;

е) вмъкват се следните точки NCC.OP.147 и NCC.OP.148:

„**NCC.OP.147 Планови минимуми за резервните летища на летищата на местоназначение — самолети**

Дадено летище не може да бъде определено като резервно летище на летището на местоназначение, освен ако наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период:

а) за резервно летище, на което може да се изпълни операция за подход по прибори с DH, по-малка от 250 ft,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 200 ft над DH или MDH, свързана с операцията за подход по прибори; както и

(2) видимостта е най-малко равна на по-високата стойност измежду 1 500 m и 800 m над минимумите за RVR/VIS за операция за подход по прибори; или

б) за резервно летище с операция за подход по прибори с DH или MDH, равна на 250 ft или по-голяма,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 400 ft над DH или MDH, свързана с операцията за подход по прибори; както и

(2) видимостта е най-малко 3 000 m; или

в) за резервно летище без процедура за подход по прибори,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко равна на по-високата стойност измежду 2 000 ft и минималната безопасна относителна височина за IFR; както и

(2) видимостта е най-малко 5 000 m.;

NCC.OP.148 Планови минимуми за резервните летища на летищата на местоназначение — вертолети

Операторът може да избере дадено летище за резервно летище на летището на местоназначение само ако наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период:

а) за резервно летище с процедура за подход по прибори (IAP),

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 200 ft над DH или MDH, свързана с IAP; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m през деня или 3 000 m през нощта; или

б) за резервно летище без IAP:

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 2 000 ft или минималната безопасна относителна височина за IFR — в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m през деня или 3 000 m през нощта.“;

ж) в точка NCC.OP.150 буква а) се заменя със следното:

„а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за излитане, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на приложимите експлоатационни летищни минимуми или са по-лоши от тях, или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.“;

з) в точка NCC.OP.180 букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Командирът започва или продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището на местоназначение в разчетното време на използване ще съответстват на приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети, или ще са по-добри.

б) Командирът започва или продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в разчетното време на пристигане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище на летището на местоназначение съответстват на приложимите експлоатационни минимуми на летището или са по-добри.“;

и) точка NCC.OP.195 се заменя със следното:

„**NCC.OP.195 Условия за излитане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на излитане и отлитане; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

й) точка NCC.OP.225 се заменя със следното:

„**NCC.OP.225 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме операция за подход за кацане, командирът се уверява, че:

а) метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на подход за кацане, кацане или минаване на втори кръг, като се отчитат посочените в ръководството за експлоатация летателни характеристики; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство; както и

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

к) точка NCC.OP.230 се заменя със следното:

„**NCC.OP.230 Започване и продължаване на подхода за кацане**

а) За самолети, ако докладваната видимост (VIS) или контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от приложимия минимум, тогава операцията за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която самолетът е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане (FAS), ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

б) За вертолети, ако докладваната RVR е по-малка от 550 m и контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от приложимия минимум, тогава операцията за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която вертолетът е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане (FAS), ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

в) Ако не е установен необходимият визуален ориентир, тогава се изпълнява минаване на втори кръг на или преди DA/H или MDA/H.

г) Ако необходимият визуален ориентир не се поддържа след DA/H или MDA/H, тогава трябва незабавно да се изпълни минаване на втори кръг.

д) Независимо от буква а), когато не е докладвана RVR и докладваната VIS е по-малка от приложимия минимум, но конвертираната метеорологична видимост (CMV) е равна на приложимия минимум или по-голяма, тогава подходът по прибори може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

е) Независимо от букви а) и б), ако не се планира кацане, подходът по прибори може да бъде продължен до DA/H или MDA/H. Минаване на втори кръг се изпълнява на или преди DA/H или MDA/H.“;

л) добавя се следната точка NCC.OP.235:

„**NCC.OP.235 Експлоатация с EFVS до 200 ft**

а) Операторът, който планира да извършва експлоатация с EFVS до 200 ft с експлоатационни кредити и без специално одобрение, трябва да гарантира, че:

(1) въздухоплавателното средство е сертифицирано за планираните операции;

(2) използват се само писти за излитане и кацане, FATO и IAP, подходящи за експлоатация с EFVS;

(3) членовете на летателния екипаж са компетентни да извършат планираната експлоатация и е създадена програма за обучение и проверка на членовете на летателния екипаж и съответния персонал, участващ в подготовката на полети;

(4) установени са експлоатационни процедури;

(5) цялата съответна информация е документирана в списъка на минималното оборудване (MEL);

(6) цялата съответна информация е документирана в програмата за техническо обслужване;

(7) извършват се оценки на безопасността и се установяват показатели за ефективност с цел наблюдение на нивото на безопасност на експлоатацията; както и

(8) експлоатационните минимуми на летищата отчитат възможностите на използваната система.

б) Операторът не извършва експлоатация с EFVS до 200 ft, когато извършва LVO.

в) Независимо от разпоредбите на буква а), подточка 1, операторът може да използва EVS, които отговарят на минималните критерии за извършване на експлоатация с EFVS до 200 ft, при условие че това е одобрено от компетентния орган.“.

(7) приложение VII се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка NCO.OP.101:

„**NCO.OP.101 Проверка и настройки на висотомера**

а) Командирът проверява правилното функциониране на висотомера преди всяко излитане.

б) Командирът използва подходящи настройки на висотомера за всички фази на полета, като взема предвид процедурите, установени от държавата на летището или държавата на въздушното пространство.“;

б) точка NCO.OP.105 се заличава;

в) точки NCO.OP.110, NCO.OP.111 и NCO.OP.112 се заменят със следното:

„**NCO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети**

а) За полетите по правилата за полети по прибори командирът установява експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което се планира да бъде използвано, за да се осигури сепарация между въздухоплавателното средство и терена и препятствията, както и да се намали рискът от загуба на визуалните ориентири по време на визуалната полетна отсечка от операциите за подход по прибори.

б) Експлоатационните минимуми на летищата вземат предвид следните елементи, ако са относими:

(1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

(2) наличното оборудване на въздухоплавателното средство за целите на навигацията, получаването на визуални ориентири и/или контрола на траекторията на полета по време на излитане, подход, кацане и минаване на втори кръг;

(3) всички условия или ограничения, посочени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM);

(4) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане/зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (FATO), които може да бъдат избрани за използване;

(5) адекватността и ефективността на наличните визуални и невизуални помощни средства и инфраструктура;

(6) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията (OCA/H) за съответните процедури за подход при кацане по прибори ((IAP), ако са установени;

(7) препятствията в зоните за първоначален набор на височина и резервното разстояние за безопасност;

(8) компетентността и съответния оперативен опит на командира;

(9) IAP, ако са установени;

(10) характеристиките на летището и видовете налично аеронавигационно обслужване (ANO), ако има такова;

(11) всички минимуми, които са обнародвани от държавата на летището;

(12) условията, предписани във всички специални одобрения за операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити.

NCO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — 2D и 3D операции за подход

а) Относителната височината на вземане на решение (DH), която се използва при 2D и 3D операции за подход, изпълнявани с техниката за финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

(1) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;

(2) публикуваната DH според процедурата за изпълнение на подход или минималната относителна височина на снижение (MDH), когато е приложимо;

(3) системните минимуми, посочени в таблица 1;

(4) минималната DH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.

б) MDH за 2D операция за подход, изпълнена без техниката за CDFA, не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

(1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;

(2) публикуваната MDH според процедурата за изпълнение на подход, когато е приложимо;

(3) системните минимуми, посочени в таблица 1; или

(4) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

Таблица 1

Системни минимуми

Съоръжение	Най-ниски DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
РЛС за точен подход (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Подход до точка в пространството (PinS) с вертолети	250
LOC със или без DME	250
SRA (простиращ се до ½ NM)	250
SRA (простиращ се до 1 NM)	300
SRA (простиращ се до 2 NM или повече)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети

а) MDH за визуално продължение на подход за кацане по прибори със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

(1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;

(2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или

(3) DH/MDH на предходната IAP.

б) Минималната видимост за визуално продължение на подход за кацане по прибори със самолети е най-високата стойност измежду следните:

(1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана; или

(2) минималната видимост, получена от таблица 1.

Таблица 1

MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600“;

г) в точка NCO.OP.135 буква б) се заменя със следното:

„б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

(1) проучване на наличните актуални метеорологични доклади и прогнози; както и

(2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи както е планирано поради метеорологичните условия.“;

д) точки NCO.OP.140, NCO.OP.141 и NCO.OP.142 се заменят със следното:

„**NCO.OP.140 Резервни летища на летищата на местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът посочва в полетния план най-малко едно резервно летище на летището на местоназначение, освен ако наличната актуална метеорологична информация за местоназначението показва за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, височина на долната граница на облаците най-малко 1 000 ft над DH/MDH за наличната процедура за подход по прибори (IAP) и видимост най-малко 5 000 m.

NCO.OP.141 Резервни летища на летищата на местоназначение — вертолети

За полети по правилата за полети по прибори командирът посочва в полетния план най-малко едно резервно летище на летището на местоназначение, освен ако наличната актуална метеорологична информация за местоназначението показва за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, височина на долната граница на облаците най-малко 1 000 ft над DH/MDH за наличната IAP и видимост най-малко 3 000 m.

NCO.OP.142 Резервни летища на летищата на местоназначение — операции за подход по прибори

Командирът избира дадено летище за резервно летище само ако:

а) на летището на местоназначение или на резервното летище на летището на местоназначение е налична IAP, която не разчита на GNSS; или

б) е изпълнено всяко едно от следните условия:

(1) бордовото оборудване за GNSS може да използва SBAS;

(2) летището на местоназначение, всяко резервно летище на летището на местоназначение и маршрутът между тях са в зоната на обслужване на SBAS;

(3) предвижда се ABAS да бъде на разположение в случай на неочакван отказ на SBAS;

(4) избрана е IAP (на летището на местоназначение или на резервното летище), която не разчита на наличието на SBAS;

(5) подходящо действие при извънредни ситуации позволява полетът да бъде изпълнен безопасно, в случай че не е възможно да се използва GNSS.“;

е) вмъкват се следните точки NCO.OP.143 и NCO.OP.144:

„**NCO.OP.143 Планови минимуми за резервните летища на летищата на местоназначение — самолети**

Дадено летище не може да бъде определено като резервно летище на летището на местоназначение, освен ако наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период:

а) за резервно летище, на което може да се изпълни операция за подход по прибори с DH, по-малка от 250 ft,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 200 ft над DH или минималната MDH, свързана с операцията за подход по прибори; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m; или

б) за резервно летище с операция за подход по прибори с DH или MDH, равна на 250 ft или по-голяма,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 400 ft над DH или MDH, свързана с операцията за подход по прибори; както и

(2) видимостта е най-малко 3 000 m; или

в) за резервно летище без IAP,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко равна на по-високата стойност измежду 2 000 ft и минималната безопасна относителна височина за IFR; както и

(2) видимостта е най-малко 5 000 m;

NCO.OP.144 Планови минимуми за резервните летища на местоназначение — вертолети

Дадено летище не може да бъде определено като резервно летище на летището на местоназначение, освен ако наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период:

а) за резервно летище с IAP:

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 200 ft над DH или MDH, свързана с IAP; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m през деня или 3 000 m през нощта; или

б) за резервно летище без IAP:

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко равна на по-високата стойност измежду 2 000 ft и минималната безопасна относителна височина за IFR; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m през деня или 3 000 m през нощта.“;

ж) в точка NCO.OP.160 букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Командирът започва или продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището на местоназначение в разчетното време на използване ще съответстват на приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети, или ще са по-добри.

б) Командирът започва или продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в разчетното време на пристигане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище на летището на местоназначение съответстват на приложимите експлоатационни минимуми на летището или са по-добри.“;

з) точка NCO.OP.175 се заменя със следното:

„**NCO.OP.175 Условия за излитане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на излитане и отлитане; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

и) точки NCO.OP.205 и NCO.OP.206 се заменят със следното:

„**NCO.OP.205 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети**

Преди да предприеме подход за кацане, командирът се уверява, че:

а) съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на подход за кацане, кацане или минаване на втори кръг; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство; както и

(4) квалификацията на летателния екипаж.

NCO.OP.206 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети

Преди да предприеме подход за кацане, командирът се уверява, че:

а) съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (FATO) няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на подход за кацане, кацане или минаване на втори кръг; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

й) точка NCO.OP.210 се заменя със следното:

„**NCO.OP.210 Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолети**

а) Ако контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от 550 m (или всяка по-ниска стойност, установена в съответствие с одобрение по SPA.LVO), тогава операция за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която въздухоплавателното средство е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане, ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

б) Ако не е установен необходимият визуален ориентир, тогава се изпълнява минаване на втори кръг на или преди DA/H или MDA/H.

в) Ако необходимият визуален ориентир не се поддържа след DA/H или MDA/H, тогава трябва незабавно да се изпълни минаване на втори кръг.“.

(8) Приложение VIII се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка SPO.OP.101:

„**SPO.OP.101 Проверка и настройки на висотомера**

а) Операторът установява процедури за проверка на висотомера преди всяко излитане.

б) Операторът установява процедури за настройка на висотомера за всички фази на полета, като се вземат предвид процедурите, установени от държавата на летището или държавата на въздушното пространство, според случая.“;

б) точка SPO.OP.110 се заменя със следното:

„**SPO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети**

а) Операторът установява експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което се планира да бъде използвано, за да се осигури сепарация между въздухоплавателното средство и терена и препятствията, както и да се намали рискът от загуба на визуалните ориентири по време на визуалната полетна отсечка от операциите за подход по прибори.

б) Методът, използван за установяване на експлоатационните минимуми на летищата, взема предвид всеки един от следните елементи:

(1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

(2) наличното оборудване на въздухоплавателното средство за целите на навигацията, получаването на визуални ориентири и/или контрола на траекторията на полета по време на излитане, подход, кацане и минаване на втори кръг;

(3) всички условия или ограничения, посочени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM);

(4) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане/зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (FATO), които може да бъдат избрани за използване;

(5) адекватността и ефективността на наличните визуални и невизуални помощни средства и инфраструктура;

(6) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията (OCA/H) за съответните процедури за подход при кацане по прибори ((IAP);

(7) препятствията в зоните за първоначален набор на височина и резервното разстояние за безопасност;

(8) всички нестандартни характеристики на летището, IAP или местната околна среда;

(9) състава на летателния екипаж и неговата компетентност и опит;

(10) IAP;

(11) характеристиките на летището и наличното аеронавигационно обслужване (ANO);

(12) всички минимуми, които са обнародвани от държавата на летището;

(13) условията, предписани във всички специални одобрения за операции при намалена видимост (LVO) или операции с експлоатационни кредити; както и

(14) съответния експлоатационен опит на оператора.

в) Операторът посочва метода за определяне на експлоатационните минимуми на летищата в ръководството за експлоатация.“;

в) точка SPO.OP.111 се заличава;

г) точка SPO.OP.112 се заменя със следното:

„**SPO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

а) Минималната относителна височина на снижение (MDH) за визуално продължение на подход за кацане по прибори със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

(1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;

(2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или

(3) относителната височината на вземане на решение (DH(/MDH на предходната IAP.

б) Минималната видимост за визуално продължение на подход за кацане по прибори със самолети е най-високата стойност измежду следните:

(1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана; или

(2) минималната видимост, получена от таблица 1.

Таблица 1

MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600“;

д) в точка SPO.OP.140 буква б) се заменя със следното:

„б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

(1) проучване на наличните актуални метеорологични доклади и прогнози; както и

(2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи както е планирано поради метеорологичните условия.“;

е) вмъкват се следните точки SPO.OP.143 и SPO.OP.144:

„**SPO.OP.143 Планови минимуми за резервните летища на летищата на местоназначение — самолети**

Дадено летище не може да бъде определено като резервно летище на летището на местоназначение, освен ако наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период:

а) за резервно летище, на което може да се изпълни операция за подход по прибори с DH, по-малка от 250 ft,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 200 ft над DH или MDH, свързана с операцията за подход по прибори; както и

(2) видимостта е най-малко равна на по-високата стойност измежду 1 500 m и 800 m над минимумите за RVR/VIS за операция за подход по прибори; или

б) за резервно летище с операция за подход по прибори с DH или MDH, равна на 250 ft или по-голяма,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 400 ft над DH или MDH, свързана с операцията за подход по прибори; както и

(2) видимостта е най-малко 3 000 m; или

в) за резервно летище без процедура за подход по прибори,

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко равна на по-високата стойност измежду 2 000 ft и минималната безопасна относителна височина за IFR; както и

(2) видимостта е най-малко 5 000 m.

SPO.OP.144 Планови минимуми за резервните летища на летищата на местоназначение — вертолети

Операторът може да избере дадено летище за резервно летище на летището на местоназначение само ако наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след разчетното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след разчетното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период:

а) за резервно летище с IAP:

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 200 ft над DH или MDH, свързана с IAP; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m през деня или 3 000 m през нощта; или

б) за резервно летище без IAP:

(1) височината на долната граница на облаците е най-малко 2 000 ft или минималната безопасна относителна височина за IFR — в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма; както и

(2) видимостта е най-малко 1 500 m през деня или 3 000 m през нощта.“;

ж) в точка SPO.OP.145 буква а) се заменя със следното:

„а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за излитане, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на приложимите експлоатационни летищни минимуми или са по-лоши от тях, или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.“;

з) в точка SPO.OP.170 букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Командирът започва или продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището на местоназначение в разчетното време на използване ще съответстват на приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети, или ще са по-добри.

б) Командирът започва или продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в разчетното време на пристигане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище на летището на местоназначение съответстват на приложимите експлоатационни минимуми на летището или са по-добри.“;

и) точка SPO.OP.180 се заменя със следното:

„**SPO.OP.180 Условия за излитане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на излитане и отлитане; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

й) точка SPO.OP.210 се заменя със следното:

„**SPO.OP.210 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме операция за подход за кацане, командирът се уверява, че:

а) метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или FATO няма да възпрепятстват безопасното изпълнение на подход за кацане, кацане или минаване на втори кръг, като се отчитат посочените в ръководството за експлоатация летателни характеристики; както и

б) експлоатационните минимуми на избраните летищата са съвместими с всичко, изброено по-долу:

(1) оперативното наземно оборудване;

(2) оперативните системи на въздухоплавателното средство;

(3) експлоатационните характеристики на въздухоплавателното средство;

(4) квалификацията на летателния екипаж.“;

к) точка SPO.OP.215 се заменя със следното:

„**SPO.OP.215 Започване и продължаване на подхода за кацане**

а) За самолети, ако докладваната видимост (VIS) или контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от приложимия минимум, тогава операцията за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която самолетът е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане (FAS), ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

б) За вертолети, ако докладваната RVR е по-малка от 550 m и контролиращата RVR за пистата за излитане и кацане, която ще се използва за кацане, е по-малка от приложимия минимум, тогава операцията за подход по прибори се преустановява:

(1) след точката, в която вертолетът е 1 000 ft над превишението на летището; или

(2) в крайната отсечка от подхода за кацане (FAS), ако DH или MDH е по-голяма от 1 000 ft.

в) Ако не е установен необходимият визуален ориентир, тогава се изпълнява минаване на втори кръг на или преди DA/H или MDA/H.

г) Ако необходимият визуален ориентир не се поддържа след DA/H или MDA/H, тогава трябва незабавно да се изпълни минаване на втори кръг.

д) Независимо от буква а), когато не е докладвана RVR и докладваната VIS е по-малка, но конвертираната метеорологична видимост (CMV) е по-голяма от приложимия минимум, тогава подходът по прибори може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

е) Независимо от букви а) и б), ако не се планира кацане, подходът по прибори може да бъде продължен до DA/H или MDA/H. Минаване на втори кръг се изпълнява на или преди DA/H или MDA/H.“;

л) добавя се следната точка SPO.OP.235:

„**SPO.OP.235 Експлоатация с EFVS до 200 ft**

а) Оператор, който планира да извършва експлоатация с EFVS до 200 ft с експлоатационни кредити и без специално одобрение, трябва да гарантира, че:

(1) въздухоплавателното средство е сертифицирано за планираните операции;

(2) използват се само писти за излитане и кацане, FATO и IAP, подходящи за експлоатация с EFVS;

(3) летателният екипаж е компетентен да извърши планираната експлоатация и е създадена програма за обучение и проверка на членовете на летателния екипаж и съответния персонал, участващ в подготовката на полети;

(4) установени са експлоатационни процедури;

(5) цялата съответна информация е документирана в списъка на минималното оборудване (MEL);

(6) цялата съответна информация е документирана в програмата за техническо обслужване;

(7) извършват се оценки на безопасността и се установяват показатели за ефективност с цел наблюдение на нивото на безопасност на експлоатацията; както и

(8) експлоатационните минимуми на летищата отчитат възможностите на използваната система.

б) Операторът не извършва експлоатация с EFVS до 200 ft, когато извършва LVO.

в) Независимо от разпоредбите на буква а), подточка 1, операторът може да използва EVS, които отговарят на минималните критерии за извършване на експлоатация с EFVS до 200 ft, при условие че това е одобрено от компетентния орган.“.