РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/1384 НА КОМИСИЯТА

от 24 юли 2019 година

за изменение на регламенти (ЕС) № 965/2012 и (ЕС) № 1321/2014 по отношение на използването на въздухоплавателни средства, вписани в свидетелство за авиационен оператор, за нетърговски и специализирани операции, определянето на оперативни изисквания за провеждането на полети за проверка на техническото обслужване, установяването на правила за нетърговски операции с намален брой членове на кабинния екипаж на борда и за въвеждане на редакционни актуализации относно изискванията за летателната експлоатация

(текст от значение за ЕИП)

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 17, параграф 1 и член 31 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) се определят подробни правила за операциите на търговския въздушен транспорт („ТВТ“), за нетърговски операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга и за въздухоплавателни средства, различни от сложните въздухоплавателни средства с моторна тяга, за специализирани търговски операции и специализирани нетърговски операции, както и за определени високорискови специализирани търговски операции. Посочените правила не отчитат факта, че едни и същи въздухоплавателни средства могат да извършват различни видове операции по време на своя срок на експлоатация.

(2) Следователно с оглед на промяната в използването на въздухоплавателните средства от операции на търговския въздушен транспорт към нетърговски операции или специализирани операции, следва да бъдат въведени нови правила за продължително използване на такива въздухоплавателни средства. Тези правила следва да бъдат достатъчно гъвкави, за да се даде възможност за използването на едни и същи въздухоплавателни средства от оператори, извършващи нетърговски операции или специализирани операции, без заличаване на въздухоплавателните средства от свидетелството за авиационен оператор („САО“). Новата оперативна рамка следва също така да гарантира безпроблемно изпълнение и ефективен надзор на тези операции, без да се засяга тяхната безопасност.

(3) В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 компетентният орган трябва да одобри различни оперативни процедури, които притежателят на САО да прилага за различните си нетърговски операции. Това изискване представлява неравнопоставено третиране на притежателите на САО, от една страна, и на нетърговските оператори, от друга страна, по отношение на един и същ тип операции, и поради това следва да бъде премахнато с цел да се гарантира съгласуваност на правната уредба.

(4) Въз основа на препоръките за безопасност и отзивите от държавите членки и заинтересованите страни, включително от стандартизационни инспекции, Комисията счита, че Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде актуализиран, така че да отразява съвременните технологии и най-добрите практики що се отнася до различните изисквания за летателна експлоатация. Следва да бъдат въведени редакционни промени, за да се актуализират няколко позовавания на отменени регламенти, а именно Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията ([3]) и Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([4]). Освен това следва да бъде добавена нова формулировка, за да се изяснят няколко съществуващи разпоредби.

([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).

([3]) Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1).

([4]) Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1).

(5) Случиха се редица въздушни произшествия или инциденти с полети, изпълнявани с въздухоплавателни средства, които току-що са били преминали непълно или неподходящо техническо обслужване, или с полети, изпълнявани с цел проверка дали въздухоплавателното средство е преминало подходящо техническо обслужване („полети за проверка на техническото обслужване“). Като се има предвид произшествието с Airbus A320—232, случило се на 27 ноември 2008 г. край брегове на Canet-Plage (Франция), Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да се даде точно определение на тази категория полети и да се определят, където е необходимо, минимални изисквания за екипажите, както и процедурите, които трябва да бъдат спазвани при подготовката и изпълнението на такива полети.

(6) Освен това за въздухоплавателни средства с максимална оперативна конфигурация („MOPSC“) над 19 пътнически места и с не повече от 19 пътници следва да се въведат по-малко строги изисквания за нетърговски операции без действащ кабинен екипаж на борда, при условие че са изпълнени определени условия. На операторите следва да се разреши да прилагат тези по-малко строги изисквания единствено заедно с подходящи мерки за смекчаване на рисковете, свързани с такива операции.

(7) По силата на Регламент (ЕС) № 965/2012 от операторите на ТВТ се изисква да информират пътниците и да им осигурят аварийни карти, съдържащи инструкции за безопасност под формата на схеми, показващи използването на аварийно-спасителното оборудване и аварийните изходи, които биха могли да се използват от пътниците. Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да съдържа ново определение за аварийни изходи.

(8) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

(9) След промяна в използването на дадено въздухоплавателно средство от операции на ТВТ към нетърговски операции или специализирани операции, отговорността за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, което е предмет на тази промяна, следва да се запази на равнището на притежателя на САО. Поради тази причина приложение I (част M) и приложение Vб (част ML) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията ([5]) следва да бъдат съответно изменени.

(10) Агенцията подготви проект на правила за прилагане и ги представи на Комисията като становища ([6]) в съответствие с членове 75 и 76 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, посочен в 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 2 точка 7 се заменя със следното:

„7) „Специализирана операция“ означава всяка операция, различна от операция на търговския въздушен транспорт, при която въздухоплавателното средство се използва за специализирани дейности като например дейности в селското стопанство, строителството, фотографията, картографирането, наблюдението и патрулирането, реклама от въздуха, полети за проверка на техническото обслужване;“

2) в член 6, параграф 3, буква б) се заменя със следното:

„б) полети, при които не се превозват пътници или товари, а самолетът или вертолетът се транспортира за обновяване, ремонт, инспекции, доставка, износ или други подобни цели, при условие че въздухоплавателното средство не е вписано в свидетелство за авиационен оператор или в декларация.“;

([5]) Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

([6]) Становище № 4/2017 на Европейската агенция за авиационна безопасност от 29 юни 2017 г. относно проект за Регламент на Комисията за преразглеждане на правилата за летателната експлоатация и поддържането на летателната годност и Становище № 1/2017 на Европейската агенция за авиационна безопасност от 7 март 2017 г. относно проект за Регламент на Комисията за преразглеждане на правилата за летателната експлоатация по отношение на полетите за проверка на техническото обслужване.

3) вмъква се следният член 9*аа*:

„*Член 9аа*

Изисквания към екипажа на полети за проверка на техническото обслужване

Пилот, който е действал преди 20 август 2019 г. като командир на полет за проверка на техническото обслужване, в съответствие с определението от точка SPO.SPEC.MCF.100 от приложение VIII, категоризиран като полет за проверка на техническото обслужване от ниво A, се признава за отговарящ на условията от точка SPO.SPEC.MCF.115, буква а), подточка 1 от същото приложение. В този случай операторът гарантира, че командирът получава информация за всички разлики, установени между оперативните практики, въведени преди 20 август 2019 г., и задълженията, предвидени в раздели 5 и 6 от подчаст Д на приложение VII към настоящия регламент, включително тези, които са резултат от съответните процедури, установени от оператора.“;

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

Член 2

Изменения на Регламент (ЕС) № 1321/2014

Приложение I (част M) и приложение Vб (част ML) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 се изменят в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 3

Влизане в сила и прилагане

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

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

Съставено в Брюксел на 24 юли 2019 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

(1) Приложение I (част DEF) се изменя, както следва:

а) точка 17 се заменя със следното:

„17) „Категория А по отношение на вертолетите“ означава многомоторен вертолет, проектиран с конструктивни характеристики на независимост на двигателите и системите, определени в приложимата сертификационна спецификация, и способен да изпълнява операции, като използва данни за излитането и кацането съгласно концепцията за отказ на критичен двигател, която осигурява подходяща конструктивна площ и подходящи възможности на характеристиките за продължаване на безопасния полет или безопасно прекратено излитане в случай на отказ на двигател“;

б) вмъква се следната точка 45а:

„45а) „авариен изход (emergency exit)“ означава монтирана точка за излаз от въздухоплавателното средство, която предоставя максимална възможност за евакуация на пътническия салон и пилотската кабина в рамките на разумен срок и включва изходи на нивото на пода, прозорци или всеки друг вид изход, например люк в пилотската кабина и изход в конуса на опашната част“;

в) вмъква се следната точка 48а:

„48а) „член на летателния екипаж (flight crew member)“ означава правоспособен член на екипажа, на когото са възложени задължения от съществено значение за експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство през периода на полетното дежурство“;

г) вмъква се следната точка 49а:

„49а) „Полетен диспечер (flight operations officer/flight dispatcher)“ означава лице, определено от оператора да участва в упражняването на контрол и надзор над летателната експлоатация, което е подходящо квалифицирано и което подпомага командира на въздухоплавателното средство чрез информиране или съдействие, или и двете, с цел безопасното провеждане на полета.“;

д) вмъква се следната точка 76а:

„76а) „Полет за проверка на техническото обслужване („MCF“)“ означава полет на въздухоплавателно средство с удостоверение за летателна годност или разрешение за полет, който се извършва с цел отстраняване на неизправности или за проверка на функционирането на една или повече системи, части или оборудване след извършено техническо обслужване, ако функционирането на системите, частите или оборудването не може да бъде проверено по време на наземни проверки, и който се извършва в някоя от следните ситуации:

а) съгласно изискванията от ръководството за техническо обслужване на въздухоплавателни средства или всякакви други данни за техническото обслужване, издадени от притежателя на одобрението на проекта, който носи отговорност за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство;

б) след техническо обслужване, съгласно изискванията на оператора или по предложение на организацията, която носи отговорност за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство;

в) съгласно изискванията на организацията за техническо обслужване с цел проверка на успешното отстраняване на дефекти;

г) за подпомагане на изолирането на дефекти или отстраняването на неизправности.“;

е) вмъкват се следните точки 95а и 95б:

„95а) „Система от устройства за пренос на хора („PCDS“)“ означава система, която включва едно или повече устройства и или се прикрепя към повдигателен механизъм или кука за товар или се монтира към корпуса на витлокрилите летателни апарати по време на операции по превоз на хора като външен товар („HEC“) или при подемно-товарни операции с вертолети („HHO“). Устройствата имат конструктивните възможности и характеристики, необходими за превоз на хора извън вертолета, например предпазна мрежа със или без бързо освобождаване и подемно въже с конектор, твърда кошница или клетка;

95б) „Обикновена система от устройства за пренос на хора (обикновена „PCDS“)“ означава PCDS, която отговаря на следните условия:

а) съответства на хармонизиран стандарт съгласно Регламент (ЕС) 2016/425 на Европейския парламент и на Съвета (*) или Директива 2006/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (**);

б) има за цел обезопасяването на не повече от едно лице (например оператор на повдигателен механизъм или на кука за товар, специалист за изпълнение на специални задания или фотограф) във вътрешността на кабината, или обезопасяването на не повече от две лица извън кабината;

в) не е твърда конструкция, като например клетка, платформа или кошница;

(*) Регламент (ЕС) 2016/425 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно личните предпазни средства и за отмяна на Директива 89/686/ЕИО на Съвета (ОВ L 81, 31.3.2016 г., стр. 51).
(**) Директива 2006/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. относно машините и за изменение на Директива 95/16/ЕО (ОВ L 157, 9.6.2006 г., стр. 24).“;

ж) вмъква се следната точка 103б:

„103б) „Правила за полети“ означава правилата, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията (*);

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).“;

(2) Приложение II (част ARO) се изменя, както следва:

а) точка ARO.GEN.120 се изменя, както следва:

i) букви а), б) и в) се заменят със следното:

„а) Агенцията разработва приемливи средства за съответствие („AMC“), които могат да бъдат използвани за постигане на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.

б) Алтернативни средства за съответствие могат да се използват за постигане на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.

в) Компетентният орган установява система за непрекъснато оценяване дали всички алтернативни средства за съответствие, използвани от него или от организациите и лицата под негов надзор, са в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него. Тази система включва процедури за ограничаване, анулиране или изменение на одобрени алтернативни средства за съответствие, ако компетентният орган докаже, че въпросните алтернативни средства за съответствие не отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) 2018/1139 и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.“;

ii) в буква г), трети параграф, подточка 3 се заличава;

б) в точка ARO.GEN.135 буква а) се заменя със следното:

„а) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета (*), компетентният орган въвежда система за целесъобразно събиране, анализиране и разпространение на информация, свързана с безопасността.

(*) Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18).“;

в) в точка ARO.GEN.300, буква а) подточка 2 се заменя със следното:

„2) продължаващото съответствие с приложимите изисквания на организациите, които е сертифицирал, специализираните операции, които е разрешил и организациите, от които е получил декларация“;

г) в точка ARO.GEN.350, буква г), подточка 4 се заменя със следното:

„4) Компетентният орган записва всички констатации, които е направил или които са му съобщени в съответствие с буква д), и, когато е приложимо, мерките за изпълнение, които е приложил, както и всички коригиращи действия, произтичащи от констатациите, и датата на тяхното приключване.“;

д) точка ARO.OPS.110 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) ORO.AOC.110, буква д) — за въздухоплавателни средства, отдадени на сух лизинг, независимо на кой оператор, с изключение на случаите, посочени в точка ORO.GEN.310 от приложение III;“;

ii) буква б) се изменя, както следва:

— подточка 2 се заменя със следното:

„2) лизингодателят е предмет на оперативна забрана по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (*);

(*) Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15)“;

— добавя се следната подточка 3:

„3) разрешението, издадено в съответствие с Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията (*), е било временно прекратено, анулирано или отказано.

(*) Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).“;

iii) в буква г) подточки 1 и 2 се заменят със следното:

„1) правилната координация с компетентния орган, отговарящ за продължаващия надзор над въздухоплавателното средство, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията (*), или за експлоатацията на въздухоплавателното средство, ако органът е различен;

2) своевременното заличаване на въздухоплавателното средство от САО на оператора, с изключение на случаите, посочени в точка ORO.GEN.310 от приложение III.

(*) Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).“;

е) в точка ARO.OPS.150 буква б) се заменя със следното:

„б) Ако е удовлетворен от оценката на риска и СОП, компетентният орган на оператора издава разрешението, както е установено в допълнение IV. Разрешението може да бъде издадено за определен срок или да е безсрочно. В разрешението се уточняват условията, при които на оператора е разрешено да извършва една или повече високорискови специализирани търговски операции.“;

ж) в точка ARO.OPS.200, буква б) подточка 2 се заменя със следното:

„2) списъка на специалните одобрения, установени в допълнение III, за нетърговски и специализирани операции.“;

з) в точка ARO.RAMP.105, буква б) подточка 5 се заменя със следното:

„5) наличие на въздухоплавателни средства, използвани от оператор от трета държава, който за първи път оперира на или извън територията, обект на разпоредбите на Договора, или чието разрешение, издадено в съответствие с Регламент (ЕС) № 452/2014, е ограничено или възстановено след като е било временно прекратено или анулирано.“;

и) в точка ARO.RAMP.115, буква б) подточка 3 се заменя със следното:

„3) поддържат валидността на своята квалификация посредством периодично преминаване на обучение и извършване на минимум 12 инспекции за една календарна година.“;

й) точка ARO.RAMP.125 се изменя, както следва:

i) буква а) се заменя със следното:

„а) Наземните инспекции се извършват по стандартизиран начин.“;

ii) буква в) се заменя със следното:

„в) След завършване на наземната инспекция командирът или, в негово отсъствие, друг член на летателния екипаж или представител на оператора се уведомява за резултатите от наземната инспекция.“;

к) в точка ARO.RAMP.140, буква г) подточка 2 се заменя със следното:

„2) притежава разрешение за полет в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 за въздухоплавателните средства, регистрирани в държава членка“;

л) в точка ARO.RAMP.150, буква а) подточка 1 се заменя със следното:

„1) информацията, посочена в точка ARO.RAMP.145.“;

м) допълнения I и IV се заменят със следното:

„Допълнение I

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА АВИАЦИОНЕН ОПЕРАТОР

(график за одобрение на въздушни превозвачи)

Видове операции: Търговски въздушен транспорт (ТВТ) ☐ Пътници; ☐ Товари;

☐ Друго ([1]): _____

([4])	Държава на оператора ([2]) Издаващ орган ([3])	([5])
CAO # ([6]): 	Наименование на оператора ([7]) Dba Търговско наименование ([8]) Адрес на оператора ([10]): Телефон ([11]): Факс: Електронна поща:	Оперативни звена за контакт ([9]): Данните за контакт, позволяващи незабавна връзка с оперативното ръководство, са посочени в _____ ([12]).

Настоящото свидетелство удостоверява, че на _____ ([13]) е предоставено правото да осъществява търговски въздушни операции съгласно приложените спецификации на операциите и в съответствие с Ръководството за експлоатация, приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.

Дата на издаване ([14]):	Име и подпис ([15]): Длъжност:

([1]) Другите видове транспорт трябва да бъдат посочени.
([2]) Заменя се с наименованието на държавата на оператора.
([3]) Заменя се с идентификацията на издаващия компетентен орган.
([4]) Попълва се от компетентния орган.
([5]) Попълва се от компетентния орган.
([6]) Номер на одобрението, издадено от компетентния орган.
([7]) Заменя се от регистрираното наименование на оператора.
([8]) Търговско наименование на оператора, ако то е различно. Впишете „Dba“ (за „извършва стопанска дейност като/Doing business as/“) преди търговското наименование.

(9) Данните за контакт включват номер на телефон и на факс, включително код на държавата, и адрес на електронната поща (ако има такъв), чрез които може да се осъществи незабавна връзка с оперативното ръководство по въпроси, свързани с летателната експлоатация, летателната годност, компетентността на членовете на летателния и кабинния екипаж, опасни товари и други съответни въпроси.
(10) Адрес на основното място на стопанска дейност на оператора.
(11) Номер на телефон и факс в основното място на стопанска дейност на оператора, включително код на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.
(12) Вписва се контролираният документ, намиращ се на борда, в който са изброени данните за контакт, като се указва съответният параграф или страница. Напр.: „Данните за контакт … са посочени в ръководството за експлоатация, общо/основно, глава 1, точка 1.1“; или „… са посочени в спецификациите на операциите, стр. 1“; или „… са посочени в допълнение към настоящия документ“.
(13) Регистрирано наименование на оператора.
(14) Дата на издаване на CAO (дд-мм-гггг).
(15) Длъжност, наименование и подпис на представителя на компетентния орган. Освен това на CAO може да се положи и официален печат.

Формуляр 138 на EASA, издание 2

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	☐	☐	CAT (11)…. RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ N/A	☐	☐	Максимално време за отклонение (15): min.	

Комплексни навигационни летателно-технически характеристики за операции при PBN ([16])	☐	☐		([17])
Минимални навигационни летателно-технически характеристики	☐	☐		
Операции с едномоторен турбинен самолет през нощта или при метеорологични условия за полети по прибори („SET-IMC“)	☐	☐	([18])	
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 членовете на кабинния екипаж ([19])	☐	☐		
Издаване на атестация на кабинен екипаж ([20])	☐	☐		
Използване на приложения за EFB от тип Б	☐	☐	([21])	
Поддържане на летателната годност	☐	☐	([22])	
Други ([23])				

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

([2]) Вписва се номерът на свързаното свидетелство за авиационен оператор („CAO“).

([3]) Вписва се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Преди търговското наименование се вписва „Dba“ („Doing business as — извършва стопанска дейност като“).

([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 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 приложимата категория точен подход: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Вписват се минималната хоризонтална видимост по пистата („RVR“) в метри и височината на вземане на решение („DA/H“) във футове. За всяка посочена категория подход се използва по един ред.

([12]) Вписва се минималната хоризонтална видимост по пистата („RVR“) при излитане в метри. За всяко одобрение може да се използва по един ред, ако са получени няколко одобрения.

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

([14]) Увеличеният 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 повече или по-малко от два двигателя.

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

([16]) 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.

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

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

([19]) 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.

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

([21]) Въвежда се списъкът на приложенията за EFB от тип Б заедно с номера на хардуера за EFB (за преносими EFB). Този списък се съдържа 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.

([22]) Име на лицето или организацията, които отговарят за това да гарантират, че управлението на поддържането на летателната годност се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014.

([23]) 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. за кацане на скъсени дистанции, операции за стръмен подход, 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 наклон, максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS).

Формуляр 139 на EASA, издание 5

Допълнение III

Списък на специалните одобрения

Нетърговски операции

Специализирани операции

(при спазване на условията, посочени в одобрението и съдържащи се в ръководството за експлоатация или експлоатационния наръчник на пилота)

Издаващ орган ([1]):		
Списък на специалните одобрения # ([2]): Наименование на оператора: Дата ([3]): Подпис:		
Модел и регистрационен знак на въздухоплавателното средство ([4]):		
Видове специализирана операция („SPO“), ако е приложимо: ☐ ([5]) …		
Специални одобрения ([6]):	Спецификация ([7])	Забележки
…		
…		

…		
…		

(1) Вписват се наименованието и данните за контакт.
(2) Вписва се свързаният номер.
(3) Дата на издаване на специалните одобрения (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.
(4) Вписват се марката, моделът и серията на въздухоплавателното средство, установени съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ИКАО, или основната серия, ако е определена серия (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономията на CAST/ИКАО е на разположение на адрес: http://www.intlaviationstandards.org/ Регистрационните знаци се посочват в списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в списъка на специалните одобрения се прави препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
(5) Посочва се видът на операцията, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха, полети за проверка на техническото обслужване.
(6) В тази колона се посочват всички одобрени операции — напр. за опасни товари, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) В тази колона се посочват минималните условия за всяко одобрение, напр. височината на вземане на решение и минимумите за използваната RVR за CAT II.

Формуляр 140 на EASA, издание 2

Допълнение IV

ДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЯ ЗА ВИСОКОРИСКОВИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ТЪРГОВСКИ ОПЕРАЦИИ	
Издаващ орган (1): Разрешение № (2):	
Наименование на оператора (3): Адрес на оператора (4): Телефон (5): Факс: Електронна поща:	
Модел и регистрационен знак на въздухоплавателното средство (6):	
Разрешена специализирана операция (7):	
Разрешена зона или обект за операцията (8):	
Специални ограничения (9):	
С настоящото се потвърждава, че на _____ е предоставено правото да осъществява високорискови специализирани търговски операции в съответствие с настоящото разрешение, със стандартните оперативни процедури на оператора, с приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.	
Дата на издаване (10):	Име и подпис (11): Длъжност:

(1) Име на компетентния орган и данни за контакт с него.
(2) Вписва се номерът на съответното разрешение.
(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) Адрес на основното място на стопанска дейност на оператора.
(5) Номер на телефон и факс в основното място на стопанска дейност на оператора, включително код на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.

([6]) Вписват се марката, моделът и серията на въздухоплавателното средство, установени съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ИКАО, или основната серия, ако е определена серия (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономията на CAST/ИКАО е на разположение на адрес: http://www.intlaviationstandards.org. Регистрационните знаци се посочват в списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в списъка на специалните одобрения се прави препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
([7]) Посочва се видът на операцията, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха, полети за проверка на техническото обслужване.
([8]) Посочват се географските райони или обекти на разрешената операция (с географски координати или 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]) Дата на издаване на разрешението (дд-мм-гггг).
([11]) Длъжност, наименование и подпис на представителя на компетентния орган. Освен това на разрешението може да се положи и официален печат.

Формуляр 151 на EASA, издание 2“;

н) Допълнения V и VI се заличават;

(3) Приложение III (част ORO) се изменя, както следва:

а) в точка ORO.GEN.110 буква з) се заменя със следното:

„з) С цел да се гарантира спазването на оперативните процедури от ръководството за експлоатация, операторът изготвя контролна карта за всеки тип въздухоплавателно средство, която да бъде използвана от членовете на екипажа на всички етапи от полета при нормални, извънредни и аварийни условия. При оформянето и използването на контролните карти се спазват принципите, свързани с човешкия фактор, и се взема под внимание най-актуалната съответна документация от притежателя на одобрението на проекта.“;

б) в точка ORO.GEN.135 буква а) се заменя със следното:

„а) Свидетелството на оператора остава валидно, при условие че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) операторът продължава да спазва съответните изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него, отчитайки разпоредбите, свързани с третирането на констатациите, както е посочено в точка ORO.GEN.150 от настоящото приложение;

2) на компетентния орган е предоставен достъп до оператора, както е посочено в точка ORO.GEN.140 от настоящото приложение, за да определи продължаващото съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него;

3) сертификатът не е отказан или анулиран.“;

в) в точка ORO.GEN.140 буква а) се заменя със следното:

„а) С цел определяне на съответствието със съответните изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него операторът предоставя достъп по всяко време до всички съоръжения, въздухоплавателни средства, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали, отнасящи се до дейността му, подлежаща на сертифициране, разрешение или декларация за SPO, независимо дали е договорена или не, на всяко лице, оправомощено от някой от следните органи:

1) компетентния орган, определен в точка ORO.GEN.105 от приложение III към настоящия регламент;

2) органа, действащ съгласно разпоредбите на точка ARO.GEN.300, буква г), точка ARO.GEN.300, буква д) или подчаст RAMP от приложение II към настоящия регламент.“;

г) точка ORO.GEN.160 се изменя, както следва:

i) буква а) се заменя със следното:

„а) Операторът докладва на компетентния орган и на всяка друга организация, която държавата на оператора изисква да бъде информирана, всяко произшествие, сериозен инцидент и събитие, както е посочено в Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета (*) и в Регламент (ЕС) № 376/2014.

(*) Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35).“;

ii) буква в) се заменя със следното:

„в) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010 и Регламент (ЕС) № 376/2014, посочените в букви а) и б) доклади се изготвят във форма и по начин, определени от компетентния орган, и съдържат цялата необходима информация относно състоянието, известна на оператора.“;

д) в точка ORO.GEN.205 буква а) се заменя със следното:

„а) Когато договаря или закупува каквито и да било услуги или продукти като част от своите дейности, операторът осигурява спазването на всички посочени по-долу изисквания:

1) договорените или закупените услуги или продукти са в съответствие с приложимите изисквания;

2) всички заплахи за авиационната безопасност, свързани с договорени или закупени услуги или продукти, са взети предвид в системата на оператора за управление.“;

е) в подчаст GEN се добавя следният раздел 3:

„***Раздел 3***

Допълнителни организационни изисквания

ORO.GEN.310 Използване на въздухоплавателни средства, вписани в САО, за нетърговски операции и специализирани операции

а) Въздухоплавателните средства, вписани в САО на оператора, могат да останат вписани в САО, ако се експлоатират в някоя от следните ситуации:

1) от самия притежател на САО — за специализирани операции, в съответствие с изискванията от приложение VIII (част SPO);

2) от други оператори — за нетърговски операции с въздухоплавателни средства с моторна тяга или за специализирани операции, извършвани в съответствие с приложение VI (част NCC), приложение VII (част NCO) или приложение VIII (част SPO), при условие че въздухоплавателното средство се използва за непрекъснат период, който не надвишава 30 дни.

б) Когато въздухоплавателното средство се използва в съответствие с буква а), подточка 2, притежателят на САО, който предоставя въздухоплавателното средство, и операторът, който използва въздухоплавателното средство, установяват процедура, с която:

1) ясно се посочва кой оператор отговаря за оперативния контрол върху всеки полет и се описва как оперативният контрол се прехвърля между тях;

2) се описва процедурата за предаване на въздухоплавателното средство при връщането му на притежателя на САО.

Тази процедура трябва да бъде включена в ръководството за експлоатация на всеки оператор или в договор между притежателя на САО и оператора, който използва въздухоплавателно средство в съответствие с буква а), подточка 2. Притежателят на САО изготвя образец на такъв договор. При документирането на тези договори се прилага точка ORO.GEN.220.

Притежателят на САО и операторът, който използва въздухоплавателното средство в съответствие с буква а), подточка 2, гарантират, че съответният персонал е уведомен относно процедурата.

в) Притежателят на САО представя на компетентния орган процедурата, посочена в буква б), за предварително одобрение.

Притежателят на САО съгласува с компетентния орган средствата и честотата за предоставяне на информация относно прехвърлянето на оперативния контрол в съответствие с точка ORO.GEN.130, буква в).

г) Поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, използвани в съответствие с буква а), се управлява от организацията, която отговаря за поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, включени в САО, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014.

д) Притежателят на САО, който предоставя въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), трябва:

1) да посочи в ръководството за експлоатация регистрационните знаци на предоставените въздухоплавателни средства и вида операция, изпълнявана с тези въздухоплавателни средства;

2) да е информиран по всяко време и да води документация за всеки оператор, което притежава оперативния контрол върху въздухоплавателните средства във всеки един момент до връщането на въздухоплавателните средства на притежателя на САО;

3) да гарантира, че при набелязване на опасностите, оценката на риска и определянето на мерки за смекчаване на риска, той взема предвид всички операции, изпълнявани с тези въздухоплавателни средства.

е) За експлоатация съгласно приложение VI (част NCC) и приложение VIII (част SPO) операторът, който използва въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), гарантира, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) всеки полет, изпълнен под негов оперативен контрол, е записан в техническия дневник на въздухоплавателното средство;

2) не са извършени промени по системите или конфигурацията на въздухоплавателното средство;

3) всеки дефект или техническа неизправност, възникнали докато въздухоплавателното средство е под негов оперативен контрол, се докладва на CAMO на притежателя на САО;

4) притежателят на САО получава копие от всеки доклад за събития, свързани с полетите, извършвани с въздухоплавателните средства, попълнен в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията (*).

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 163, 30.6.2015 г., стр. 1).“;

ж) в точка ORO.AOC.110 буква в) се заменя със следното:

„Вземане на мокър лизинг

в) Кандидатите за одобрение на вземане на мокър лизинг на въздухоплавателно средство на оператор от трета държава доказват пред компетентния орган, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) операторът от трета държава притежава валидно САО, издадено в съответствие с приложение 6 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;

2) стандартите за безопасност на оператора от трета държава по отношение на поддържането на летателната годност и експлоатацията са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕС) № 1321/2014 и с настоящия регламент;

3) въздухоплавателното средство има стандартно удостоверение за летателна годност, издадено в съответствие с приложение 8 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.“;

з) точка ORO.AOC.125 се заменя със следното:

„**ORO.AOC.125 Нетърговски операции на притежател на САО с въздухоплавателни средства, посочени в неговото САО**

а) Притежателят на САО може да извършва нетърговски операции в съответствие с приложение VI (част NCC) или приложение VII (част NCO) с въздухоплавателни средства, посочени в спецификациите на операциите от неговото САО или в неговото ръководство за експлоатация, при условие че притежателят на САО опише тези операции подробно в ръководството за експлоатация, в т.ч.:

1) определяне на приложимите изисквания;

2) описание на всички различия между оперативните процедури, използвани при извършването на операции на ТВТ и нетърговски операции;

3) средства за гарантиране, че целият персонал, участващ в операциите, е напълно запознат със съответните процедури.

б) Притежателят на САО спазва:

1) приложение VIII (част SPO) при извършването на полети за проверка на техническото обслужване на сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга;

2) приложение VII (част NCO) при извършването на полети за проверка на техническото обслужване на въздухоплавателни средства, различни от сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга.

в) От притежател на САО, провеждащ операциите, посочени в букви а) и б), не се изисква да подава декларация в съответствие с изискванията от настоящото приложение.

г) Притежателят на САО посочва вида на полета, както е посочен в неговото ръководство за експлоатация, в документите, свързани с полета (експлоатационен полетен план, документ за затоварването на ВС и други подобни документи).“;

и) в точка ORO.AOC.135 буква а) се заменя със следното:

„а) В съответствие с точка ORO.GEN.210, буква б), операторът определя лица, които да отговарят за управлението и надзора в следните области:

1) летателна експлоатация;

2) обучение на членовете на екипажа;

3) наземни операции;

4) поддържане на летателната годност или договор за управление на поддържането на летателната годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014, според случая.“;

й) в точка ORO.SPO.100 буква в) се заменя със следното:

„в) Специализираният търговски оператор получава предварително разрешение от компетентния орган и отговаря на следните условия:

1) за вземане на мокър лизинг на въздухоплавателно средство на оператор от трета държава:

i) стандартите за безопасност на оператора от трета държава по отношение на поддържането на летателната годност и експлоатацията са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕС) № 1321/2014 (*) и с настоящия регламент;

ii) въздухоплавателното средство на оператор от трета държава има стандартно удостоверение за летателна годност, издадено в съответствие с приложение 8 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;

iii) продължителността на мокрия лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца;

2) за вземане на сух лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в трета държава:

i) налице е оперативна необходимост, която не може да бъде удовлетворена чрез лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в ЕС;

ii) продължителността на сухия лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца;

iii) стандартите за безопасност на въздухоплавателното средство от трета държава по отношение на поддържането на летателната годност са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕС) № 1321/2014;

iv) въздухоплавателното средство е оборудвано в съответствие с приложение VIII (част SPO).

(*) Регламент (ЕС) 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).“;

к) точка ORO.CC.100 се заменя със следното:

„**ORO.CC.100 Брой и състав на кабинния екипаж**

а) Кабинният екипаж се състои най-малко от един член при експлоатацията на въздухоплавателно средство с MOPSC с повече от 19 пътнически места, когато се превозват един или повече пътници.

б) За целите на съответствието с буква а) минималният брой членове на кабинния екипаж е най-голямата стойност измежду следните:

1) броя на членовете на кабинния екипаж, определен по време на процеса на сертифициране на въздухоплавателното средство в съответствие с приложимите сертификационни спецификации за използваната от оператора кабинна конфигурация;

2) ако броят по точка 1 не е бил определен, броят на членовете на кабинния екипаж, определен по време на процеса на сертифициране на въздухоплавателното средство за максимална сертифицирана конфигурация на пътническите места, намален с 1 за използваната от оператора конфигурация на пътническата кабина на въздухоплавателното средство, за всяко цяло кратно на 50 пътнически места, които са под максималния сертифициран седалков капацитет;

3) един член на кабинния екипаж за всеки 50 или част от 50 пътнически места, монтирани на една палуба на въздухоплавателното средство, което ще бъде експлоатирано.

в) За операции с повече от един член на кабинния екипаж, операторът определя член на кабинния екипаж, който отговаря пред командира.

г) Чрез дерогация от буква а), нетърговски операции с въздухоплавателно средство с MOPSC с повече от 19 пътнически места може да се извършват без действащи членове на кабинния екипаж, което подлежи на предварително одобрение от компетентния орган. За да получи одобрение, операторът гарантира, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) на борда има максимум 19 пътници;

2) операторът е разработил процедури за тази операция.“;

л) точка ORO.CC.205 се заменя със следното:

„ORO.CC.205 Намаляване на броя на членовете на кабинния екипаж по време на наземни операции и при непредвидени обстоятелства

а) Когато на борда на въздухоплавателно средство има пътници, минималният брой членове на кабинния екипаж, изискван в съответствие с точка ORO.CC.100, е наличен на борда на въздухоплавателното средство и има готовност за действие.

б) Чрез дерогация от буква а), минималният брой членове на кабинния екипаж може да бъде намален в някой от следните случаи:

1) по време на обичайни наземни операции, които не включват презареждане или източване на гориво, когато въздухоплавателното средство се намира на мястото си за паркиране;

2) при непредвидени обстоятелства, ако броят на пътниците, превозвани по време на полета, е намален. В този случай след приключване на полета на компетентния орган се представя доклад;

3) с цел предоставяне на време за почивка във фазата на хоризонталния полет — в съответствие с точка ORO.FTL.205, буква д) или като мярка за намаляване на умората, въведена от оператора.

в) За целите на буква б), подточки 1 и 2 процедурите на оператора от ръководството за експлоатация трябва да гарантират, че:

1) се постига равностойно ниво на безопасност с намаления брой членове на кабинния екипаж, по-специално по отношение на евакуацията на пътници;

2) въпреки намаления брой членове на кабинния екипаж е наличен старши член на кабинния екипаж в съответствие с точка ORO.CC.200;

3) за всеки 50 или част от 50 пътници на една палуба на въздухоплавателното средство се изисква най-малко един член на кабинния екипаж;

4) в случай на обичайни наземни операции, при които във въздухоплавателното средство се изисква повече от един член на кабинния екипаж, определеният в съответствие с подточка 3 брой се увеличава с един член на кабинния екипаж на всяка двойка аварийни изходи на нивото на пода.

г) За целите на буква б), подточка 3 операторът:

1) извършва оценка на риска за определяне на броя членове на кабинния екипаж, които трябва да са налични и да имат готовност за действие във всеки един момент по време на хоризонтален полет;

2) определя мерки за смекчаване на последствията от присъствието на по-малък брой членове на кабинния екипаж, които са налични и имат готовност за действие във всеки един момент по време на хоризонтален полет;

3) в ръководството за експлоатация определя конкретни процедури, включително за почивка по време на полет на старшия член на кабинния екипаж, които гарантират по всяко време полагането на подходящи грижи за пътниците и ефикасно управление на евентуални извънредни или аварийни ситуации;

4) в съответствие с точка ORO.FTL.125 в схемата за определяне на полетното време посочва условията, при които може да бъде предоставена почивка по време на полет на членове на кабинния екипаж.“;

м) допълнение I се заменя със следното:

„*Допълнение I*

ДЕКЛАРАЦИЯ

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

Оператор

Име:

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 или дата на приложимост на промяната:

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

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

Когато е приложимо, информация за притежаваните одобрения (към декларацията приложете списък на специалните одобрения, включително специални одобрения, издадени от трета държава, ако е приложимо).

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

Когато е приложимо, списък на алтернативните средства за съответствие (AltMoC) с позоваване на съответните АМС, 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 на 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 и всички полети ще бъдат изпълнявани в съответствие с разпоредбите от ръководството за експлоатация, съгласно изискванията на точка ORO.GEN.110, буква б) от приложение III към посочения регламент.

☐ Всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават валидно удостоверение за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията или отговарят на специфичните изисквания за летателна годност, приложими за въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава и предмет на споразумение за лизинг.
☐ Всички членове на летателния екипаж притежават свидетелство за летателна правоспособност в съответствие с приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, както се изисква в точка ORO.FC.100, буква в) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012, а членовете на кабинния екипаж, когато е приложимо, са преминали обучение в съответствие с подчаст CC от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012.
☐ (Ако е приложимо) Операторът е постигнал и доказал 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, 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 от точка ORO.GEN.120, буква а) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012.
☐ Операторът потвърждава верността на информацията, оповестена в настоящата декларация.
Дата, име и подпис на отговорния ръководител
(1) Ако няма достатъчно място за вписване на информацията в рамките на декларацията, информацията се вписва в отделно приложение. Приложението трябва да има дата и подпис. (2) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано към притежател на CAO, се посочва номерът на CAO на притежателя. (3) „Вид операция/видове операции“ се отнася до вида на изпълняваната операция с този самолет, 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. (4) Информацията относно организацията, която отговаря за управлението на поддържането на летателна годност, съдържа наименованието на организацията, адреса и номера на одобрението.“;

(4) Приложение IV (част CAT) се изменя, както следва:

а) точка CAT.GEN.MPA.105 се изменя, както следва:

i) буква а) се изменя, както следва:

— подточки 12 и 13 се заменят със следното:

„12) гарантира, че предполетният преглед е проведен в съответствие с изискванията от приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014;

13) се уверява, че достъпът до аварийно-спасителното оборудване е лесен и позволява незабавно използване;“;

— добавя се следната подточка 14:

„14) след приключването на полета записва данните за използването и за всички известни или подозирани дефекти на въздухоплавателното средство в техническия дневник или в полетния дневник на въздухоплавателното средство, за да се осигури непрекъсната безопасност на полетите.“;

ii) добавя се следната буква д):

„д) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД) за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.“;

б) точка CAT.GEN.MPA.150 се заменя със следното:

„**CAT.GEN.MPA.150 Аварийно приводняване — самолети**

Операторът експлоатира самолет в конфигурация с повече от 30 пътнически места при полети над водни площи на разстояние от най-близката суша, подходяща за аварийно кацане, по-голямо от 120 минути при крейсерска скорост или 400 морски мили, която стойност е по-малка, само ако самолетът отговаря на изискванията за аварийно приводняване, предписани в приложимата сертификационна спецификация или в спецификациите.“;

в) в точка CAT.GEN.MPA.180, буква а) подточка 10 се заменя със следното:

„10) техническият дневник на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014;“;

г) точка CAT.GEN.MPA.210 се заменя със следното:

„**CAT.GEN.MPA.210 Установяване на местоположението на въздухоплавателно средство в бедствие — самолети**

Следните самолети се оборудват с надеждни и автоматични средства за точно определяне след произшествие, при което самолетът е сериозно повреден, на местоположението на крайната точка на полета:

1) всички самолети с MCTOM, надвишаваща 27 000 kg, с MOPSC с повече от 19 пътнически места, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 1 януари 2023 г.;

2) всички самолети с MCTOM, надвишаваща 45 500 kg, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 1 януари 2023 г.“;

д) в точка CAT.OP.MPA.170 буква б) се заменя със следното:

„б) аварийни карти, съдържащи инструкции за безопасност под формата на схеми, показващи използването на аварийно-спасителното оборудване и аварийните изходи, които биха могли да се използват от пътниците.“;

е) точка CAT.OP.MPA.320 се заменя със следното:

„**CAT.OP.MPA.320 Категории на самолетите**

а) Категориите на самолетите се основават на приборната въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане (V_{AT}), която е равна на скоростта на пропадане (V_{SO}), умножена по 1,3, или на скоростта на пропадане при нормално претоварване от 1 g (V_{S1g}), умножена по 1,23, при конфигурация на въздухоплавателното средство за кацане и максимална сертифицирана маса на кацане. Ако разполагаме както с V_{SO}, така и V_{S1g}, се използва по-високата получена V_{AT}.

б) Използват се категориите на самолетите, посочени в таблицата по-долу.

Таблица 1: Категории на самолетите, съответстващи на стойностите на V_{AT}

Категория на самолета	V_{AT}
A	По-малко от 91 kt
B	От 91 до 120 kt
C	От 121 до 140 kt
D	От 141 до 165 kt
E	От 166 до 210 kt

в) Конфигурацията за кацане, която трябва да бъде взета предвид, се определя в ръководството за експлоатация.

г) Операторът може да използва по-ниска маса за кацане за определяне на V_{AT}, ако това е одобрено от компетентния орган. Тази по-ниска маса за кацане е постоянна величина, независеща от променливите условия на всекидневната експлоатация.“;

ж) в точка CAT.IDE.A.100 буква б) се заменя със следното:

„б) Приборите и оборудването, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част CAT), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

з) в точка CAT.IDE.A.105 буква б) се заменя със следното:

„б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III.“;

и) точка CAT.IDE.A.125 се изменя, както следва:

i) в буква а), подточка 1 точка iii) се заменя със следното:

„iii) барометрична височина“;

ii) в буква б) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

й) точка CAT.IDE.A.130 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) Две средства за измерване и показване на барометричната височина.“;

ii) в буква з) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

к) точка CAT.IDE.A.205 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяко легло за самолети с максимална сертифицирана излетна маса („MCTOM“), по-малка или равна на 5 700 kg, и максимална оперативна конфигурация на пътническите места („MOPSC“) с девет или по-малко пътнически места, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 8 април 2015 г.“;

ii) в буква б) подточка 3 се заменя със следното:

„3) за седалките на членовете на летателния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка, е изпълнено едно от следните условия:

i) два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

ii) диагонален раменен колан и предпазен колан, които са използваеми поотделно при следните самолети:

A) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация;

Б) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които не отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено преди 28 октомври 2014 г.;

В) самолети, сертифицирани съгласно CS-VLA или еквивалент и CS-LSA или еквивалент.“;

л) в точка CAT.IDE.A.245 буква г) се заменя със следното:

„г) Самолетите се оборудват с допълнително преносимо защитно оборудване за дишане, разположено в близост до преносимите пожарогасители, посочени в точка CAT.IDE.A.250, букви б) и в), или в близост до входа на товарното отделение, когато пожарогасителят е разположен в това отделение.“;

м) в точка CAT.IDE.A.275 букви в) и г) се заменят със следното:

„в) За самолети с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко, които са сертифицирани за тип въз основа на сертификационната спецификация на Агенцията, системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва оборудването, посочено в буква б), подточки 1, 2 и 3.

г) За самолети с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко, които не са сертифицирани въз основа на сертификационната спецификация на Агенцията, системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва оборудването, посочено в буква б), подточка 1.“;

н) в точка CAT.IDE.A.285 буква в) се заменя със следното:

„в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със следното:

(1) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне или маневриране на хидроплана във водата, в съответствие с неговите размери, маса и характеристики за управление;

(2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.“;

о) в точка CAT.IDE.A.345 буква в) се заменя със следното:

„в) Независимо от буква б) самолети, които се експлоатират за кратки полети във високото въздушно пространство на Северния Атлантик („NAT HLA“) и не пресичат океана, се оборудват с най-малко една система за далечни комуникации, в случай че за това въздушно пространство се публикуват алтернативни комуникационни процедури.“;

п) точка CAT.IDE.H.100 се изменя, както следва:

i) буква а) се заменя със следното:

„а) Приборите и оборудването, които се изискват по настоящата подчаст, трябва да са одобрени в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, с изключение на следните изделия и оборудване:

1) електрически фенерчета с независимо захранване;

2) точни хронометри;

3) държател за карти и схеми;

4) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

5) мегафони;

6) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

7) морски котви и оборудване за акостиране;

8) обезопасителни средства за деца.“;

ii) буква б) се заменя със следното:

„б) Приборите и оборудването, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част CAT), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

р) в точка CAT.IDE.H.105 буква б) се заменя със следното:

„б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на MMEL в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III.“;

с) точка CAT.IDE.H.125 се изменя, както следва:

i) в буква а), подточка 1 точка iii) се заменя със следното:

„iii) барометрична височина“;

ii) в буква б) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

т) точка CAT.IDE.H.130 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) Две средства за измерване и показване на барометричната височина. За нощни операции, само с един пилот, по правила за провеждане на визуални полети, единият барометричен висотомер може да бъде заменен с радиовисотомер.“;

ii) в буква з) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

у) в точка CAT.IDE.H.315 буква а) се заменя със следното:

„а) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне или маневриране на вертолета във водата, в съответствие с неговите размери, маса и характеристики за управление; както и“;

ф) точка CAT.IDE.H.320 се заменя със следното:

„**CAT.IDE.H.320 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

а) Вертолетите трябва да са проектирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие с относимата сертификационна спецификация, когато се експлоатират с летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода във враждебна среда, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

б) Вертолетите трябва да са проектирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие с относимата сертификационна спецификация или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират с:

1) летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода в невраждебна среда, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;

2) летателни характеристики от клас 2 при излитане или кацане над вода, с изключение на полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет („HEMS“), при които кацането и излитането на експлоатационна площадка за HEMS, разположена в натоварена среда, се изпълняват над вода с цел намаляване до минимум на излагането на риск;

3) летателни характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо разстоянието за безопасно принудително кацане.“;

(5) приложение V (част SPA) се изменя, както следва:

а) точка SPA.GEN.100 се заменя със следното:

„**SPA.GEN.100 Компетентен орган**

а) Компетентният орган за издаване на специално одобрение е:

1) за операторите, които участват в търговски операции — органът на държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора;

2) за операторите, които участват в нетърговски операции — органът на държавата, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, където той е установен или пребивава.

б) Независимо от буква а), подточка 2, за операторите, участващи в нетърговски операции, които използват въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, не се прилагат изискванията по настоящото приложение за одобрение на следните операции, ако тези одобрения са издадени от трета държава – държава на регистрация:

1) навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство („PBN“);

2) минимални навигационни спецификации („MNPS“);

3) въздушно пространство с намалени минимуми на вертикална сепарация („RVSM“);

4) операции при намалена видимост („LVO“).“;

б) в точка SPA.DG.110 буква д) се заменя със следното:

„д) гарантира, че до края на полета, за който се отнася информацията, на земята се съхранява екземпляр от информацията, предоставена на командира, както и че този екземпляр или съдържащата се в него информация са леснодостъпни за полетния диспечер или съответния наземен персонал, отговорен за своята част от летателната експлоатация“;

в) в точка SPA.NVIS.110 буква б) се заменя със следното:

„б) *Радиовисотомер*. Вертолетът трябва да бъде оборудван с радиовисотомер със звуково предупреждение, което да се задейства под зададена височина, както и звуково и визуално предупреждение, работещо на височина, зададена от пилота, незабавно разпознаваеми по време на всички фази на полета с NVIS.“;

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

„**SPA.HHO.110 Изисквания за оборудване за HHO**

а) Инсталирането на цялото повдигателно оборудване на вертолета, различно от обикновено PCD, включително радиооборудване съгласно точка SPA.HHO.115, и евентуалните последващи модификации, получава одобрение за летателна годност, съответстващо на предвидената експлоатация. Спомагателното оборудване се проектира и изпитва в съответствие с подходящия стандарт съгласно изискванията на компетентния орган.

б) От оператора, в сътрудничество с производителя, се установяват инструкции за техническо обслужване на системите и оборудването за HHO, които се включват в програмата на оператора за техническо обслужване на вертолета, както е предвидено в Регламент (ЕС) № 1321/2014.“;

(6) приложение VI (част NCC) се изменя, както следва:

а) точка NCC.GEN.100 се заменя със следното:

„**NCC.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, където той е установен или пребивава.“;

б) вмъква се следната точка NCC.GEN.101:

„**NCC.GEN.101 Допълнителни изисквания за организациите за летателно обучение**

Одобрените организации за обучение, които е необходимо да спазват изискванията от настоящото приложение, трябва също да спазват точка ORO.GEN.310 от приложение III, както е приложимо.“;

в) в точка NCC.IDE.A.100 буква в) се заменя със следното:

„в) Приборите и оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

г) в точка NCC.IDE.A.105 буква б) се заменя със следното:

„б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III; или“;

д) точка NCC.IDE.A.120 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

е) точка NCC.IDE.A.125 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

iii) буква з) се заменя със следното:

„з) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатацията и осветяването на системата за показване на положението на самолета за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване се задейства автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора или върху приборното табло в пилотската кабина ясно се показва, че индикаторът на положението на самолета се захранва от авариен източник.“;

ж) в точка NCC.IDE.A.180 буква б) се заменя със следното:

„б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан трябва да има:

1) една-единствена ключалка;

2) за седалките за минималния изискван брой членове на кабинния екипаж — два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

3) за седалките на членовете на летателния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка, е изпълнено едно от следните условия:

i) два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

ii) диагонален раменен колан и предпазен колан, които са използваеми поотделно при следните самолети:

А) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация;

Б) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които не отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено преди 25 август 2016 г.“;

з) в точка NCC.IDE.A.250 се добавя следната буква д):

„д) Самолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.“;

и) в точка NCC.IDE.H.100 буква в) се заменя със следното:

„в) Приборите и оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

й) в точка NCC.IDE.H.105 буква б) се заменя със следното:

„б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III; или“;

к) точка NCC.IDE.H.120 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

л) точка NCC.IDE.H.125 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

м) точка NCC.IDE.H.235 се заменя със следното:

„**NCC.IDE.H.235 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

Вертолетите трябва да са проектирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие с относимите сертификационни спецификации или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират при полет над вода, във враждебна среда, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.“;

н) в точка NCC.IDE.H.250 се добавя следната буква д):

„д) Вертолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.“;

(7) приложение VII (част NCO) се изменя, както следва:

а) в точка NCO.GEN.100 буква б) се заменя със следното:

„б) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано в трета държава, компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора или където той е установен или пребивава.“;

б) вмъква се следната точка NCO.GEN.104:

„**NCO.GEN.104 Използване на въздухоплавателни средства, включени в САО, от нетърговски оператор (оператор NCO)**

а) Операторът NCO може да използва въздухоплавателни средства, различни от сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, вписани в неговото САО, за да извършва нетърговски операции в съответствие с настоящото приложение.

б) Операторът NCO, който използва въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), трябва да установи процедура, с която:

1) ясно да описва как се прехвърля оперативният контрол върху въздухоплавателното средство между притежателя на САО и оператора NCO, както е посочено в точка ORO.GEN.310 от приложение III;

2) се описва процедурата за предаване на въздухоплавателното средство при връщането му на притежателя на САО.

Тази процедура трябва да бъде включена в договор между притежателя на САО и оператора NCO.

Операторът NCO гарантира, че съответният персонал е уведомен относно процедурата.

в) Поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, използвани съгласно буква а), се управлява от организация, която отговаря за поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, включени в САО, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014.

г) Операторът NCO, който използва въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), трябва да гарантира следното:

1) всеки полет, изпълнен под негов оперативен контрол, е записан в техническия дневник на въздухоплавателното средство;

2) не са извършени промени по системите или конфигурацията на въздухоплавателното средство;

3) всеки дефект или техническа неизправност, възникнали докато въздухоплавателното средство е под негов оперативен контрол, се докладва на организацията, посочена в буква в), веднага след приключването на полета;

4) притежателят на CAO получава копие от всеки доклад за събития, свързани с полетите, извършвани с въздухоплавателните средства, попълнен в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 и Регламент (ЕС) 2015/1018.“;

г) в точка NCO.IDE.A.100 букви б) и в) се заменят със следното:

„б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) резервни предпазители;

2) електрически фенерчета с независимо захранване;

3) точни хронометри;

4) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

5) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

6) морска котва и оборудване за акостиране;

7) обезопасително средство за деца;

8) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите и оборудването, които не се изискват съгласно приложение VII (част NCO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195 от приложение VII;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

д) в точка NCO.IDE.A.120, буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

е) в точка NCO.IDE.A.125, буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ж) в точка NCO.IDE.A.140, буква а) подточка 2 се заменя със следното:

„2) предпазен колан за всяка седалка и обезопасителни колани за всяко легло“;

з) в точка NCO.IDE.A.195 се добавя следната буква д):

„д) Самолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.“;

и) в точка NCO.IDE.H.100 букви б) и в) се заменят със следното:

„б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) електрически фенерчета с независимо захранване;

2) точни хронометри;

3) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

4) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

5) морска котва и оборудване за акостиране;

6) обезопасително средство за деца;

7) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите и оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно приложение VII (част NCO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCO.IDE.H.190 и NCO.IDE.H.195 от приложение VII;

2) Приборите и оборудването или агрегатите не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

й) в точка NCO.IDE.H.120, буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

к) в точка NCO.IDE.H.125, буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

л) в точка NCO.IDE.H.140, буква а) подточки 1 и 2 се заменят със следното:

„1) седалка или легло за всяко лице на борда, което е на възраст 24 месеца или повече, или работно място за всеки член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания на борда;

2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло, както и обезопасителни средства за всяко работно място;“

м) точка NCO.IDE.H.185 се заменя със следното:

„**NCO.IDE.H.185 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

Вертолетите, експлоатирани при полет над вода, във враждебна среда, на разстояние от сушата над 50 морски мили, трябва да отговарят на едно от следните условия:

а) да са проектирани за кацане на вода в съответствие със съответните сертификационни спецификации;

б) да са сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие със съответните сертификационни спецификации;

в) да са снабдени с аварийно оборудване за плаване.“;

н) в точка NCO.IDE.H.195 се добавя следната буква д):

„д) Вертолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.“;

о) в точка NCO.SPEC.HEC.105 буква б) се заменя със следното:

„б) За инсталирането на цялото повдигателно оборудване и оборудване от куки за товар, различно от обикновено PCD, както и за неговите евентуални последващи модификации, се изисква одобрение за летателна годност, съответстващо на предвидената експлоатация.“;

п) точка NCO.SPEC.PAR.120 се заменя със следното:

„**NCO.SPEC.PAR.120 Превоз и разпръскване на опасни товари**

Независимо от разпоредбите на точка NCO.SPEC.160, парашутисти могат да напуснат въздухоплавателното средство с цел парашутни демонстрации над натоварени зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, като същевременно носят димообразуващи средства, при условие че те са произведени за тази цел.“;

р) в подчаст Д се добавя следният раздел 6:

„РАЗДЕЛ 6

Полети за проверка на техническото обслужване („MCF“)

NCO.SPEC.MCF.100 Нива на полетите за проверка на техническото обслужване

Преди изпълнението на полет за проверка на техническото обслужване операторът определя приложимото ниво на полета за проверка на техническото обслужване, както следва:

а) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ — когато се очаква използването на извънредни или аварийни процедури, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, или когато с полета трябва да се докаже функционирането на резервна система или други устройства за безопасност;

б) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво Б“ — за всички полети за проверка на техническото обслужване, различни от полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“.

NCO.SPEC.MCF.105 Експлоатационни ограничения

а) Чрез дерогация от точка NCO.GEN.105 буква а), подточка 4 от настоящото приложение, полети за проверка на техническото обслужване могат да се изпълняват с въздухоплавателно средство, което е било допуснато до експлоатация след непълно техническо обслужване в съответствие с точка M.A.801, буква ж) или точка 145. A.50, буква д) от приложение I към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.

б) Чрез дерогация от точка NCO.IDE.A.105 или точка NCO.IDE.H.105, командирът може да изпълни полет с нефункциониращи или липсващи елементи на оборудването или функционалности, изисквани за полета, ако същите нефункциониращи или липсващи елементи на оборудването или функционалности са изброени в контролната карта, посочена в точка NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Контролна карта и инструктаж за безопасност

а) Контролната карта, посочена в точка NCO.SPEC.105, при необходимост се актуализира преди всеки полет за проверка на техническото обслужване, като се вземат под внимание оперативните процедури, които се планира да бъдат следвани по време на конкретния полет за проверка на техническото обслужване.

б) Независимо от точка NCO.SPEC.125, буква б) преди всеки полет за проверка на техническото обслужване се изисква провеждането на инструктаж за безопасност на специалиста за изпълнение на специални задания.

NCO.SPEC.MCF.120 Изисквания към летателния екипаж

При избора на член на летателния екипаж за полети за проверка на техническото обслужване на въздухоплавателни средства, операторът трябва да вземе предвид сложността и нивото на полетите за проверка на техническото обслужване, както е определено в точка NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Състав на екипажа и лица на борда

а) Командирът определя необходимостта от допълнителни членове на екипажа или специалисти за изпълнение на специални задания, или и двете, преди всеки предвиден полет за проверка на техническото обслужване, като взема под внимание очакваното работно натоварване на членовете на летателния екипаж или на специалистите за изпълнение на специални задания, както и оценката на риска.

б) Командирът не позволява присъствието на борда на лица, различни от тези, изисквани съгласно буква а), по време на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“.

NCO.SPEC.MCF.130 Симулиране на извънредни или аварийни процедури по време на полет

Чрез дерогация от точка NCO.SPEC.145, командирът може да симулира ситуации, които изискват прилагането на извънредни или аварийни процедури със специалист за изпълнение на специални задания на борда, ако симулацията е необходима с оглед предназначението на полета и ако това е определено в контролната карта, посочена в точка NCO.SPEC.MCF.110 или в оперативните процедури.

NCO.SPEC.MCF.140 Системи и оборудване

Когато полетът за проверка на техническото обслужване е предназначен за проверка на правилното функциониране на система или оборудване, тази система или оборудване се определя като потенциално ненадеждна/о и преди полета се определят подходящи мерки за смекчаване на риска, за да се сведат до минимум рисковете за безопасността на полета.“;

(8) приложение VIII (част SPO) се изменя, както следва:

а) в точка SPO.GEN.005 буква а) се заменя със следното:

„а) Настоящото приложение се отнася до всяка специализирана операция, при която въздухоплавателното средство се използва за специализирани дейности като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха или полети за проверка на техническото обслужване.“;

б) точка SPO.GEN.100 се заменя със следното:

„**SPO.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, където той е установен или пребивава.“;

в) в точка SPO.POL.110 буква а) се заменя със следното:

„а) Операторът установява система за масата и центровката, за да се определи следното за всеки полет или поредица от полети:

1) сухата експлоатационна маса на въздухоплавателното средство;

2) масата на полезния товар;

3) масата на горивото, заредено за полет;

4) товарът и неговото разпределение;

5) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;

6) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство.“;

г) в точка SPO.IDE.A.100 букви б) и в) се заменят със следното:

„б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) резервни предпазители;

2) електрически фенерчета с независимо захранване;

3) точни хронометри;

4) държател за карти и схеми;

5) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

6) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

7) морска котва и оборудване за акостиране;

8) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите, оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част SPO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 от настоящото приложение;

2) приборите, оборудването или агрегатите не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

д) точка SPO.IDE.A.105 се заменя със следното:

„**SPO.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не може да започне, ако някой от самолетните прибори, елементи на оборудването или функционалности, необходими за предвидения полет, не функционират или липсват, освен ако не е изпълнено едно от следните условия:

а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване („MEL“);

б) за сложни самолети с моторна тяга и за самолети, използвани за търговски операции, операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III;

в) самолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.“;

е) точка SPO.IDE.A.120 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква д) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

ж) точка SPO.IDE.A.125 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

iii) в буква д) подточка 4 се заменя със следното:

„4) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатацията и осветяването на системата за показване на положението на самолета за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване се задейства автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора или върху приборното табло в пилотската кабина ясно се показва, че индикаторът на положението на самолета се захранва от авариен източник.“;

з) в точка SPO.IDE.A.160 буква д) се заменя със следното:

„д) Предпазният колан с диагонален презраменен колан, изискван съгласно буква г), трябва да има:

1) една-единствена ключалка;

2) за седалките на членовете на летателния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка, е изпълнено едно от следните условия:

i) два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

ii) диагонален раменен колан и предпазен колан, които са използваеми поотделно при следните самолети:

А) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация;

Б) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които не отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено преди 25 август 2016 г.“;

и) в точка SPO.IDE.A.220 се добавя следната буква д):

„д) Самолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.“;

й) точка SPO.IDE.H.100 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) електрически фенерчета с независимо захранване;

2) точни хронометри;

3) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

4) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

5) морска котва и оборудване за акостиране;

6) обезопасително средство за деца;

7) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.“;

ii) буква в) се заменя със следното:

„в) Приборите, оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част SPO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220 от настоящото приложение;

2) приборите, оборудването или агрегатите не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.“;

к) точка SPO.IDE.H.105 се заменя със следното:

„**SPO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не може да започне, ако някой от приборите на вертолета, елементи на оборудването или функционалности, необходими за предвидения полет, не функционират или липсват, освен ако не е изпълнено едно от следните условия:

а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване („MEL“);

б) за сложни вертолети с моторна тяга и за вертолети, използвани за търговски операции, операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III;

в) вертолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.“;

л) точка SPO.IDE.H.120 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква г) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

м) точка SPO.IDE.H.125 се изменя, както следва:

i) в буква а) подточка 3 се заменя със следното:

„3) барометрична височина“;

ii) в буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) барометрична височина“;

н) в точка SPO.IDE.H.220 се добавя следната буква д):

„д) Вертолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.“;

о) точка SPO.SPEC.HESLO.100 се заменя със следното:

„**SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартни оперативни процедури**

Със стандартните оперативни процедури за HESLO се определя:

а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответните вписвания в списъка на минималното оборудване („MEL“), според случая;

б) съставът на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

в) съответното теоретично и практическо обучение на членовете на екипажа да изпълняват своите задачи, съответното обучение на специалистите за изпълнение на специални задания да изпълняват своите задачи, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

д) критериите за експлоатация на вертолета, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции HESLO;

е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.“;

п) точка SPO.SPEC.HEC.100 се заменя със следното:

„**SPO.SPEC.HEC.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за HEC определят:

а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответните вписвания в MEL, според случая;

б) съставът на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

в) съответното теоретично и практическо обучение на членовете на екипажа да изпълняват своите задачи, съответното обучение на специалистите за изпълнение на специални задания да изпълняват своите задачи, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

д) критериите за експлоатация на вертолета, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции HEC;

е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.“;

р) в точка SPO.SPEC.HEC.105 буква б) се заменя със следното:

„б) За инсталирането на цялото повдигателно оборудване и оборудване от куки за товар, различно от обикновено PCD, както и за неговите евентуални последващи модификации, се изисква одобрение за летателна годност, съответстващо на предвидената експлоатация.“;

с) точка SPO.SPEC.PAR.125 се заменя със следното:

„**SPO.SPEC.PAR.125 Разпръскване на опасни товари**

Независимо от разпоредбите на точка SPO.GEN.155, парашутисти могат да напуснат въздухоплавателното средство с цел парашутни демонстрации над натоварени зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, като същевременно носят димообразуващи средства, при условие че те са произведени за тази цел.“;

т) в подчаст Д се добавя следният раздел 5:

„**РАЗДЕЛ 5**

Полети за проверка на техническото обслужване („MCF“)

SPO.SPEC.MCF.100 Нива на полетите за проверка на техническото обслужване

Преди изпълнението на полет за проверка на техническото обслужване операторът определя приложимото ниво на полета за проверка на техническото обслужване, както следва:

а) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ — когато се очаква използването на извънредни или аварийни процедури, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, или когато с полета трябва да се докаже функционирането на резервна система или други устройства за безопасност;

б) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво Б“ — за всички полети за проверка на техническото обслужване, различни от полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“.

SPO.SPEC.MCF.105 Летателна програма за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“

Преди да изпълни полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ със сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга, операторът трябва да разработи и докаже наличието на летателна програма.

SPO.SPEC.MCF.110 Ръководство за летателна експлоатация за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“

Операторът, който изпълнява полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ трябва да:

а) опише тези операции и свързаните с тях процедури в ръководството за летателна експлоатация, посочено в точка ORO.MLR.100 от приложение III, или в специално ръководство за летателна експлоатация за полети за проверка на техническото обслужване;

б) актуализира ръководството при необходимост;

в) информира всички засегнати служители относно ръководството и неговите промени, които се отнасят до техните задължения;

г) предоставя ръководството и неговите актуализации на компетентния орган.

SPO.SPEC.MCF.115 Изисквания към летателните екипажи за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“

а) Операторът подбира подходящи членове на летателния екипаж, като взема предвид сложността на въздухоплавателното средство и нивото на полета за проверка на техническото обслужване. При подбора на членовете на летателния екипаж за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“, изпълнявани със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, операторът осигурява спазването на всички посочени по-долу изисквания:

1) командирът е преминал курс на обучение в съответствие с точка SPO.SPEC.MCF.120; ако обучението е проведено на тренажор, пилотът е изпълнил поне един полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ като обслужващ или наблюдаващ пилот, преди да започне да изпълнява полети като командир на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“;

2) командирът има поне 1 000 летателни часа на въздухоплавателни средства от същата категория като това, което предстои да бъде експлоатирано, от които поне 400 часа като командир на сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга и поне 50 часа на конкретния тип въздухоплавателно средство.

Независимо от разпоредбите на първа алинея, подточка 2, ако операторът въвежда в експлоатация нов тип въздухоплавателно средство и е направил оценка на квалификацията на пилота в съответствие с установена процедура за оценяване, операторът може да избере пилот с по-малко от 50 часа опит на конкретния тип въздухоплавателно средство.

б) На пилоти, които притежават квалификация за летателни изпитания в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011, се признава изцяло курсът на обучение, посочен в буква а), подточка 1 от настоящата точка, при условие че пилотите с квалификация за летателни изпитания са преминали необходимото първоначално и периодично обучение по управление на ресурсите на екипажа в съответствие с точки ORO.FC.115 и ORO. FC.215 от приложение III.

в) Командирът не може да изпълнява полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ на сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, освен ако той не е изпълнил полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ в рамките на предходните 36 месеца.

г) Скорошният опит като командир на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ се възстановява след изпълнение на полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ като наблюдаващ или обслужващ пилот или след изпълнение в качеството на командир на полет за проверка на техническото обслужване, проведен на тренажор.

SPO.SPEC.MCF.120 Курс на обучение за летателните екипажи за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“

а) Курсът на обучение за изпълнение на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ се провежда в съответствие с подробна учебна програма.

б) Летателното обучение в рамките на курса на обучение се извършва по един от следните начини:

1) на тренажор, който за целите на обучението адекватно отразява реакцията на въздухоплавателното средство и неговите системи на извършваните проверки;

2) по време на полет с въздухоплавателно средство, с който се демонстрират техники при полети за проверка на техническото обслужване.

в) Курс на обучение, проведен на една категория въздухоплавателно средство, се приема за валиден за всички типове въздухоплавателни средства от същата категория.

г) Като взема предвид въздухоплавателното средство, използвано за обучението, и въздухоплавателното средство, с което предстои да бъде изпълнен полетът за проверка на техническото обслужване, операторът трябва да посочи дали се изисква обучение за разликите между вариантите на тип ВС или опознавателно обучение и описва съдържанието на такова обучение.

SPO.SPEC.MCF.125 Състав на екипажа и лица на борда

а) Операторът установява процедури за определяне на необходимостта от допълнителни специалисти за изпълнение на специални задания.

б) За полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ операторът определя в ръководството политиката относно присъствието на други лица на борда.

в) За полет за проверка на техническото обслужване от „ниво A“ в пилотската кабина е необходимо присъствието на специалист за изпълнение на специални задания или на допълнителен пилот, който да подпомага членовете на летателния екипаж, освен ако конфигурацията на въздухоплавателното средство не позволява това или операторът може да докаже въз основа на летателната програма и при отчитане на работното натоварване на летателния екипаж, че членовете на летателния екипаж нямат нужда от допълнително подпомагане.

SPO.SPEC.MCF.130 Симулиране на извънредни или аварийни процедури по време на полет

Чрез дерогация от точка SPO.OP.185 специалист за изпълнение на специални задания може да присъства на борда по време на полет за проверка на техническото обслужване от „ниво A“, ако присъствието на специалиста за изпълнение на специални задания е необходимо с оглед предназначението на полета и ако това е определено в летателната програма.

SPO.SPEC.MCF.135 Ограничения на полетното време и изискванията за почивка

При определяне на членовете на екипажите за полети за проверка на техническото обслужване, операторите, предмет на разпоредбите на подчаст FTL от приложение III (част ORO), прилагат разпоредбите на същата подчаст.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи и оборудване

Когато полетът за проверка на техническото обслужване е предназначен за проверка на правилното функциониране на система или оборудване, тази система или оборудване се определя като потенциално ненадеждна/о и преди полета се определят подходящи мерки за смекчаване на риска, за да се сведат до минимум рисковете за безопасността на полета.

SPO.SPEC.MCF.145 Изисквания относно устройството за запис на разговорите в пилотската кабина, устройството, записващо параметрите на полета, и записите от линията за предаване на данни за притежателите на CAO

Що се отнася до полетите за проверка на техническото обслужване на въздухоплавателни средства, които в други случаи се използват за операции на търговския въздушен транспорт, разпоредбите относно устройствата за запис на разговорите в пилотската кабина („CVR“), устройствата, записващи параметрите на полета („FDR“), и устройствата за запис на данните от линията за предаване на данни („DLR“), предвидени в приложение IV (част CAT), продължават да се прилагат“.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложения I и Vб се изменят, както следва:

(1) в точка M.A.201 от приложение I (част M) се добавя следната буква к):

„к) Когато въздухоплавателно средство, включено в свидетелство за авиационен оператор, се използва за нетърговски операции или за специализирани операции съгласно точка ORO.GEN.310 от приложение III или точка NCO.GEN.104 от приложение VII към Регламент (ЕС) № 965/2012, операторът гарантира, че задачите, свързани с поддържането на летателната годност, се изпълняват от CAMO, одобрена в съответствие с приложение Vв (част CAMO), или от организацията за летателна годност с комбинирани функции („CAO“), одобрена в съответствие с приложение Vг (част CAO), в зависимост от това кое е приложимо, на притежателя на свидетелство за авиационен оператор.“;

(2) в точка ML.A.201 от приложение Vб (част ML) се добавя следната буква з):

„з) Когато въздухоплавателно средство, включено в свидетелство за авиационен оператор, се използва за нетърговски операции или за специализирани операции съгласно точка ORO.GEN.310 от приложение III или точка NCO.GEN.104 от приложение VII към Регламент (ЕС) № 965/2012, операторът гарантира, че задачите, свързани с поддържането на летателната годност, се изпълняват от CAMO, одобрена в съответствие с приложение Vв (част CAMO), или от организацията за летателна годност с комбинирани функции („CAO“), одобрена в съответствие с приложение Vг (част CAO), в зависимост от това кое е приложимо, на притежателя на свидетелство за авиационен оператор“.