2025/133

29.1.2025 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/133 НА КОМИСИЯТА

от 28 януари 2025 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на нетърговските операции, изпълнявани с жироплани по правилата за визуални полети

(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 31, параграф 1, буква а) от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) се определят техническите изисквания и административните процедури, свързани с въздушните операции на въздухоплавателните средства, както е посочено в Регламент (ЕС) 2018/1139.

(2) На пазара на Европейския съюз навлизат нови видове жироплани с максимална излетна маса, надвишаваща 600 kg. Очаква се тези въздухоплавателни средства да участват само в нетърговски операции, изпълнявани по правилата за визуални полети (ПВП). Въпреки че тези въздухоплавателни средства попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, понастоящем те не са включени в Регламент (ЕС) № 965/2012.

(3) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да се осигурят подходящи и целесъобразни правила на Европейския съюз за безопасната експлоатация на жироплани, с които да се гарантират еднаквото изпълнение и съответствието със съществените изисквания, посочени в член 29 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(4) Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз подготви проект на акт за изпълнение и го представи на Европейската комисия със Становище № 04/2024 ([3]) в съответствие с член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

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

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1) Член 1 се изменя, както следва:

   а) в параграф 1 думата „вертолети“ се заменя с думата „витлокрили“;

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

б) вмъква се следният параграф 8:

„8. Настоящият регламент не се прилага за следните операции, изпълнявани с жироплани:

а) търговски операции, с изключение на операциите, посочени в член 6, параграф 4а;

б) операции, изпълнявани по правилата за полети по прибори.“

2) В член 2 се вмъква следната точка 15:

„15) „жироплан“ означава тип витлокрил, който се поддържа в полет чрез реакция на въздуха с до две носещи витла, които се въртят свободно около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение.“

3) Член 5 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф 4а:

„4а. Операторите на жироплани, участващи в нетърговски операции, изпълнявани по правила за визуални полети, експлоатират въздухоплавателното средство в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VII.“;

б) в параграф 5, буква б) думата „вертолети“ се заменя с думата „витлокрили“;

4) Член 6 се изменя, както следва:

в параграф 3, букви а) и б) думата „вертолети“ се заменя с думата „витлокрили“;

5) Приложение I (Определения за термините, използвани в приложения II—IX) и приложение VII (част NCO) се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 18 февруари 2026 г.

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

Съставено в Брюксел на 28 януари 2025 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

1) Приложение I (Определения на термините, използвани в приложения II—IX) се изменя, както следва:

   а) в определение 30 след думата „самолети“ се добавят думите „или жироплани“;

   б) в определение 69, буква а), подточка ii) думата „вертолета“ се заменя с думата „витлокрила“;

   в) в определение 82, буква б) думата „вертолета“ се заменя с думата „витлокрила“;

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

   а) точка NCO.GEN.115 се заменя със следното:

   „NCO.GEN.115 Рулиране на самолети или жироплани

   Самолетът или жироплanът извършва рулиране по работната площ на летището само ако лицето, което го управлява:

   а) е подходящо квалифициран пилот; или

   б) е определено от оператора и:

   1) е обучено да рулира самолета или жироплана;

   (2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;

   (3) е получило инструкции по отношение на плана на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение (КВД), фразеологията и процедурите; и

   4) може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета или жироплана по летището.“;

   б) заглавието на точка NCO.OP.120 се заменя със следното:

   „**NCO.OP.120 Процедури за намаляване на шума**“;

   в) заглавието на точка NCO.OP.125 се заменя със следното:

   „**NCO.OP.125 Зареждане с гориво/енергия и смазочни материали**“;

   г) заглавието на точка NCO.OP.155 се заменя със следното:

   „NCO.OP.155 Тютюнопушене на борда“;

   д) заглавието на точка NCO.OP.175 се заменя със следното:

   „**NCO.OP.175 Условия за излитане**“;

   е) вмъква се следната нова точка NCO.OP.207:

   „NCO.OP.207 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — жироплани

   Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане не възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.“;

   ж) в подчаст Г заглавието на раздел 2 се заменя със следното:

   „РАЗДЕЛ 2 — ВИТЛОКРИЛИ“;

   з) в точка NCO.IDE.H.100, буква а), точка 4 и буква в), точка 2, думата „вертолета“ се заменя с думата „витлокрила“;

   и) точка NCO.IDE.H.105 се заменя със следното:

   „NCO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета

   Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на витлокрила, изисквани за планирания полет, освен ако:

   а) витлокрилът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или

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

й) точка NCO.IDE.H.115 се заменя със следното:

„NCO.IDE.H.115 Експлоатационни светлини

Витлокрилите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от електрическата система на витлокрила и осигуряващо необходимото осветяване на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на витлокрила;

д) осветление, захранвано от електрическата система на витлокрила и осигуряващо осветеност във всички пътнически отделения;

е) преносима лампа с независимо захранване за работното място на всеки член на екипажа; и

ж) светлини според изискванията на международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, ако витлокрилът е амфибия.“;

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

i) в буква а) думата „вертолети“ се заменя с думата „витлокрили“;

ii) в буква б) уводното изречение се заменя със следното:

„б) Витлокрили, които се експлоатират при визуални метеорологични условия през нощта, или когато видимостта е под 1 500 m, или при условия, когато витлокрилът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а), се оборудват допълнително със:“;

iii) буква в) се заменя със следното:

„в) Витлокрили, които се експлоатират, когато видимостта е под 1 500 m или при условия, когато витлокрилът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б), се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания поради кондензация или обледеняване на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4.“;

л) в NCO.IDE.H.135 думата „вертолети“ се заменя с думата „витлокрили“;

м) точка NCO.IDE.H.140 се заменя със следното:

„NCO.IDE.H.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца

а) Витлокрилите се оборудват със:

1) седалка или легло за всяко лице на борда 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;

3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за витлокрили, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г.;

4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и

5) за всяка седалка на летателния екипаж — предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за автоматично задържане на тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение;

б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава и освобождава от една ключалка.“;

н) в точка NCO.IDE.H.145, буква а) думата „вертолетите“ се заменя с думата „витлокрилите“;

о) точка NCO.IDE.H.155 се заменя със следното:

„NCO.IDE.H.155 Допълнителен кислород — нехерметизирани витлокрили

Нехерметизираните витлокрили, експлоатирани, когато се изисква подаване на кислород съгласно NCO.OP.190, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.“;

п) в точка NCO.IDE.H.160 уводното изречение на буква а) се заменя със следното:

„а) Витлокрилите, освен вертолетите ELA2, се оборудват най-малко с един ръчен пожарогасител:“;

р) в точка NCO.IDE.H.165 уводното изречение се заменя със следното:

„Ако върху тялото на витлокрила са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.“;

с) точка NCO.IDE.170 се заменя със следното:

„NCO.IDE.H.170 Авариен предавател (ELT)

а) Витлокрили, сертифицирани за максимална оперативна конфигурация на пътническите места, надвишаваща шест места, се оборудват с:

1) автоматичен авариен предавател; и

2) един подвижен авариен предавател (ELT(S) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато витлокрилът се експлоатира на разстояние от сушата, съответстващо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

б) Витлокрили, сертифицирани за максимална оперативна конфигурация на пътническите места от шест или по-малко места, се снабдяват с подвижен авариен предавател ELT(S) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или пътник, или с автоматичен авариен предавател.

в) Аварийните предаватели от всички типове и преносимите локаторни маяци могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.“;

т) точка NCO.IDE.H.175 се заменя със следното:

„NCO.IDE.H.175 Полети над вода

а) Витлокрилите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени, при:

1) полет над вода на разстояние от сушата, надвишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател витлокрилът не може да поддържа хоризонтален полет; или

2) полет над вода на разстояние от сушата, надвишаващо дистанцията за планиране до брега, когато в случай на отказ на критичен двигател жироплантът не може да поддържа хоризонтален полет; или

3) полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател витлокрилът не може да поддържа хоризонтален полет; или

4) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или подход за кацане преминава над водна площ.

б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.

в) Командирът на витлокрил, експлоатиран при полет над вода на разстояние от крайбрежната ивица, съответстващо на 30-минутен полет при нормална крейсерска скорост или 50 морски мили (взема се по-малката стойност), определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на витлокрила в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и

3) животоподдържащо оборудване, ако е подходящо за планирания полет.

г) Когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда, командирът на полета определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на витлокрила в случай на аварийно приводняване.“;

у) в точка NCO.IDE.H.180 думата „вертолети“ се заменя с думата „витлокрили“;

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

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

Витлокрили, 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 съгласно съответните сертификационни спецификации;

б) да са сертифицирани за аварийно приводняване съгласно съответните сертификационни спецификации;

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

х) точка NCO.IDE.H.190 се заменя със следното:

„NCO.IDE.H.190 Радиокомуникационно оборудване

а) Когато за въздушното пространство, където се изпълнява полетът, е въведено такова изискване, витлокрилите се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, за да отговарят на изискването за въздушното пространство.

б) Радиокомуникационното оборудване, ако се изисква такова съгласно буква а), осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.

в) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не води до отказ на друг.

г) Когато се изисква радиокомуникационна система в допълнение към системата за разговори за членовете на летателния екипаж, изисквана по NCO.IDE.H.135, витлокрилите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки изискван пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.“;

ц) в точка NCO.IDE.H.200 думата „вертолетите“ се заменя с думата „витлокрилите“;

ч) вмъква се следната нова точка NCO.SPEC.172:

„NCO.SPEC.172 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — жироплани

Когато експлоатира жироплан на височина под 150 m (500 ft) над ненатоварена зона, за операции с жироплани, които в случай на отказ на критичен двигател не могат да поддържат хоризонтален полет, командирът:

а) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател; и

б) провежда инструктаж на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.“