2024/1400

24.5.2024 г.

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/1400 НА КОМИСИЯТА

от 13 март 2024 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на безопасността на летищата, смяната на летищния оператор и докладването на събития

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 39, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията ([2]) се определят изискванията и административните процедури, отнасящи се до летищата, включително тяхното управление, експлоатация, сертифициране и надзор.

(2) В случай че оператор на летище, сертифицирано в съответствие с Регламент (ЕС) № 139/2014, прекрати своята дейност и летището бъде поето от нов летищен оператор, смяната следва да се извърши по начин, който гарантира безопасен и плавен преход на експлоатацията на летището.

(3) Системата за докладване на събития на летищните оператори и доставчиците на обслужване по управление на перона следва да бъде приведена в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета ([3]), за да се гарантира съгласуваност между тези регламенти.

(4) Когато летищните оператори предоставят и обслужване на въздушното движение, изискванията за наблюдение на съответствието следва да бъдат приведени в съответствие със съответните разпоредби на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията ([4]), за да се улесни интегрирането на наблюдението на съответствието в рамките на единна система за управление.

(5) Регламент (ЕС) № 139/2014 изисква летищните оператори да създадат и ръководят програми за безопасност и комитети по безопасност. Освен това документ 9981 „Процедури за аеронавигационно обслужване — летища“ на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) добави конкретни разпоредби за състава и функционирането на тези комитети. Поради това разпоредбите за функционирането на местните екипи по безопасността на пистата за излитане и кацане (ПИК) и други комитети по безопасност на летищата следва да бъдат изменени, за да се отразят тези промени на равнището на ИКАО.

(6) Летищният оператор следва да изготви план за отстраняване на аварирали въздухоплавателни средства, за да се гарантира наличието на механизъм за координация и да се осигури достъп до ресурси и оборудване.

(7) Следва да бъдат определени минимални общи изисквания по отношение на безопасността на строителните работи на летищата въз основа на стандартните и препоръчителните практики на ИКАО и разследването на събития, свързани с безопасността, поради което следва да се въведе процес за управление на безопасността на строителните работи на летищата, който включва разрешения, уведомления, мерки за безопасност, надзор и контрол.

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

([2]) Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ L 62, 8.3.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

(8) Пистите за излитане и кацане и пътеките за рулиране, или части от тях, които са временно или постоянно затворени, следва да бъдат маркирани по подходящ начин, за да се предотврати използването им от въздухоплавателните средства.

(9) Използването на летище от въздухоплавателно средство, което надвишава сертифицираните проектни характеристики на летището, следва да бъде оценено и да бъде получено предварително одобрение от компетентния орган, за да се гарантира, че всички рискове за безопасността са правилно оценени и намалени.

(10) Местата в рамките на работната площ с данни за предишни инциденти или потенциален риск от сблъсък или неразрешено навлизане на ПИК следва да бъдат определени и обозначени като „горещи точки“, а свързаните с това рискове следва да бъдат намалени, за да се предотврати рискът от неразрешено навлизане на ПИК, както и рискът от сблъсък между въздухоплавателни средства и между въздухоплавателни средства и превозни средства.

(11) Временното спиране на експлоатацията на ПИК или затварянето на ПИК следва да се извършва по безопасен и координиран начин, поради което летищният оператор следва да установи и приложи подходящи процедури.

(12) Настилките могат да бъдат повредени, ако са използвани прекомерно от тежки въздухоплавателни средства, поради което следва да се установят подходящи процедури за случаите на претоварване, за да се регулира експлоатацията на такива въздухоплавателни средства и да се предотврати прекомерното влошаване на състоянието на настилките.

(13) Поради това Регламент (ЕС) № 139/2014 следва да бъде съответно изменен.

(14) За да се гарантира безпроблемното прилагане на мерките, въведени с настоящия регламент, като същевременно се поддържа високо и еднакво равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, на отрасъла и на компетентните органи на държавите членки следва да се предостави достатъчно време, за да се адаптират към мерките, въведени с настоящия регламент, и поради това той следва да започне да се прилага 12 месеца след влизането му в сила,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения в Регламент (ЕС) № 139/2014

Регламент (ЕС) № 139/2014 се изменя, както следва:

1) в член 7 се добавя следния параграф 4:

„4. Приложеният към сертификата DAAD се прехвърля на новия летищен оператор, към който ще премине експлоатацията на летището, при условие че са изпълнени условията, посочени в параграфи 1 и 3.“;

2) приложения I, II, III и IV се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Дата на влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 24 май 2025 година.

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

Съставено в Брюксел на 13 март 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, II, III и IV към Регламент (ЕС) № 139/2014 се изменят, както следва:

(1) приложение I се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка 4а:

„4а) „интензивност на движението [на летището]“ означава броят на движенията през средния натоварен час и е средноаритметичната стойност за годината на броя на движенията през най-натоварения час на денонощието;“;

б) вмъква се следната точка 19б:

„19б) „гореща точка“ означава място в рамките на работната площ на летището с данни за предишни инциденти или потенциален риск от сблъсък или неразрешено навлизане на ПИК, за което е необходимо повишено внимание от страна на пилотите или водачите на моторни превозни средства;“;

в) точка 47 се заменя със следното:

„47) „условия на сертификата“ означава следното:

— индикатор на ИКАО за местоположението;

— условия за експлоатация (VRF/IFR, ден/нощ);

— експлоатация на въздухоплавателно средство по специално подготвени за зимни условия ПИК;

— ПИК — обявени разстояния;

— вид на ПИК и осигурени подходи;

— референтен код на летището;

— обхват на експлоатацията на въздухоплавателните средства, която надвишава сертифицираните проектни характеристики на летището;

— предоставяне на обслужване по управление на перона (да/не);

— равнище на защита, осигурявана чрез аварийно-спасителни операции и мерки за борба с пожари;“;

(2) приложение II се изменя, както следва:

а) в точка ADR.AR.C.035 буква в) се заменя със следното:

„в) Компетентният орган издава сертификатите, посочени в буква б), когато летищният оператор докаже по удовлетворителен за компетентния орган начин съответствие с точки ADR.OR.B.025 и ADR.OR.E.005. При смяна на летищния оператор от новия летищен оператор не се изисква да докаже съответствие с изискванията, определени в точка ADR.OR.B.025, буква а), подточка 1 и точка ADR.OR.E.005, ако тези изисквания се отнасят до елементи, които остават непроменени.“;

б) добавя се следната точка ADR.AR.C.060:

„**ADR.AR.C.060 Смяна на летищен оператор**

При получаване на заявление за смяна на летищен оператор в съответствие с точка ADR.OR.B.060 компетентният орган:

а) издава новия(те) сертификат(и) в съответствие с точка ADR.AR.C.035;

б) отнема предишния(те) сертификат(и).“;

(3) приложение III се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка ADR.OR.B.060:

„**ADR.OR.B.060 Смяна на летищен оператор**

а) Действащият летищен оператор уведомява компетентния орган за датата, на която ще се извърши смяната.

б) Новият оператор, който поема експлоатацията на летището, подава заявление за сертификат до компетентния орган преди датата, на която ще се извърши смяната, в съответствие с точка ADR.OR.B.015.

в) Новият оператор, който поема експлоатацията на летището, доказва съответствие съгласно точка ADR.OR.B.025. От новия летищен оператор не се изисква да доказва съответствие с изискванията, определени в точка ADR.OR.B.025, буква а), подточка 1 и точка ADR.OR.E.005, ако тези изисквания се отнасят до елементи, които остават непроменени.“;

б) точка ADR.OR.C.030 се заменя със следното:

„**ADR.OR.C.030 Докладване на събития**

а) Като част от своята система за управление летищният оператор създава и поддържа система за докладване на събития, в т.ч. задължително и доброволно докладване. Летищният оператор гарантира, че системата отговаря на приложимите изисквания на Регламент (ЕС) № 376/2014 и на Регламент (ЕС) 2018/1139, както и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на тези регламенти.

б) Летищният оператор докладва на компетентния орган и на всяка друга организация, за която има изискване да бъде информирана от държавата членка, за всяко свързано с безопасността събитие или състояние, което застрашава или — ако не бъде коригирано или разгледано, би могло да застраши въздухоплавателно средство, лицата на борда му или всяко друго лице, и по-специално за всяко произшествие или сериозен инцидент.

в) В допълнение към докладите, представени в съответствие с буква б), летищният оператор докладва на компетентния орган и на организацията, отговаряща за проектирането на летищното оборудване, за всяка неизправност, технически дефект, превишаване на техническите ограничения, събитие или друго необичайно обстоятелство, което е застрашило или може да е застрашило въздухоплавателно средство, лицата на борда му или всяко друго лице и не е довело до произшествие или сериозен инцидент.

г) Без да се засягат Регламент (ЕС) № 376/2014 и свързаните с него делегирани актове и актове за изпълнение, докладите, посочени в буква в):

(1) се изготвят възможно най-бързо и във всеки случай в срок до 72 часа, след като летищният оператор е узнал за събитието или състоянието, за което се отнася докладът, освен ако извънредни обстоятелства попречат за това;

(2) се изготвят във форма и по начин, определени от компетентния орган;

(3) съдържат цялата необходима информация за състоянието, която е известна на летищния оператор.

д) Независимо от Регламент (ЕС) № 376/2014 и свързаните с него делегирани актове и актове за изпълнение, за докладите, изисквани съгласно буква в), летищният оператор представя последващ доклад, съдържащ подробна информация за действията, които летищният оператор възнамерява да предприеме, за да предотврати подобни събития в бъдеще. Последващият доклад се представя веднага след като тези действия бъдат определени и:

(1) се изпраща на съответните субекти, на които е изпратен първоначалният доклад в съответствие с букви б) и в);

(2) се изготвя във форма и по начин, определени от компетентния орган.“;

в) в точка ADR.OR.D.005, буква б) подточка 11 се заменя със следното:

„11) функция за наблюдение на съответствието на организацията със съответните изисквания и на адекватността на процедурите; наблюдението на съответствието включва система за подаване към отговорния ръководител на обратна информация по констатациите, за да се осигури ефективното изпълнение на коригиращи действия, когато е необходимо.“;

г) точка ADR.OR.D.025 се заменя със следното:

„**ADR.OR.D.025 Координация с други организации**

Летищният оператор гарантира, че:

а) неговата система за управление отчита координацията и взаимодействието с процедурите за безопасност на други организации, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището;

б) тези организации разполагат с процедури за безопасност, за да се съобразят с приложимите изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и свързаните с него делегирани актове и актове за изпълнение, както и с ръководството за експлоатация на летището, изготвено и поддържано в съответствие с точка ADR.OR.E.005 от настоящото приложение.“;

д) точка ADR.OR.D.027 се заменя със следното:

„**ADR.OR.D.027 Програми за безопасност и комитети по безопасност на летището**

а) Като част от своята система за управление летищният оператор създава, прилага и ръководи програми за безопасност с цел насърчаване и повишаване на безопасността, включително безопасността на ПИК, и обмена на информация, свързана с безопасността, с всички съответни организации, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището. Поне веднъж годишно летищният оператор прави преглед на ефективността на своите програми за безопасност.

б) Като част от програмите за безопасност, посочени в буква а), летищният оператор:

(1) създава, ръководи и отговаря за функционирането на местния екип по безопасността на ПИК и други комитети по безопасност на летището;

(2) изисква от всички съответни организации, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището, да участват в местния екип по безопасността на ПИК и в други комитети по безопасност на летището чрез номинирани представители, които разполагат с подходящ оперативен експертен опит, свързан с дейността съответно на местния екип по безопасността на ПИК или на комитета(ите) по безопасност на летището.

в) Летищният оператор гарантира, че:

(1) местният екип по безопасността на ПИК и другите комитети по безопасност на летището редовно свикват заседания, чиято честота се определя въз основа [най-малко] на следното:

i) интензивността на движението на летището;

ii) сложността на плана на летището;

iii) видовете операции;

iv) събитията на летището, свързани с безопасността, и потенциалните рискове, изведени от техния анализ;

(2) предложенията и действията на местния екип по безопасността на ПИК и на другите комитети по безопасност на летището се записват в план за действие и се проследяват, за да се гарантира своевременното им изпълнение.

г) Местният екип по безопасността на ПИК и другите комитети по безопасност на летището:

(1) подкрепят определянето и мултидисциплинарния преглед на местните проблеми, свързани с безопасността, особено по отношение на безопасността на ПИК;

(2) предлагат възможни смекчаващи мерки и съответни планове за действие, които да бъдат изпълнени от съответните организации с цел повишаване на безопасността;

(3) разглеждат необходимостта от организиране на редовни кампании на местно равнище за повишаване на осведомеността относно безопасността и съвместни програми за обучение на персонала на всички съответни организации.

д) Летищният оператор установява и прилага процедура или процедури, за да гарантира изпълнението на букви а) — г).“;

е) в точка ADR.OR.D.030 се вмъква следната буква аб):

„аб) Летищният оператор сключва договорености за докладване с всички организации, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището, чиито дейности или продукти могат да окажат въздействие върху безопасността на въздухоплавателните средства.“;

ж) в точка ADR.OR.F.055 се добавя следната буква д):

„д) Организацията, която отговаря за предоставянето на обслужване по управление на перона, гарантира, че всички събития се докладват на лицето, изпълняващо функция, свързана с управлението на безопасността от страна на летищния оператор, в съответствие с член 4, параграф 6, буква д) от Регламент (ЕС) № 376/2014.“;

(4) приложение IV се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка ADR.OPS.B.011:

„**ADR.OPS.B.011 Отстраняване на аварирали въздухоплавателни средства**

а) Летищният оператор изготвя план за отстраняване на въздухоплавателни средства, които са аварирали върху работната площ или в съседство с нея, и определя летищен координатор, който да изпълнява плана.

б) Планът за отстраняване на аварирали въздухоплавателни средства включва следното:

1) данните за връзка с летищния координатор на операциите за отстраняване на въздухоплавателни средства, които са аварирали върху работната площ или в съседство с нея;

2) отговорностите, действията и каналите за комуникация за всяка участваща организация;

3) списък на оборудването и списък на наличния за тази цел персонал на летището или в близост до него;

4) всички договорености за бързо получаване на комплекти оборудване за отстраняване на аварирали въздухоплавателни средства, налични от други летища, според случая.“;

б) точка ADR.OPS.B.070 се заменя със следното:

„**ADR.OPS.B.070 Безопасност на строителните работи на летището**

а) Летищният оператор установява и прилага процес за управление на експлоатационната безопасност на летището по време на строителни работи на работната площ.

б) Процесът определя и документира отговорностите по отношение на следното:

(1) разрешението за извършване на строителни работи;

(2) осъществяването на всяка предложена промяна в оперативните съоръжения;

(3) датата и часа, когато операциите в съоръженията ще бъдат ограничени или преустановени;

(4) начините за оповестяване на тези промени;

(5) надзора и контрола на текущите дейности;

(6) спазването на всички съответни правила за безопасност в рамките на работната площ.

в) Процесът за управление на експлоатационната безопасност на летището по време на строителни работи съдържа следните елементи:

(1) процедура за планиране на строителните работи;

(2) процедура за оценка на безопасността на планираните промени в операциите или системите на летището;

(3) процедура за издаване на разрешение за строителните работи;

(4) процедура за оповестяване на информация, свързана със строителните работи;

(5) процедура за определяне на работна площадка и възобновяване на операциите;

(6) процедура за наблюдение, надзор и контрол на строителните работи.

г) Когато се изисква експлоатация при намалена дължина на ПИК поради строителни работи, летищният оператор разработва и прилага процедура за такава експлоатация.“;

в) вмъква се следната точка ADR.OPS.B.071:

„**ADR.OPS.B.071 Затворени писти за излитане и кацане и пътеки за рулиране или части от тях**

а) Летищният оператор осигурява изобразяването на маркировката за затварянето върху:

(1) ПИК или пътеката за рулиране, или част от тях, която е постоянно затворена за използване от всички въздухоплавателни средства;

(2) временно затворената ПИК или пътека за рулиране, или част от тях, като такава маркировка може да бъде пропусната, когато затварянето е с кратка продължителност и службите за обслужване на въздушното движение осигуряват адекватно предупреждение.

б) Чрез дерогация от буква а) не е необходимо да се поставя маркировка за затваряне на постоянно затворена пътека за рулиране или на части от нея, ако входът към затворената пътека за рулиране или части от нея е маркиран и осветен със светлините и маркировката, указващи негодността за използване.

в) Летищният оператор осигурява физическото отстраняване на цялата маркировка на дадена ПИК или пътека за рулиране, когато ПИК или пътеката за рулиране, или част от тях са постоянно затворени.

г) Летищният оператор гарантира, че светлините на затворена ПИК или пътека за рулиране, или на част от тях, не се използват, освен когато това е необходимо за целите на техническото обслужване.

д) Летищният оператор гарантира, че в допълнение към маркировката за затваряне, когато ПИК, пътека за рулиране или част от тях е затворена и се пресича от използваема ПИК или пътека за рулиране, която се използва през нощта, на входа на затворената зона се поставят напречно светлини, указващи негодността за използване.“;

г) точка ADR.OPS.B.090 се заменя със следното:

„**ADR.OPS.B.090 Използване на летището от въздухоплавателни средства, които надвишават сертифицираните проектни характеристики на летището**

а) С цел да се позволи използването на летището или на части от него от въздухоплавателни средства, които надвишават кодовата буква или разстоянието между външните колела на основните стойки на колесника, или и двете от сертифицираните проектни характеристики на летището, летищният оператор подава заявление за предварително одобрение от компетентния орган; такова одобрение не се изисква при аварийни ситуации с въздухоплавателни средства.

б) В заявлението за предварително одобрение от компетентния орган за въздухоплавателните средства, посочени в буква а), летищният оператор включва оценка на въздействието на следните характеристики на въздухоплавателното средство върху летищната инфраструктура, неговите съоръжения, оборудване и експлоатация и обратно:

1) разпереност на крилото;

2) разстоянието между външните колела на основните стойки на колесника;

3) междуосие;

4) дължина на фюзелажа;

5) ширина на фюзелажа;

6) височина на фюзелажа;

7) геометрия на носа;

8) височина на опашката;

9) вертикален просвет на върха на крилото;

10) видимост от пилотската кабина;

11) разстояние от нивото на очите на пилота до носовата стойка на колесника;

12) конфигурация на основните стойки на колесника;

13) система за управление на носовата стойка на колесника;

14) максимална маса на въздухоплавателното средство;

15) геометрия на колесниците, налягане в гумите и класификационни стойности на въздухоплавателното средство;

16) характеристики на двигателите;

17) максимален капацитет за превоз на пътници и гориво;

18) летателни характеристики.“;

д) добавят се следните точки ADR.OPS.B.095 и ADR.OPS.B.100:

„**ADR.OPS.B.095 Горещи точки**

а) Когато е необходимо, летищният оператор определя място или няколко места в рамките на работната площ на летището като „гореща(и) точка(и)“ като част от програмата за безопасност, която е установил в съответствие с точка ADR.OR.D.027.

б) След като бъде определено наличието на гореща точка, летищният оператор прилага мерки за отстраняване на опасността, а ако това не е възможно незабавно, предоставя съответните аеронавигационни данни на органа, който отговаря за аеронавигационното информационно обслужване (AIS), за публикуване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“ (AIP).

ADR.OPS.B.100 Временно спиране на експлоатацията на ПИК и затваряне на ПИК

а) Летищният оператор, в сътрудничество с органите за обслужване на въздушното движение, установява и прилага процедури за временно спиране на експлоатацията на ПИК или за планирано затваряне на ПИК.

б) Процедурите съдържат следното:

(1) ролите и отговорностите на летищния оператор, на обслужването на въздушното движение и на други организации, участващи в експлоатацията на летището, според случая;

(2) достъпа на персонала до затворената ПИК;

(3) мерките за безопасност в съответствие с точки ADR.OPS.B.070 и ADR.OPS.B.071;

(4) публикуване на NOTAM в съответствие с точка ADR.OPS.A.057, освен когато се очаква временното спиране на експлоатацията на ПИК да бъде с кратка продължителност;

(5) действията преди възобновяване на експлоатацията на ПИК.“;

е) вмъква се следната точка ADR.OPS.C.011:

„**ADR.OPS.C.011 Операции при претоварване**

Когато се очаква летището да се използва редовно от въздухоплавателни средства, които могат да повредят настилките, летищният оператор установява критерии за операции при претоварване.“