2024/2076

25.7.2024 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/2076 НА КОМИСИЯТА

от 24 юли 2024 година

за изменение на регламенти (ЕС) № 1178/2011 и (ЕС) № 965/2012 по отношение на изясняването на изискванията за заместващите втори пилоти в полет, актуализирането на изискванията за издаване на свидетелства за летателна правоспособност и за медицинска годност на летателните екипажи, както и подобренията за авиацията с общо предназначение

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 членове 23, 27 и 31 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията ([2]) се определят изискванията за пилотите, участващи в експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(2) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([3]) се определят техническите изисквания и административните процедури във връзка с въздушните операции.

(3) В съответствие с член 140, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139, Регламент (ЕС) № 1178/2011 трябва да бъде адаптиран към Регламент (ЕС) 2018/1139 по отношение на определението за сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга, което беше включено в Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([4]), отменен с Регламент (ЕС) 2018/1139. Поради това Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва да бъде съответно изменен.

(4) Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва да бъде изменен по отношение на самолетите с един двигател, така че да бъдат отразени най-новите технически постижения и да се вземат предвид бъдещи проектантски решения, като например проектирането на електрически двигатели и на хибридни двигатели, състоящи се както от термични, така и от електрически компоненти.

(5) Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва също така да бъде изменен, за да се изяснят и актуализират неговите разпоредби въз основа на въпросите, повдигнати пред Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз от нейните консултативни органи, които са възникнали по време на дейностите по наблюдение и подпомагане на прилагането или са определени като проблемни конкретно за авиацията с общо предназначение или за авиомедицинското освидетелстване.

(6) При опростяване на изискванията за потвърждаване на валидността на правата на притежател на квалификация за планински терени следва да се въведат подходящи преходни разпоредби, за да се осигури плавен преход от настоящите към бъдещите приложими изисквания.

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

([2]) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) 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: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. 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 (OJ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) Разпоредбите относно заместващите втори пилоти в полет следва да бъдат преразгледани в регламенти (ЕС) № 1178/2011 и (ЕС) № 965/2012, за да се осигури подходящо обучение на такива пилоти и да се установят подходящи оперативни процедури за предаване на управлението от един член на летателния екипаж на друг.

(8) Разпоредбите за пилотите, които са навършили 60 години и изпълняват еднопилотни полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет (HEMS), следва да бъдат преразгледани в регламенти (ЕС) № 1178/2011 и (ЕС) № 965/2012, за да се улесни по-голямо покритие на полетите за HEMS, като по този начин се постигне баланс между необходимостта от по-голяма наличност на медицинско осигуряване и рисковете от изпълнението на полети от пилоти над 60-годишна възраст.

(9) Тъй като за провеждането на медицински научни изследвания е необходимо да се спазват стриктни протоколи, разпоредбите на регламенти (ЕС) № 1178/2011 и (ЕС) № 965/2012, свързани със специални медицински обстоятелства, следва да бъдат преразгледани, за да се гарантира, че са подходящи за целта, не оказват неблагоприятно въздействие върху безопасността на полетите и осигуряват спазването на установените принципи на медицинските научни изследвания.

(10) Разпоредбите, които позволяват на лицата да подават заявления за смяна на компетентния орган, следва да бъдат преразгледани, така че да се прилагат и за притежателите на свидетелство за медицинска годност, на които все още не е издадено свидетелство за летателна правоспособност.

(11) Тъй като Международната организация за гражданско въздухоплаване препоръчва да се извършва оценка на рисковите фактори за здравето и да се дават превантивни съвети, медицинските изисквания следва да бъдат преразгледани, за да се даде възможност за оценка на рисковете за здравето и особено на рисковите фактори за сърдечносъдовата система.

(12) Разпоредбите за авиомедицинска оценка следва да бъдат преразгледани, за да се гарантира, че в тях се отчита по подходящ начин дегенеративното въздействие на процеса на стареене върху системите на тялото.

(13) Измененията на изискванията за свидетелствата за медицинска годност по отношение на упълномощените преглеждащи лекари и авиомедицинските центрове, както и измененията, свързани с възрастовите ограничения за пилотите, които изпълняват полети за HEMS, следва да се прилагат с отсрочка, за да се даде на компетентните органи на държавите членки необходимото време за подготовка за прилагането на тези регулаторни промени.

(14) Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз изготви проект на правила за прилагане и го представи на Комисията със Становище № 05/2023 в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(15) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 127, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) точка 3 се заличава;

б) вмъкват се следните точки 3а и 3б:

„3а. „сложен самолет“ означава самолет, който отговаря на една от следните характеристики:

i) с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg;

ii) сертифициран за максимално одобрена пътническа конфигурация от над деветнадесет места;

iii) сертифициран за експлоатация с минимален екипаж от двама пилоти;

iv) оборудван с турбореактивен двигател или с турбореактивни двигатели, или с повече от един турбовитлов двигател;

3б. „сложен вертолет“ означава вертолет, който отговаря на някоя от следните характеристики:

i) с максимална сертифицирана излетна маса над 3 175 kg;

ii) сертифициран за максимално одобрена пътническа конфигурация от над девет места;

iii) сертифициран за експлоатация с минимален екипаж от двама пилоти;“;

в) вмъкват се следните точки 8а и 8б:

„8а. „самолет SEP“ означава еднопилотен самолет с един двигател, за който не се изисква квалификация за тип и чиято единствена централна задвижваща система се управлява от единично управление на тягата и се задвижва от един от следните типове двигатели:

а) бутален двигател;

б) система с електрически двигател, която може да се състои от повече от един електрически двигател, ако това е посочено в процеса на сертифициране в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012;

в) система с хибриден двигател, състояща се от бутален и електрически двигател, ако това е посочено в процеса на сертифициране в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012;

8б. „вертолет SEP“ означава еднопилотен вертолет, задвижван от един бутален двигател;“.

2) В член 3 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Без да се засягат разпоредбите на Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията (*), пилотите на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139, отговарят на техническите изисквания и спазват административните процедури, определени в приложения I и IV към настоящия регламент.

_____

(*) Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4 март 2020 г. за определяне на подробни правила относно признаването на извършеното от трети държави сертифициране на пилоти и за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 (ОВ L 170, 2.6.2020 г., стр. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).“

3) Вмъква се следният член 3а:

„*Член 3а*

Преходни мерки за протоколите за медицинска оценка, прилагани в съответствие с точка ARA.MED.330 от приложение VI (част ARA), и свидетелствата за медицинска годност, издадени въз основа на тях

1. Компетентните органи, които са ангажирани с протоколи за медицинска оценка или желаят да се присъединят към съществуващ протокол за медицинска оценка в съответствие с точка ARA.MED.330 от приложение VI (част ARA), приложими преди 13 февруари 2025 г., могат да продължат да прилагат съответния протокол или да се присъединят към него до края на неговата валидност, когато валидността е определена преди 13 август 2024 г.

2. Притежателите на свидетелства за медицинска годност, издадени в съответствие с протоколите за медицинска оценка, посочени в параграф 1, могат въз основа на своите свидетелства за медицинска годност да упражняват предоставените им съгласно свидетелствата за летателна правоспособност права, доколкото съответният протокол за медицинска оценка продължава да се прилага в съответствие с параграф 1.“

4) В член 4, параграф 7, буква б) точка iii) се заменя със следното:

„iii) самолети SEP и вертолети SEP с максимална излетна маса до 2 000 kg;“

5) Вмъква се следният член 4з:

„*Член 4з*

Преходни мерки за притежателите на квалификация за планински терени

Притежателите на квалификация за планински терени, издадена преди 13 август 2024г., с дата на изтичане на срока на валидност, заверена в съответствие с точка FCL.815 от приложение I, предприемат следните стъпки, за да продължат да упражняват своите права след тази дата:

а) искат преиздаване на квалификацията си за планински терени от компетентния орган без дата на изтичане на срока на валидност;

б) отговарят на условията на точка FCL.815, буква г) от приложение I, освен ако в рамките на предходните 2 години не са потвърдили валидността на квалификацията си за планински терени съгласно точка FCL.815, буква д) от приложение I, приложима до 12 август 2024 г..“

6) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент;

7) Приложение IV се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

8) Приложение VI се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

9) Приложение VII се изменя в съответствие с приложение IV към настоящия регламент.

10) Приложение VIII се изменя в съответствие с приложение V към настоящия регламент.

Член 2

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

1) Приложение III (част ORO) се изменя в съответствие с приложение VI към настоящия регламент.

2) Приложение V (част SPA) се изменя в съответствие с приложение VII към настоящия регламент.

Член 3

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

Следните изменения се прилагат от 13 февруари 2025 г.:

1) точка 7 от приложение I;

2) приложение II;

3) точки 6—18, 22 и 23 от приложение III;

4) точки 2—9 от приложение IV;

5) приложение VII.

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

Съставено в Брюксел на 24 юли 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Изменения в приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение I се изменя, както следва:

1) В точка FCL.015 буква д) се заменя със следното:

„д) притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, издадено в съответствие с настоящото приложение (част FCL), могат да подадат заявление до компетентния орган, определен от друга държава членка, за смяна на компетентния орган за всички притежавани свидетелства за летателна правоспособност, както е посочено в буква г). Притежателите на свидетелство за медицинска годност, издадено в съответствие с приложение IV (част MED), които все още не притежават свидетелство за летателна правоспособност, имат право да подадат такова заявление за смяна на компетентния орган във връзка с цялата медицинска документация, съхранявана от компетентния орган.“

2) В точка FCL.020 буква а) се заменя със следното:

„а) Обучаемият пилот не лети сам, освен ако не отговаря на следните условия:

1) има разрешение за това и е наблюдаван от инструктор;

2) преди да получи разрешението, посочено в точка 1, е придобил необходимата компетентност да експлоатира безопасно съответното въздухоплавателно средство по време на планирания самостоятелен полет.“

3) Точка FCL.025 се изменя, както следва:

а) в буква б) точки 4 и 5 се заменят със следното:

„4) Ако кандидатите за издаване на свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства (LAPL), на свидетелство за летателна правоспособност на любител пилот (PPL) или на основна квалификация за полети по прибори (BIR) не са преминали успешно един от изпитите за теоретични познания след четири опита или ако не са преминали успешно всички изпити в рамките на периода, посочен в буква б), точка 2, те се явяват отново на пълния набор от изпити за теоретични познания.

5) Преди да се явят отново на пълния набор от изпити за теоретични познания, кандидатите преминават допълнително обучение в DTO или ATO. Степента и обхватът на необходимото обучение се определят от DTO или ATO въз основа на потребностите на кандидатите.“;

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

„ii) за издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот, свидетелство за летателна правоспособност на пилот в многопилотен екипаж или квалификация за полети по прибори (IR) — за период от 36 месеца;“;

4) В точка FCL.035, буква б) се добавя следната точка 6:

„6) Когато в допълнение 1 е включено признаване на дисциплината „Комуникации“, се прилагат всички изброени по-долу разпоредби:

i) такова признаване се предоставя за обучението и изпита по посочената дисциплина само ако по време на предходни изпити за теоретични познания в съответствие с точка ARA.FCL.300 от приложение VI кандидатите са преминали обучение по дисциплината „Комуникации“ или по двете дисциплини „Комуникации по VFR“ и „Комуникации по IFR“;

ii) кандидатите, които са преминали обучение само по дисциплината „Комуникации по VFR“ или само по дисциплината „Комуникации по IFR“, преминават теоретична подготовка по дисциплината „Комуникации“, чиято продължителност може да бъде намалена въз основа на оценка на кандидатите от страна на ATO. Аспектите, свързани единствено с комуникациите по VFR, може да бъдат намалени за кандидатите, които са преминали обучение по дисциплината „Комуникации по VFR“. Аспектите, свързани единствено с комуникациите по IFR, може да бъдат намалени за кандидатите, които са преминали обучение по дисциплината „Комуникации по IFR“. При всички случаи кандидатите полагат изпита за теоретични познания по дисциплината „Комуникации“.“

5) В точка FCL.045 буква г) се заменя със следното:

„г) На всички самостоятелни маршрутни полети обучаемите пилоти носят доказателство за разрешението, изисквано по точка FCL.020, буква а), точка 1.“

6) В точка FCL.060, буква б) точка 3 се заменя със следното:

„3) като заместващ втори пилот в полет, освен ако в рамките на последните 90 дни не е преминал едно от следните:

i) поне 3 сектора като заместващ втори пилот в полет на съответния тип;

ii) обучение, чието съдържание се определя от оператора и което включва поне три сектора като заместващ втори пилот в полет на FSTD, представящ съответния тип;

iii) периодично обучение в съответствие с подчаст FC (ORO.FC) от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;

iv) проверка на професионалната подготовка за заместващи втори пилоти в полет в съответствие с допълнение 9.“

7) В точка FCL.065 буква а) се заменя със следното:

„а) Възраст 60—64 години. Самолети и вертолети. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 60 години, не може да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, освен като член на многопилотен екипаж. Чрез дерогация такива притежатели имат право да действат като пилоти на въздухоплавателно средство, изпълняващо еднопилотни полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012, при условие че отговарят на приложимите изисквания, определени за тази цел в посочения регламент и в приложение IV (част MED) към настоящия регламент.“

8) Точка FCL.115 се заменя със следното:

„FCL.115 LAPL — Курс на обучение

а) Кандидатите за LAPL завършват курс на обучение в DTO или ATO. Такъв курс на обучение включва:

1) теоретична подготовка и летателно обучение, подходящи за правата по LAPL, за което се кандидатства;

2) освен това за LAPL(H) задължителните дисциплини за съответния тип вертолет, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията.

б) Теоретичната подготовка и летателното обучение могат да бъдат проведени в DTO или ATO, различни от тези, в които кандидатите са започнали обучението си.

в) За обучението за придобиване на права за клас самолети SEP, кацащи на водна повърхност, се разглеждат елементите от раздел Б (Специални изисквания за категорията самолети), точка 7 (Квалификация за клас — ВС, кацащи на водна повърхност) от допълнение 9.

г) На кандидатите за LAPL може да се признае предишно обучение за PPL, което са преминали в съответствие с подчаст B за същата категория въздухоплавателни средства, въз основа на оценка на кандидата от страна на ATO или DTO, която отговаря за курса на обучение за LAPL. При всички случаи кандидатите отговарят на изискванията за опит, посочени в точка FCL.110.A, буква а) или точка FCL.110.H, буква а), според случая.“

9) В точка FCL.105.A буква а) се заменя със следното:

„а) *Права*

Правата на притежателя на LAPL за самолети са да действа като командир на полет на самолети SEP, кацащи на твърда повърхност („SEP (ВС, кацащи на твърда повърхност)“), на самолети SEP, кацащи на водна повърхност („SEP (ВС, кацащи на водна повърхност)“), или на TMG с максимална сертифицирана излетна маса, по-малка или равна на 2 000 kg, превозващи максимум трима пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от четири лица.“

10) В точка FCL.110 буква в) се заменя със следното:

„в) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, предвидени в буква а), при следните условия:

1) степента на признаване се определя от DTO или ATO, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна оценка, но при всички случаи:

i) не надвишава общото полетно време като командир на полет;

ii) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);

iii) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2;

2) предишен опит като командир на полет на въздухоплавателни средства, които са предмет на решение на държава членка, взето в съответствие с член 2, параграф 8, буква а) или в) от Регламент (ЕС) 2018/1139, или които попадат в обхвата на приложение I към посочения регламент, може да бъде признат, ако въздухоплавателните средства отговарят на определението за съответната категория въздухоплавателни средства съгласно настоящото приложение (част FCL).“

11) В точка FCL.135.A букви а) и б) се заменят със следното:

„а) На кандидатите за LAPL(A) се предоставят права за класа самолети или TMG, на който е проведена проверката на уменията. С цел разширяване на своите права за друг клас притежателите на LAPL(A) изпълняват по отношение на този друг клас всички изброени по-долу условия:

(1) 3 часа летателно обучение, включително следното:

i) 10 излитания и кацания с инструктор;

ii) 10 самостоятелни излитания и кацания под наблюдение;

(2) проверка на уменията, за да се докаже адекватно ниво на практически умения на новия клас самолет. По време на посочената проверка на уменията кандидатът доказва пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия клас по следните дисциплини:

i) оперативни процедури;

ii) характеристики на полета и планиране;

iii) общи познания за въздухоплавателните средства.

б) С цел разширяване на правата за друг вариант на даден клас ВС пилотът преминава обучение за разликите между вариантите на типа ВС или преминава обучение за опознаване. Обучението за разликите се отбелязва в летателната книжка или в еквивалентен документ и се удостоверява с подпис на инструктора. При разширяване на правата за клас самолети SEP за вариант с друг тип двигател, посочен в член 2, точка 8а, обучението за разликите се състои от летателно обучение с инструктор и теоретична подготовка, което включва, по отношение на този друг тип двигател и свързаните с него системи на въздухоплавателното средство, най-малко всички от изброените по-долу дисциплини:

1) оперативни процедури;

2) характеристики на полета и планиране;

3) общи познания за въздухоплавателните средства.“

12) Точка FCL.140.A се изменя, както следва:

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

„1) да имат поне 12 часа полетно време като командир на полет или летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, в т.ч.:

i) 12 излитания и кацания;

ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на инструктор, който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия;“;

б) добавят се следните букви в) и г):

„в) Притежателите на LAPL(A) с права за самолети SEP, които в съответствие с точка FCL.135.A, буква б) са разширили правата си за вариант с различен тип двигател, посочен в член 2, точка 8а, ако през предходните 2 години не са извършвали полети на този вариант, изпълняват някое от следните условия за този вариант, преди да упражнят правата си за него:

1) допълнително обучение за разликите в съответствие с точка FCL.135.A, буква б);

2) проверка на професионалната подготовка;

3) опреснително обучение в съответствие с точка FCL.140.A, буква б), точка 1, подточка ii).

г) Летателното обучение с инструктор, полетите под наблюдение, посочени в уводното изречение на буква а), точка 1, опреснителното обучение, посочено в буква а), точка 1, подточка ii) и буква в), точка 3, и проверката на професионалната подготовка, посочена в буква а), точка 2 и буква в), точка 2, се отбелязват в летателната книжка или в еквивалентен документ и се удостоверяват с подпис на инструктора или проверяващия, според случая.“

13) В точка FCL.110.H буква б) се заменя със следното:

„б) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, предвидени в буква а), при следните условия:

1) степента на признаване се определя от DTO или ATO, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна оценка, но при всички случаи:

i) не надвишава общото полетно време като командир на полет;

ii) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);

iii) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2;

2) предишен опит като командир на полет на въздухоплавателни средства, които са предмет на решение на държава членка, взето в съответствие с член 2, параграф 8, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139, или които попадат в обхвата на приложение I към посочения регламент, може да бъде признат, ако въздухоплавателните средства отговарят на определението за категория вертолети съгласно настоящото приложение (част FCL).“

14) В точка FCL.135.H букви а) и б) се заменят със следното:

„а) На кандидатите за LAPL(H) се предоставят права за конкретния тип вертолет, на който е проведена проверката на уменията. С цел разширяване на своите права за друг тип вертолет притежателите на LAPL(H) изпълняват по отношение на този друг тип всички изброени по-долу условия:

1) освен ако е посочено друго в данните за експлоатационната годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, поне 5 часа летателно обучение, в т. ч.:

i) 15 излитания, подхода и кацания с инструктор;

ii) 15 самостоятелни излитания, подхода и кацания под наблюдение;

2) проверка на уменията, за да се докаже адекватно ниво на практически умения на новия тип вертолет. По време на посочената проверка на уменията кандидатът доказва пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия тип по следните дисциплини:

(i) експлоатационни процедури,

(ii) характеристики на полета и планиране,

iii) общи познания за въздухоплавателните средства.

б) За да може притежателят на LAPL(H) да упражнява правата, дадени му съгласно свидетелството за летателна правоспособност, на вариант вертолет, различен от този, на който е проведена проверката на уменията, пилотът преминава обучение за разликите или за опознаване, определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) от Регламент (ЕС) № 748/2012. Обучението за разликите се отбелязва в летателната книжка на пилота или в еквивалентен документ и се удостоверява с подпис на инструктора.“

15) Точка FCL.140.H се заменя със следното:

„FCL.140.H LAPL(H) — Изисквания за скорошен опит

а) Притежателите на LAPL(H) упражняват правата, предоставени им съгласно техните свидетелства за летателна правоспособност за конкретен тип, само ако през последните 12 месеца са предприели една от следните стъпки на съответния тип:

1) изпълнили са и двете условия по-долу:

i) поне 6 часа полетно време на вертолети като командир на полет на същия тип или летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, в т.ч. шест излитания, подхода и кацания;

ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на инструктор, който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия;“;

2) преминали са проверка на професионалната подготовка с проверяващ на конкретния тип вертолет, преди да възобновят упражняването на правата, предоставени им съгласно техните свидетелства за летателна правоспособност. Програмата за проверка на професионалната подготовка се основава на проверката на уменията за LAPL(H).

б) Кандидатите може да изберат да преминат опреснителното обучение, посочено в буква а), точка 1, подточка ii), на въздухоплавателното средство или на FSTD, представящ съответния тип, или на комбинация от двете.

в) Летателното обучение с инструктор, полетите под наблюдение, посочени в буква а), точка 1, подточка i), опреснителното обучение, посочено в буква а), точка 1, подточка ii), и проверката на професионалната подготовка, посочена в буква а), точка 2, се отбелязват в летателната книжка на пилота или в еквивалентен документ и се удостоверяват с подпис на инструктора или проверяващия, според случая.“

16) В точка FCL.205.A, буква б) точки 2 и 3 се заменят със следното:

„2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свидетелствата, посочени в точка 1;

3) обучението, изпитването и проверката за квалификациите за клас или сертификатите, свързани със свидетелството на инструктор или проверяващ, според случая.“

17) В точка FCL.210.A букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Кандидатите за PPL(A) са преминали поне 45 часа летателно обучение на самолет или на TMG, от които 5 часа може да са били на FSTD, в т.ч. поне следното:

1) 25 часа летателно обучение с инструктор;

2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т.ч. поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един маршрутен полет с дължина поне 270 km (150 морски мили), по време на който се правят кацания до пълно спиране на въздухоплавателното средство на две летища, различни от летището на излитане.

Кандидатите може да изпълнят полетното време от курса на обучение за квалификация за нощни полети в съответствие с точка FCL.810, буква а), точка 1, подточка ii) като част от 45-те часа летателно обучение, при условие че преди започване на обучението за квалификация за нощни полети са преминали основно обучение за полети по прибори.

б) Специфични изисквания към кандидатите, преминали обучение за LAPL(A). На кандидатите за PPL(A) се признава предишно обучение за LAPL(A), което са преминали, и им се издава PPL(A), при условие че общо преминатото от тях обучение за LAPL(A) и PPL(A) отговаря на изискванията за опит в буква а). В такъв случай обаче се прилага всичко изброено по-долу:

1) ако кандидатите вече притежават LAPL(A), се прилага всичко изброено по-долу, при условие че кандидатите имат поне 45 часа общо полетно време на самолети или на TMG:

i) изискването в уводното изречение на буква а) се намалява на 40 часа летателно обучение;

ii) изискването в буква а), точка 1 се намалява на 21 часа летателно обучение с инструктор;

2) кандидатите са преминали поне всичко от долупосоченото с инструктор, който е квалифициран да обучава за PPL(A):

i) 5 часа летателно обучение с инструктор;

ii) самостоятелно полетно време, както е посочено в буква а), точка 2.“

18) В точка FCL.205.H, буква б) точки 2 и 3 се заменят със следното:

„2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свидетелствата, посочени в точка 1;

3) обучението, изпитването и проверката за квалификациите за клас или сертификатите, свързани със свидетелството на инструктор или проверяващ, според случая.“

19) Точка FCL.210.H се изменя, както следва:

а) уводното изречение в буква а) се заменя със следното:

„Кандидатите за PPL(H) са преминали поне 45 часа летателно обучение на вертолети, от които 5 часа може да са на FSTD, в т. ч. поне:“;

б) буква б) се заменя със следното:

„б) Специфични изисквания към кандидатите, преминали обучение за LAPL(H). На кандидатите за PPL(H) се признава предишно обучение за LAPL(H), което са преминали, и им се издава PPL(H), при условие че общо преминатото от тях обучение за LAPL(H) и PPL(H) отговаря на изискванията за опит в буква а).“

20) В точка FCL.205.As, буква б) точки 2 и 3 се заменят със следното:

„2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свидетелството, посочено в точка 1;

3) обучението, изпитването и проверката за квалификациите за клас или сертификатите, свързани със свидетелството на инструктор или проверяващ, според случая.“

21) Точка FCL.325.A се заменя със следното:

„FCL.325.A CPL(A) — Специфични изисквания към кандидатите, които притежават MPL

а) Кандидатите за CPL(A), които притежават MPL:

1) имат 70 часа полетно време на самолети по един от следните начини:

i) като командир на полет;

ii) поне 10 часа като командир на полет, а останалото полетно време като командир на полет под наблюдение (PICUS).

От тези 70 часа 20 часа са полетно време като командир на полет при маршрутен полет, изпълняван по правилата за визуални полети (VFR), или маршрутно полетно време, състоящо се от поне 10 часа като командир на полет и 10 часа като командир на полет под наблюдение (PICUS). Това включва VFR полет като командир на полет по маршрутен полет с дължина най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който има кацания до пълно спиране на ВС на две различни летища;

2) са изпълнили елементите на модулния курс на обучение за CPL(A), както е посочено в глава Д, точка 10, буква а) и точка 11 от допълнение 3;

3) са преминали проверка на уменията за CPL(A) в съответствие с точка FCL.320.

б) Когато на кандидатите се издава CPL в съответствие с буква а), те подлежат на следните условия:

1) отговарят на изискванията на точка FCL.405.A, буква в), за да може правата, произтичащи от техните IR(A), да бъдат разширени за еднопилотна експлоатация на самолети;

2) правата, произтичащи от техните квалификации за тип, са ограничени само до упражняване на правата на втори пилот. Това ограничение се отменя, когато кандидатите преминат проверка на професионалната подготовка за съответния тип в съответствие с допълнение 9 в качеството на командир на полет.“

22) В точка FCL.405.A буква б) се заменя със следното:

„б) При подаване на заявление притежателите на MPL:

1) получават допълнителни права на притежател на PPL(A), при условие че отговарят на изискванията за PPL(A), посочени в подчаст B;

2) тяхното MPL се заменя с CPL(A), при условие че отговарят на изискванията, посочени в точка FCL.325.A.“

23) В точка FCL.510.A, буква в) се добавя следната точка 3:

„3) На притежателите на ограничена квалификация за тип, издадена в съответствие с точка FCL.720.A, буква в), се признава полетното време, което са изпълнили по време на упражняване на правата на тази квалификация за тип, до максимум 250 часа.“

24) Точка FCL.710 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) Пилотите преминават обучение за разликите между вариантите на типа ВС или за опознаване, за да разширят своите права за друг вариант на ВС в рамките на квалификация за един клас или тип или, в случая на точка FCL.710, буква г), точка 1 от настоящото приложение, за да запазят тези права. В случая на варианти в рамките на квалификация за клас или тип обучението за разликите между вариантите на типа ВС или за опознаване включва съответните елементи, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, според случая. При разширяване на правата, произтичащи от квалификация за клас самолети SEP, за вариант с друг тип двигател, посочен в член 2, точка 8а от настоящия регламент, обучението за разликите се състои от летателно обучение с инструктор и теоретична подготовка, което включва, по отношение на този друг тип двигател и свързаните с него системи на въздухоплавателното средство, най-малко всички от изброените по-долу дисциплини:

1) общи познания за въздухоплавателните средства;

2) оперативни процедури;

3) характеристики на полета и планиране.“;

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

„в) Независимо от изискването на буква б) и освен ако в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, не е предвидено друго, обучението за разликите може да се провежда от подходящо квалифициран инструктор за следните въздухоплавателни средства:

1) самолети, за които се изисква квалификация за клас:

i) TMG;

ii) самолети SEP;

iii) самолети MEP;

iv) самолети SET, с изключение на сложни самолети SET или самолети SET с високи летателни характеристики;

2) вертолети с един двигател с максимална излетна маса до 3 175 kg.

г) Пилотите, които са разширили правата си за друг вариант в рамките на квалификация за клас или тип в съответствие с настоящата точка, но не са извършвали полети на този вариант през предходните 2 години, изпълняват някое от следните условия за този вариант, преди да упражнят правата си за него:

1) допълнително обучение за разликите в съответствие с букви а) и б) или, ако е приложимо, в съответствие с буква в);

2) проверка на професионалната подготовка;

3) в случая на вариант в рамките на квалификация за клас самолети SEP с определен тип двигател, посочен в член 2, точка 8а, опреснително обучение в съответствие с точка FCL.740.A, буква б), точка 1, подточка ii), буква B).“;

в) вмъква се следната буква га):

„га) Точка FCL.710, буква г) не се прилага за варианти в рамките на квалификация за клас TMG и варианти в рамките на квалификация за клас SEP, които имат същия тип двигател като посочения в член 2, точка 8а от настоящия регламент.“

25) Точка FCL.725 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) Курсове за обучение. Кандидатът за квалификация за клас или тип преминава курс на обучение в ATO. Кандидатът за квалификация за клас самолети SEP с невисоки летателни характеристики, квалификация за клас TMG или квалификация за тип вертолети с един двигател, посочена в точка DTO.GEN.110, буква а), точка 2, буква в) от приложение VIII (част DTO) от настоящия регламент, може да премине курс на обучение в DTO. Курсът на обучение за квалификация за тип включва задължителните елементи на обучението за съответния тип, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012.“;

б) буква г) се заменя със следното:

„г) Еднопилотна и многопилотна експлоатация на еднопилотни въздухоплавателни средства — квалификации за тип

1) Правата на притежателите на квалификация за тип еднопилотно въздухоплавателно средство включват правата да пилотират въздухоплавателното средство при еднопилотна и многопилотна експлоатация. Такива притежатели обаче упражняват тези права за конкретна форма на експлоатация само ако отговарят на всички изброени по-долу условия:

i) преминали са успешно летателно обучение за съответната форма на експлоатация на съответния тип въздухоплавателно средство в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение, освен ако не е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012. Полетното обучение за конкретна форма на експлоатация се включва в курса за първоначално обучение за квалификация за тип в АТО или след първоначалното издаване на квалификация за тип се изпълнява под формата на допълнително обучение в една от следните организации:

А) в АТО;

Б) организация, която попада в обхвата на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и която има право да предоставя такова обучение въз основа на одобрение или декларация;

ii) преминали са проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка:

А) за еднопилотна експлоатация по един от следните начини:

1) при еднопилотна експлоатация;

2) при многопилотна експлоатация с допълнителни елементи за еднопилотна експлоатация, както е посочено в допълнение 9;

Б) за многопилотна експлоатация — при многопилотна експлоатация.

iii) допълнително при многопилотна експлоатация на еднопилотно въздухоплавателно средство:

А) отговарят на изискванията, посочени в:

1) точка FCL.720.A, буква б), точка 4 или точка FCL.720.H, буква а), точка 2, според случая;

2) точка FCL.720.A, буква б), подточка 5 за еднопилотни самолети, преди да започне летателното обучение за многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i);

Б) упражняват своите права единствено в организация, която е предмет на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

2) Когато кандидатите за първоначално издаване на квалификация за тип еднопилотно въздухоплавателно средство преминават летателното обучение и проверката на уменията само при многопилотна експлоатация, квалификацията за тип се издава с ограничение до многопилотна експлоатация. Това ограничение се премахва, когато кандидатите преминат допълнително обучение и проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9, които включват необходимите елементи за еднопилотна експлоатация.

Във всички останали случаи формата на експлоатация не трябва да се вписва в свидетелството.“;

в) вмъкват се следните букви га) и гб):

„га) Еднопилотна и многопилотна експлоатация — квалификации за клас самолет

Правата на притежателите на квалификация за клас еднопилотен самолет включват правата да пилотират самолета при многопилотна експлоатация, при условие че такива притежатели:

1) отговарят на изискванията, определени в:

i) точка FCL.720.A, буква б), точка 4;

ii) точка FCL.720.A, буква б), точка 5, преди да започнат летателно обучение за многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква да), точка 2;

2) са преминали летателно обучение и успешно са преминали проверка на професионалната подготовка за многопилотна експлоатация на съответния клас самолет в съответствие с раздел Б, точка 5, буква ж) от допълнение 9 в организация, посочена в точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i); и

3) упражняват своите права единствено в организация, която е предмет на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

В свидетелството за правоспособност не трябва да се вписват допълнителни права за многопилотна експлоатация на клас еднопилотни самолети.

гб) Ако проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за клас или тип еднопилотно въздухоплавателно средство се извършва при една от следните форми на експлоатация, формата или формите на експлоатация, при които се извършва проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, се отбелязват в летателната книжка на кандидатите и се удостоверяват с подпис на проверяващия:

1) многопилотна експлоатация;

2) еднопилотна и многопилотна експлоатация.“

26) В точка FCL.740, буква б), точка 1 подточки ii) и iii) се заменят със следното:

„ii) в DTO или в ATO, ако квалификацията с изтекъл срок на валидност е била квалификация за клас самолети SEP с невисоки летателни характеристики, квалификация за клас TMG или квалификация за тип вертолети с един двигател, посочена в точка DTO.GEN.110, буква а), точка 2, буква в) от приложение VIII;

iii) в DTO, в ATO или с инструктор, ако срокът на валидност на квалификацията е изтекъл преди не повече от 3 години и квалификацията е била за клас самолети SEP с невисоки летателни характеристики или за клас TMG;“

27) Точка FCL.720.A се изменя, както следва:

а) в буква а) се заличават двете алинеи между заглавието „а) Еднопилотни самолети“ и заглавието „1) Еднопилотни многодвигателни самолети“;

б) в буква б), точка 5 подточка i) се заменя със следното:

„i) през предходните 3 години са преминали обучение и проверка в съответствие с точки ORO.FC.220 или ORO.FC.230 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;“;

в) буква в) се заменя със следното:

„в) Независимо от точка FCL.720.A, буква б), на кандидатите, които отговарят на изискванията на раздел Б, точка 6, подточка i) от допълнение 9, се издава квалификация за тип с ограничени права за многопилотен самолет, която позволява на притежателите ѝ да действат като заместващи втори пилоти в полет над ешелон 200, при условие че двама други членове на екипажа притежават квалификация за тип в съответствие с точка FCL.720.A, буква б).

За да бъде премахнато ограничението, кандидатите трябва да отговарят на всички изброени по-долу условия:

1) преминават оценка в ATO, с която се определят потребностите от обучение за премахване на ограничението;

2) въз основа на оценката, посочена в точка 1, преминават обучение в тази ATO, за да може да достигнат необходимото ниво на професионална подготовка, така че да експлоатират безопасно въздухоплавателните средства;

3) след като преминат обучението, посочено в точка 2, преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 9;

4) след като преминат проверката на уменията, посочена в точка 3, отговарят на едно от следните условия:

i) спазват точка ORO.FC.220, буква д) от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, при условие че отговарят на изискванията за опит, посочени в точка FCL.730.A от настоящото приложение;

ii) преминават летателно обучение на въздухоплавателното средство, което включва маневри за излитане, кацане и минаване на втори кръг.“

28) В точка FCL.725.A буква в) се заменя със следното:

„в) за сложни еднопилотни самолети с невисоки летателни характеристики, сложни еднопилотни самолети с високи летателни характеристики и многопилотни самолети курсовете за обучение включват теоретични познания за UPRT и летателно обучение, свързано със спецификата на съответния клас или тип. За летателното обучение може да се използват FSTD в съответствие с раздел А, точка 18 от допълнение 9.“

29) В точка FCL.730.A, буква а) точки 1 и 2 се заменят със следното:

„1) ако по време на курса се използва FFS, ниво CG, C или междинно C:

i) в случая на заместващи втори пилоти в полет — 1 500 часа полетно време;

ii) във всички останали случаи — 1 500 часа полетно време или 250 маршрутни сектора;

2) ако по време на курса се използва FFS — ниво DG или D:

i) в случая на заместващи втори пилоти в полет — 750 часа полетно време;

ii) във всички останали случаи — 500 часа полетно време или 100 маршрутни сектора.“

30) Точка FCL.740.A, буква а) се изменя, както следва:

а) точка 1 се изменя, както следва:

i) уводното изречение се заменя със следното:

„Квалификации за клас самолети SEP и квалификации за клас TMG. За потвърждаване на валидността на квалификации за клас самолети SEP или квалификации за клас TMG кандидатите:“;

ii) подточка ii) се заменя със следното:

„ii) в рамките на 12 месеца, предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация за клас, преминават 12 часа полетно време на съответния клас, включително следното:

A) 6 часа като командир на полет;

Б) 12 излитания и 12 кацания;

В) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на полетен инструктор (FI) или инструктор за квалификация за клас (CRI), който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия. Кандидатите се освобождават от това опреснително обучение, ако за всеки клас или тип самолет са преминали успешно някое от следните:

1) проверка на професионалната подготовка за квалификация за клас или тип;

2) проверка на уменията;

3) практическо оценяване по EBT;

4) оценка на компетентността.“;

б) точка 2 се заменя със следното:

„2) Когато кандидатите притежават едновременно квалификация за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, и квалификация за клас TMG, те може да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, за един от двата класа или за комбинация от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификациите и за двата класа.“;

в) точка 4 се заменя със следното:

„4) Когато кандидатите притежават едновременно квалификация за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, и квалификация за клас самолети SEP, кацащи на водна повърхност, те може да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, подточка ii), за един от двата класа или за комбинация от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификациите и за двата класа. Поне 1 час от изискваното полетно време като командир на полет и поне 6 от изискваните 12 излитания и 12 кацания се изпълняват на всеки клас.“

31) В точка FCL.745.A, буква а) точка 3 се заменя със следното:

„3) 3 часа летателно обучение с инструктор за самолети FI(A), квалифициран съгласно точка FCL.915, буква д), състоящо се от курс UPRT за напреднали в самолет, отговарящ на задачата на обучението. Полетното време, което не включва UPRT за напреднали, а служи за отиване до или връщане от тренировъчната зона за UPRT, не се отчита като част от тези 3 часа.“

32) Точка FCL.740.H се заменя със следното:

„FCL.740.H Потвърждаване на валидността на квалификация за тип — вертолети

а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на квалификации за тип вертолети кандидатите отговарят на едно от следните изисквания, според случая:

1) предприемат следните стъпки:

i) в рамките на срока на валидност на квалификацията за тип преминават най-малко 2 часа като пилот на съответния тип вертолет;

ii) в рамките на 3 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на квалификацията за тип, преминават проверка на професионалната подготовка:

А) която се провежда в съответствие с допълнение 9 на съответния тип вертолет или на FSTD, представящ този тип;

Б) чиято продължителност може да се отчете като част от полетното време, посочено в подточка i);

2) за квалификация за тип вертолети с един двигател с максимална излетна маса до 3 175 kg отговарят на едно от следните условия:

i) отговарят на условията на буква а), точка 1;

ii) преминават за съответния тип вертолет и двете изброени по-долу:

А) в рамките на срока на валидност на квалификацията за тип — най-малко 6 часа като командир на полет;

Б) в рамките на 3 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на квалификацията — опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на инструктор, който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия. Кандидатите могат да изберат да преминат опреснителното обучение на въздухоплавателното средство или на FSTD, представящ съответния тип, или на комбинация от двете.

б) Когато кандидатите притежават повече от една квалификация за тип вертолети SEP, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат успешно проверката на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) или като преминат опреснителното обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б само на един от съответните типове, за които имат квалификация, при условие че по време на срока на валидност са изпълнили едно от следните условия за полетно време като командир на полет на всеки от останалите съответни типове:

1) ако са преминали проверка на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) — най-малко 2 часа;

2) ако са преминали опреснително обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б) — най-малко 6 часа.

Всеки път проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение, според случая, се провежда на различен тип. Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата буква, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение.

в) Когато кандидатите притежават повече от една квалификация за тип вертолети SET с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат успешно проверката на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) или преминат опреснителното обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б само на един от съответните типове, за които имат квалификация, при условие че са изпълнили всички изброени по-долу условия:

1) 300 часа като командир на полет на вертолети;

2) 15 часа на всеки от типовете, за които имат квалификация;

3) едно от следните условия за полетно време като командир на полет на всеки от другите съответни типове по време на срока на валидност:

i) ако са преминали проверка на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) — най-малко 2 часа;

ii) ако са преминали опреснително обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б) — най-малко 6 часа.

Всеки път проверката на професионалната подготовка се провежда на различен тип. Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата буква, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение.

г) Кандидатите, които преминат успешно проверка на уменията за придобиване на допълнителна квалификация за тип или проверка на професионалната подготовка за подновяване на квалификация за тип, получават потвърждаване на валидността на съответните вече притежавани квалификации за тип в общите групи, както е посочено в букви б) и в).

Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата точка, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка.

д) Потвърждаването на валидността на IR(H), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип.

е) Кандидатите, които не успеят да преминат успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификацията за тип, не могат да упражняват правата си по тази квалификация до успешното преминаване на проверката. В случая на букви б) и в) кандидатите не могат да упражняват правата си на нито един от типовете.“

33) В точка FCL.810, буква а) точка 3 се заменя със следното:

„3) Когато кандидатите притежават едновременно квалификация за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, и квалификация за клас TMG, те може да отговарят на изискванията, посочени в точка 1, за един от двата класа или и за двата класа.“

34) Точка FCL.815 се изменя, както следва:

а) буква г) се заменя със следното:

„г) За да може да упражнява правата, дадени му съгласно квалификацията за планински терени, през последните 2 години притежателят на квалификацията трябва да е изпълнил едно от следните условия:

1) изпълнил е поне шест кацания на повърхност, за която се изисква квалификация за планински терени;

2) преминал е успешно проверка на професионалната подготовка в съответствие с изискванията в буква в). Успешното преминаване на проверката на професионалната подготовка се отбелязва в летателната книжка на пилота и се удостоверява с подпис на отговорния проверяващ.“;

б) букви д) и е) се заличават.

35) Точка FCL.820, буква б) се изменя, както следва:

а) встъпителното изречение се заменя със следното:

„Задължението за притежаване на квалификация за летателни изпитания, установено в буква а), се прилага единствено за летателни изпитания, провеждани на:“;

б) в точка 2 подточка ii) се заменя със следното:

„ii) стандартите на CS-23 или еквивалентни кодове за летателна годност, с изключение на самолети с максимална излетна маса, по-малка или равна на 2 000 kg.“

36) В точка FCL.835, буква а) точка 1 се заменя със следното:

„1) Правата на притежател на BIR са да изпълнява полети по IFR на еднопилотни самолети, за които притежава квалификации за клас, с изключение на следното:

i) самолети с високи летателни характеристики;

ii) варианти самолети, за които данните за експлоатационна годност сочат, че се изисква IR.“

37) Точка FCL.915, буква б) се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Допълнителни изисквания към инструкторите, които провеждат летателно обучение на въздухоплавателни средства.“;

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

„ii) са преминали оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този клас или тип ВС;“;

в) точка 4 се заменя със следното:

„4) имат право да действат като командири на полет на ВС по време на такова летателно обучение; и“;

г) добавя се следната точка 5:

„5) при провеждане на летателно обучение на вариант самолет от клас SEP с определен тип двигател, посочен в член 2, точка 8а от настоящия регламент, са изпълнили едно от следните условия:

i) имат поне 5 часа полетно време като пилоти на този вариант;

ii) преминали са оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този вариант.“

38) В точка FCL.930 буква а) се заменя със следното:

„а) Кандидатът за сертификат за инструктор трябва да е завършил курс по теоретична подготовка и летателно обучение в АТО.“

39) Точка FCL.945 се заменя със следното:

„FCL.945 Задължения за инструкторите

След изпълнение на обучителен полет за потвърждаване на валидността на квалификация за клас самолети SEP или TMG в съответствие с точка FCL.740.A, буква б), точка 1, подточка ii), буква B) или за потвърждаване на валидността на квалификация за вертолети с един двигател в съответствие с точка FCL.740.H, буква а), точка 2, подточка ii), буква Б), и само в случай на удовлетворяване на всички останали критерии за потвърждаване на валидността, посочени в точка FCL.740.A, буква б), точка 1, подточка ii) или точка FCL.740.H, буква а), точка 2, подточка ii), според случая, инструкторът заверява свидетелството за правоспособност на кандидата с новата дата на изтичане на срока на валидност на квалификацията, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата.“

40) Точка FCL.915.FI, буква б) се изменя, както следва:

а) точка 2 се изменя, както следва:

i) уводното изречение се заменя със следното:

„притежава поне PPL(A) или притежава MPL с допълнителни права за PPL в съответствие с точка FCL.405.A, буква б), точка 1 и е изпълнил следните условия:“;

ii) подточка i) се заменя със следното:

„i) с изключение на FI(A), който провежда обучение само за LAPL(A) — успешно е преминал изпит за теоретични познания за CPL, който може да бъде взет, без да е завършен теоретичен курс на обучение за CPL, и който в този случай не е валиден за нито едно от следните:

А) издаване на CPL;

Б) признаване на теоретични познания за CPL в съответствие с точка FCL.035 и допълнение 1;“;

б) точка 3 се заменя със следното:

„3) има най-малко 30 часа на класа или типа самолет, използван за курса на обучение за FI(A), от които поне 5 часа са били изпълнени през 6-те месеца, предхождащи предварителната летателна оценка, посочена в точка FCL.930.FI, буква а);“

41) В точка FCL.930.FI буква а) се заменя със следното:

„а) Кандидатите за сертификат за FI в рамките на 6-те месеца, предхождащи началото на курса, са преминали успешно в АТО специална предварителна летателна оценка с FI, квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й), чиято цел е да се оцени способността им да преминат курса. Тази предварителна летателна оценка се основава на проверката на професионалната подготовка за квалификациите за клас и тип, както е посочено в допълнение 9.“

42) Точка FCL.940.FI се изменя, както следва:

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

„ii) той е преминал опреснителен курс на обучение за инструктори като FI в АТО или организиран от компетентния орган;“;

б) буква б) се заменя със следното:

„б) *Подновяване*

Ако срокът на валидност на сертификата за FI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди датата на подаване на заявлението за подновяване кандидатите преминават опреснителен курс на обучение за инструктори като FI в АТО или организиран от компетентен орган, както и оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935.“

43) В точка FCL.905.TRI, буква а), точка 2 подточка ii) се заменя със следното:

„ii) провел е учебната програма за летателно обучение за съответната част от курса за TRI в съответствие с точка FCL.930.TRI, буква аб), точка 3 по удовлетворителен за началника по обучението на АТО начин;“

44) Точка FCL.910.TRI се изменя, както следва:

а) в буква а) точки 1 и 2 се заменят със следното:

„1) LIFUS, при условие че курсът за TRI е включвал съответното обучение, посочено в точка FCL.930.TRI, буква аб), точка 4;

2) обучение за кацане, при условие че курсът за TRI е включвал съответното обучение, посочено в точка FCL.930.TRI, буква аб), точка 4; или“;

б) в буква б) алинеята след точка 3 се заменя със следното:

„Правата на TRI се разширяват за допълнителни варианти, при условие че те отговарят на условията на точка FCL.710 в тези други варианти и, когато е приложимо, на елементите, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 за тези варианти.“;

в) в буква в), точка 1 алинеята след подточка iii) се заменя със следното:

„Правата на TRI се разширяват за допълнителни варианти, при условие че те отговарят на условията на точка FCL.710 в тези други варианти и, когато е приложимо, на елементите, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 за тези варианти.“

45) Точка FCL.930.TRI се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) Курсът на обучение за TRI се провежда:

1) в случая на MPA — на FFS или на комбинация от FSTD и FFS;

2) в случая на квалификации за тип за SPA и вертолети — на едно от следните:

i) наличен и достъпен FFS, или на комбинация от такъв FFS и FSTD;

ii) комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FFS,

iii) въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FSTD.“;

б) добавят се следните букви аа) и аб):

„аа) Чрез дерогация от буква а) курсът на обучение за TRI може да се провежда:

1) за несложни хеликоптери — на комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство дори ако има наличен и достъпен FFS;

2) за въздухоплавателните средства, посочени в раздел А, точка 1д от допълнение 9 — в съответствие с точки FCL.930.TRI, буква а), точка 2, подточки i), ii) или iii), независимо от наличието и достъпността на FFS или FSTD.

аб) Курсът на обучение за TRI включва:

1) 25 часа преподаване и обучение;

2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класна стая или на симулатор;

3) 5 часа летателно обучение на съответното ВС или FSTD, представящ това ВС, за еднопилотни ВС, и 10 часа за многопилотни ВС или FSTD, представящ това ВС;

4) ако целта е получаване на права за провеждане на LIFUS или на обучение за излитане и кацане, следното обучение, според случая:

i) на FSTD и свързано със съответните права, допълнително специално обучение, което в случая на права за провеждане на обучение за излитане и кацане, включва обучение по аварийни процедури, свързани с въздухоплавателното средство;

ii) консолидиране на специалното обучение в съответствие с точка 4, подточка i), при което кандидатът провежда на въздухоплавателното средство LIFUS или обучение за излитане и кацане, според случая, под наблюдението на TRI, който е определен за тази цел от ATO.“

46) В точка FCL.905.CRI, буква а) точка 2 се заменя със следното:

„2) квалификация за теглене или фигурен пилотаж за категорията самолет, при условие че CRI притежава съответната квалификация и е доказал способността си да обучава за тази квалификация пред FI, квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й);“.

47) В точка FCL.905.IRI, буква б) точка 3 се заменя със следното:

„3) В случая на IRI, вече квалифициран да обучава по интегрирани курсове за ATP(A) или CPL(A)/IR, изискването, посочено в точка FCL.905.IRI, буква б), точка 2, може да бъде заменено със завършването на курса, предвиден в точка FCL.905.FI, буква к), точка 3.“

48) В точка FCL.930.IRI, буква б) се заменя със следното:

„б) летателното обучение се провежда от FI, квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й).“

49) В точка FCL.910.SFI, втора алинея уводното изречение се заменя със следното:

„Ако не е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, за да се разширят правата на SFI за други FSTD, представящи допълнителни типове от същата категория ВС, SFI:“

50) В точка FCL.930.SFI буква б) се заменя със следното:

„б) На кандидат за сертификат за SFI, който:

1) притежава сертификат за TRI за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на буква а);

2) притежава или е притежавал сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията на буква а), точка 3.“

51) Допълнение 1 се изменя, както следва:

а) точки 1.3 и 1.4 се заменят със следното:

„1.3. За издаването на PPL на притежателя на LAPL за същата категория ВС се признава изцяло покриването на изискванията за теоретична подготовка и изпит. Това признаване се прилага и за кандидати за PPL, които вече са преминали успешно изпита за теоретични познания за LAPL за същата категория въздухоплавателни средства, при условие че той е проведен в рамките на срока на валидност, посочен в точка FCL.025, буква в).

1.4. Чрез дерогация от разпоредбите на точка 1.2 за издаването на LAPL(A) притежателят на SPL с права за управление на TMG, издаден в съответствие с приложение III (част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976, доказва адекватно ниво на теоретични познания за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, в съответствие с точка FCL.135.A, буква а), точка 2.“;

б) точка 2.2 се заменя със следното:

„2.2. Кандидатите преминават изпити за теоретични познания, както е определено в настоящото приложение (част FCL), по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:

021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: конструкция и системи, електросистеми, двигатели и аварийно оборудване;

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: контролно-измервателни прибори;

032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, в зависимост от случая;

070 — Оперативни процедури;

081/082 — Принципи на полета за самолети или вертолети, в зависимост от случая.“;

в) точка 2.4 се заменя със следното:

„2.4. На кандидатите за CPL, които са преминали успешно съответните изпити за теоретични познания за IR в същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации“.“;

г) точка 3.2 се заменя със следното:

„3.2 Кандидатите трябва да преминат изпит за теоретични познания, както той е определен в настоящото приложение (част FCL), по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:

021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: конструкция и системи, електросистеми, двигатели и аварийно оборудване;

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: контролно-измервателни прибори;

032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, в зависимост от случая;

070 — Оперативни процедури;

081/082 — Принципи на полета за самолети или вертолети, в зависимост от случая.“

52) В допълнение 4, раздел Б точка 5 се изменя, както следва:

а) първата алинея се заменя със следното:

„Елементи от раздел 2, буква в) и буква д), подточка iv), раздел 3, буква ж) и раздели 5 и 6 в тяхната цялост може да се изпълнят на FNPT II или на FFS. Проверяващият може да реши да не изпълнява елементите от раздел 6, буква г).“;

б) таблицата се изменя, както следва:

i) раздел 3 се изменя както следва:

— ред „ж“ се заменя със следното:

„ж	Следване на зададения курс, позициониране (NDB, VOR или пътна линия между точки от маршрута), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори).“

— добавя се следният ред „з“:

„з	Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).“

ii) в раздел 6 ред „г“ се заменя със следното:

„г	Спиране и запуск на двигател (ако е избрано от проверяващия)“

53) Допълнение 8 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„*Допълнение 8*

Признаване на елементи от частта IR на проверката на професионалната подготовка за квалификация за тип или клас, или практическо оценяване по EBT“;

б) в таблицата в раздел А първият и вторият ред се заменят със следното:

„Ако е извършена проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или практическо оценяване по EBT, в т. ч. IR, и притежателите на свидетелства имат валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:
квалификация за тип MPA; квалификация за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики	квалификация за клас SE (*), и квалификация за тип SE (*), и квалификация за клас или тип SP ME, с изключение на квалификация за тип сложни ВС с високи летателни характеристики, признава се само раздел 3Б от проверката на професионалната подготовка по буква Б.5 от допълнение 9(*)“

54) Допълнение 9 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„*Допълнение 9*

Обучение, проверка на уменията и проверка на професионалната подготовка за MPL и ATPL, както и за квалификация за тип и клас, и проверка на професионалната подготовка за BIR и IR“;

б) раздел А се изменя, както следва:

1) точка 1 се заменя със следното:

„1. Кандидатите за проверка на уменията са завършили обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.“;

2) вмъкват се следните точки 1а—1е:

„1а. Обучението на FFS в съответствие с точки 1б и 1в от настоящия раздел се допълва с обучение за излитане и кацане на еднопилотно въздухоплавателно средство, управлявано при еднопилотна или многопилотна експлоатация, или на многопилотно въздухоплавателно средство, според случая, в съответствие с точка 17 от настоящия раздел, освен ако обучението не е преминато в съответствие с точка FCL.730.A или не представлява обучение за заместващи втори пилоти в полет в съответствие с раздел Б, точка 6, подточка i) от настоящото допълнение.

1б. Обучението за квалификация за типове MPA и PL се провежда на FFS или в комбинация от FSTD и FFS. Проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за типове MPA и PL и издаването на ATPL и MPL се провеждат на FFS, ако е наличен.

1в. Обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификации за клас или тип SPA и вертолети се провеждат на едно от следните:

а) наличен и достъпен FFS, или на комбинация от такъв FFS и FSTD;

б) комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FFS,

в) въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FSTD.

1г. Чрез дерогация от точка 1в обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за клас или тип за несложни SPA и за несложни вертолети може да бъдат проведени на комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство дори ако има наличен и достъпен FFS.

1д. Чрез дерогация от точка 1в обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за всяко от долупосочените може да бъдат проведени в съответствие с точка 1в, букви а), б) или в), независимо от наличието и достъпността на FFS или FSTD:

а) несложни еднопилотни самолети с невисоки летателни характеристики;

б) TMG;

в) несложни вертолети, чиято максимална сертифицирана конфигурация на местата не надхвърля пет места.

1е. Ако по време на обучението, изпита или проверката се използват FSTD, тяхната пригодност се проверява спрямо приложимата „Таблица на функционалните и субективните тестове“ и приложимата „Таблица за проверките на съответствието на FSTD“, които се съдържат в първичния референтен документ на използваното устройство. Вземат се предвид всички ограничения, указани в сертификата за квалификация на устройството.“;

3) заглавието преди точка 13 се заменя със следното:

„СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА И ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП МНОГОПИЛОТНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, ЗА ЕДНОПИЛОТНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, КОГАТО СЕ УПРАВЛЯВА ПРИ МНОГОПИЛОТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ЗА MPL И ЗА ATPL“;

4) точка 17 се изменя, както следва:

i) първата алинея се заменя със следното:

„Когато в курса за придобиване на квалификация за тип са били включени по-малко от 2 часа летателно обучение на въздухоплавателното средство, кандидатите преминават летателно обучение на въздухоплавателното средство преди проверката на уменията или след нея.“;

ii) във втора алинея уводното изречение се заменя със следното:

„Такова одобрено летателно обучение включва маневри за излитане и кацане и се провежда от квалифициран инструктор под отговорността на:“;

в) раздел Б се изменя, както следва:

1) точка 5 се изменя, както следва:

i) букви ж), з), и) и й) се заменят със следното:

„ж) За да могат да упражняват правата на квалификация за клас или тип при многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г) или га), пилотите, които вече имат право да управляват съответния клас или тип самолет при еднопилотна експлоатация, отговарят на следните условия:

1) преминават приравнителен курс в организация, посочена в точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i), който курс съдържа маневри и процедури, включително MCC, както и упражненията от раздел 7 за използване на управлението на заплахите и грешките (TEM), CRM и човешки фактори;

2) да преминат проверка на професионалната подготовка в многопилотна експлоатация.

з) За да могат да упражняват правата на квалификация за тип при еднопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г), пилотите, които вече имат право да управляват съответния тип самолет при многопилотна експлоатация, преминават обучение в организация, посочена в точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i), и проверка за следните допълнителни маневри и процедури при еднопилотна експлоатация:

i) за самолети с един двигател — 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б;

ii) за многодвигателни самолети, 1.6, раздел 6 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б.

и) Пилотите, които имат право да упражняват правата на квалификация за клас или тип както при еднопилотни, така и при многопилотни операции в съответствие с букви ж) и з), могат да запазят правата си и за двете форми на експлоатация, като изпълнят едно от следните условия:

i) две проверки на професионалната подготовка — една при еднопилотна експлоатация и една при многопилотна експлоатация;

ii) проверка на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация в допълнение към упражненията, посочени в буква з), подточка i) или буква з), подточка ii), както е приложимо, при еднопилотна експлоатация.

Проверките на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификациите за клас винаги включват упражненията, посочени в буква з), подточка i) или буква з), подточка ii), както е приложимо, при еднопилотна експлоатация.

й) За да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация от квалификация за тип еднопилотен самолет в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 2, пилотите отговарят на условията на буква з).“;

ii) в буква л) първа и втора алинея се заменят със следното:

„За установяване или запазване на права за PBN — един подход трябва да е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.

Чрез дерогация от първата алинея в случаите, когато проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на правата за PBN се извършва на въздухоплавателно средство или на FSTD, представящо това въздухоплавателно средство, които не са оборудвани за маневри за RNP APCH, проверката на професионалната подготовка може да не включва упражнения с подход RNP APCH. В такива случаи правата на пилота за PBN не включват RNP APCH. Ограничението се отменя, ако пилотът е преминал проверка на професионалната подготовка, включваща упражнение с подход RNP APCH за съответния клас или тип.“;

2) точка 6 се изменя, както следва:

i) буква з) се заменя със следното:

„з) За да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 2 от квалификация за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, пилотите изпълняват маневрите/процедурите от 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и поне една маневра/процедура от раздел 3.4 при еднопилотна експлоатация.“;

ii) буква и) се заменя със следното:

„и) Кандидатите за ограничена квалификация за тип и притежателите на такава квалификация, издадена в съответствие с точка FCL.720.A, буква в), преминават обучение, проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка в съответствие с настоящото допълнение. Независимо от това, освен ако не преминат проверка на уменията в съответствие с точка FCL.720.A, буква в), точка 3, по време на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка те изпълняват най-малко маневрите за кацане в качеството на обслужващ пилот, но от тях не се изисква да изпълняват следното:

i) маневри за излитане;

ii) маневри за кацане в качеството на пилотиращ пилот.“;

iii) в буква й) първа и втора алинея се заменят със следното:

„За установяване или запазване на права за PBN — един подход е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.

Чрез дерогация от първата алинея в случаите, когато проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на правата за PBN се извършва на въздухоплавателно средство или на FSTD, представящо това въздухоплавателно средство, които не са оборудвани за маневри за RNP APCH, проверката на професионалната подготовка може да не включва упражнения с подход RNP APCH. В такива случаи правата на пилота за PBN не включват RNP APCH. Ограничението се отменя, ако пилотът е преминал проверка на професионалната подготовка, включваща упражнение с подход RNP APCH за съответния клас или тип.“;

г) раздел B се изменя, както следва:

1) таблицата след точка 12 се изменя, както следва:

i) редът за упражнение 2.6.1 се заменя със следното:

„2.6.1	За вертолети с един двигател (SEH): — кацане в режим на авторотация, или — възстановяване на тягата, при условие че през предходната година кандидатите са преминали обучение, включващо кацане в режим на авторотация, и това обучение е отбелязано и удостоверено с подпис на инструктора в летателната книжка на кандидата. За вертолети с няколко двигателя (MEH): възстановяване на тягата.	P	——>		M“	

ii) редовете за упражнения 5.4.1 и 5.4.2 се заменят със следното:

„5.4.1	Ръчно, без директорна система. Забележка: Съгласно ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) процедурите RNP APCH може да изискват използване на автопилот или директорна система. При избора на процедурата за ръчно управление на полета се вземат предвид тези ограничения (например избор на ILS за 5.4.1 в случай на такова ограничение съгласно РЛЕ).	P*	——>*		M* (освен ако не е изпълнено упражнение 5.4.2)	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	——>*		M* (освен ако не е изпълнено упражнение 5.4.1)“;	

2) точка 13 се заменя със следното:

„13. За може да упражняват правата, предоставени съгласно квалификацията за тип в съответствие с точка FCL.725, буква г), кандидатите за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип еднопилотен вертолет:

а) за еднопилотна експлоатация — преминават проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка при еднопилотна експлоатация;

б) за многопилотна експлоатация — преминават проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация;

в) за еднопилотна и за многопилотна експлоатация — преминават проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация, както и следните маневри и процедури при еднопилотна експлоатация:

1) за вертолети с един двигател: 2.1 излитане и 2.6 и 2.6.1 снижение в режим на авторотация и кацане в режим на авторотация;

2) за вертолети с няколко двигателя: 2.1 излитане и 2.4 и 2.4.1 откази на двигателя малко преди и малко след достигане на TDP;

3) за права за IR в допълнение към точка 1 или 2, според случая, освен ако не са изпълнени критериите от допълнение 8 — един подход от раздел 5;

г) с цел да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация от квалификация за тип еднопилотен вертолет в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 2 — преминават проверка на професионалната подготовка, която включва маневрите и процедурите, посочени в буква в), точка 1 или 2, според случая.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изменения в приложение IV (част MED) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение IV се изменя, както следва:

1) В точка MED.A.010 след определението за „безопасно цветово възприятие“ се вмъква следното определение:

„— полет за спешно медицинско осигуряване с вертолет (HEMS)“ означава „полет с вертолет за спешна медицинска помощ“, както е определено в точка 61 от приложение I към Регламент (ЕС) № 965/2012;“.

2) В точка MED.A.040, буква в) точка 1 се заменя със следното:

„1) Валидността на свидетелства за медицинска годност клас 1 и клас 2 се потвърждава или подновява от авиомедицински центрове (AeMC) или упълномощени преглеждащи лекари (AME). По-конкретно, свидетелствата за медицинска годност клас 1 за кандидати, които са навършили 60 години и изпълняват еднопилотни полети за HEMS, се потвърждават и подновяват основно от AeMC или, по преценка на компетентния орган, от определен от него AME с опит.“

3) В точка MED.B.005 се добавя следната трета алинея:

„При извършването на прегледа AME отчитат по подходящ начин дегенеративното въздействие на процеса на стареене върху системите на тялото.“

4) Точка MED.B.010 се изменя, както следва:

а) в буква а) точки 3 и 4 се заменят със следното:

„3) За свидетелство за медицинска годност клас 1 се извършва разширен преглед на сърдечносъдовата система при първото потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 65-годишна възраст и на всеки 4 години след това. За кандидатите, които изпълняват еднопилотни полети за HEMS, се извършва разширен преглед на сърдечносъдовата система при първото потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 60-годишна възраст и оценка на рисковите фактори за сърдечносъдовата система след това.

4) За свидетелство за медицинска годност клас 1 се извършва измерване на серумните липиди, включително холестерол, при прегледа за първоначално издаване на свидетелството и при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст.“;

б) в буква б) се добавя следната точка 5:

„5) Оценката на рисковите фактори за сърдечносъдовата система е част от прегледите за свидетелства за медицинска годност клас 1 и клас 2 при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст и на редовни интервали след това.“

5) Точка MED.B.015 се изменя, както следва:

а) буква б) се заменя със следното:

„б) Кандидатите за свидетелство за медицинска годност клас 1 се подлагат на функционални белодробни изследвания при първоначалния преглед и при наличие на клинични показания.“;

б) вмъква се следната буква ба):

„ба) За притежателите на свидетелство за медицинска годност клас 1, които изпълняват еднопилотни полети за HEMS, се извършват функционални белодробни изследвания и скрининг за обструктивна сънна апнея (OCA) при първия преглед за потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 60-годишна възраст.“;

в) буква в) се заменя със следното:

„в) Кандидатите за свидетелство за медицинска годност клас 2 се подлагат на морфологични и функционални белодробни изследвания при наличие на клинични или епидемиологични показания.“

6) В точка MED.B.070, буква а), точка 1 се добавя следната подточка iii):

„iii) когато притежателите изпълняват еднопилотни полети за HEMS, се извършва разширен очен преглед при първия преглед за потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 60-годишна възраст и всяка година след това.“

7) В точка MED.B.075, буква б) точка 1 се заменя със следното:

„1) Заявителите се подлагат на теста на Ишихара при първоначално издаване на свидетелство за медицинска годност. За притежателите на свидетелство за медицинска годност клас 1, които изпълняват еднопилотни полети за HEMS, се извършва оценка на цветовото възприятие при първия преглед за потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 60-годишна възраст и всяка година след това. Кандидатите, които преминат успешно теста, могат да бъдат оценени като годни.“

8) Точка MED.B.080, буква а) се изменя, както следва:

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

„i) За свидетелства за медицинска годност клас 1 и клас 2, когато към свидетелството за летателна правоспособност трябва да се добави квалификация за полети по прибори или основна квалификация за полети по прибори, слухът се тества посредством аудиометрия с чисти тонове при първоначалния преглед, след това на всеки 5 години до навършване на 40-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност, след това на всеки 2 години до навършване на 60-годишна възраст и всяка година след това.“;

б) добавя се следната точка 3:

„3) За притежателите на свидетелство за медицинска годност клас 1, които изпълняват еднопилотни полети за HEMS, се извършва разширен преглед на ушите, носа и гърлото при първия преглед за потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 60-годишна възраст.“

9) В точка MED.D.020 се вмъква следната буква аа):

„аа) За доказване на съответствие с точки MED.D.010, буква б) и MED.D.015, буква в) компетентният орган може да приеме курс на обучение по авиационна медицина, завършен от кандидат извън териториите, за които държавите членки носят отговорност съгласно Чикагската конвенция, при условие че са изпълнени следните условия:

i) компетентният орган е оценил и проверил учебната програма на курса в съответствие с точка ARA.MED.200, буква в), точка 1 от приложение VI;

ii) кандидатът е преминал специален модул на обучение по авиомедицинските изисквания, описани в настоящото приложение (част MED), както е предвидено от компетентния орган.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Изменения на приложение VI (част ARA) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение VI се изменя, както следва:

1) В точка ARA.GEN.305 буква г) се заменя със следното:

„г) За лицата, които притежават свидетелства за правоспособност, удостоверения, квалификации или атестации, издадени от компетентния орган, програмата за надзор включва подходящ брой инспекции и внезапни инспекции.“

2) В точка ARA.GEN.360 се добавя следната буква д):

„д) Когато компетентният орган получи искане от притежател на свидетелство за медицинска годност за смяна на компетентния орган, както е посочено в изискванията, предвидени в буква а), се прилага процедурата, определена в букви а)—г).“

3) В точка ARA.FCL.200 буква г) се заменя със следното:

„г) Заверка на свидетелство за правоспособност от инструктори. Компетентният орган разработва подходящи процедури, преди да разреши конкретно на определени инструктори да потвърдят валидността на квалификация за клас самолети SEP, квалификация за клас TMG или квалификация за тип вертолет с един двигател с МТОМ до 3 175 kg.“

4) В точка ARA.FCL.300, буква б) точка 3 се заменя със следното:

„3) Изпитът по комуникации може да се провежда отделно от изпитите по други дисциплини.“

5) Точка ARA.FSTD.120 се заменя със следното:

„ARA.FSTD.120 Продължаване на квалификация на FSTD

„а) Като част от програмата за надзор компетентният орган непрекъснато наблюдава организацията, която експлоатира FSTD, за да се увери, че са изпълнени следните условия:

1) пълният набор от тестове в главното QTG се провежда редовно в рамките на 12-месечен период;

2) резултатите от периодичните оценки продължават да съответстват на основата за квалификация и са датирани и запазени;

3) съществува система за контрол на конфигурацията, гарантираща трайната цялост на хардуера и софтуера на квалифицирания FSTD.

б) Компетентният орган провежда периодични оценки на FSTD в съответствие с процедурите, описани в точка ARA.FSTD.100. Тези оценки се извършват:

(1) всяка година в случай на тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) или тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT). Началото на всеки 12-месечен период е краят на месеца на първоначалната квалификация, освен ако не е уговорена друга дата между компетентния орган и организацията, която експлоатира FSTD. Всяка периодична оценка на FSTD се извършва в рамките на 60 дни преди и 30 дни след началото на всеки 12-месечен период;

(2) на всеки 3 години за BITD.

в) Компетентният орган може да удължи периода за периодична оценка на FSTD, посочен в точка ARA.FSTD.120, буква б), точка 1, до максимум 36 месеца, ако са приложими всички изброени по-долу условия:

1) през предходните 36 месеца организацията, която експлоатира този FSTD, отговаря на критериите, посочени в точка ARA.GEN.305, буква в), точки 1—4;

2) FSTD е бил предмет на първоначална и най-малко на една периодична оценка, при които е установено неговото продължаващо съответствие с основата за квалификация;

3) компетентният орган извършва на всеки 12 месеца проверка на елементите на системата за управление на организацията, както е посочено в точка ORA.GEN.200, буква а), точки 3 и 6 от приложение VII;

4) организацията е разработила процедури за изпълнение на задачите, посочени в точка ORA.FSTD.225, буква б) от приложение VII.““

6) Точка ARA.MED.120 се заменя със следното:

„ARA.MED.120 Медицински оценители

Компетентният орган назначава един или повече медицински оценители за изпълнение на авиомедицинските задачи, описани в настоящия регламент. Медицинският оценител притежава необходимата правоспособност и квалификация за упражняване на медицинска професия и притежава следното:

а) следдипломен професионален опит в областта на клиничната медицина;

б) специфични знания и опит в областта на авиационната медицина и авиомедицинската практика;

в) специално обучение в областта на авиомедицинското освидетелстване.“

7) Точка ARA.MED.125 се заменя със следното:

„ARA.MED.125 Отнасяне до лицензиращия орган

Когато АеМС или упълномощен преглеждащ лекар (AME) отнесе решението относно годността на даден кандидат до медицинския оценител на лицензиращия орган, се предприемат следните стъпки:

а) медицинският оценител или медицинският персонал, определен от медицинския оценител, прави оценка на съответната медицинска документация и изисква допълнителна медицинска документация, прегледи или изследвания, когато е необходимо;

б) медицинският оценител определя годността на кандидата за издаване на свидетелство за медицинска годност с едно или повече ограничения, когато е необходимо;

в) медицинският оценител уведомява АеМС или AME за решението;

г) в случай че кандидатът бъде оценен като годен, медицинският оценител издава, ако е уместно, свидетелството за медицинска годност или упълномощава за издаването му АеМС или AME, които са насочили съответния кандидат.“

8) Вмъкват се следните точки ARA.MED.126 и ARA.MED.128:

„ARA.MED.126 Ограничаване, временно прекратяване или отнемане на свидетелства за медицинска годност

а) Лицензиращият орган установява процедура за ограничаване, временно прекратяване или отнемане на свидетелство за медицинска годност.

б) Лицензиращият орган ограничава, временно прекратява или отнема свидетелство за медицинска годност, ако са налице доказателства, че:

1) свидетелството за медицинска годност е фалшифицирано или е получено чрез декларация с невярно съдържание или неверни данни;

2) свидетелството за медицинска годност се използва в нарушение на разпоредбите на точка MED.A.020 от приложение IV;

3) притежателят на свидетелството за медицинска годност вече не отговаря на изискванията на приложение IV (част MED);

в) Лицензиращият орган може също така да прекрати временно или да отнеме свидетелство за медицинска годност по писмено искане на притежателя на свидетелството за медицинска годност.

г) В случай на ограничаване, временно прекратяване или отнемане на свидетелство за медицинска годност лицензиращият орган уведомява издаващия AME или АеМС за основанието за ограничаване, временно прекратяване или отнемане.

д) В случай на временно прекратяване или отнемане на свидетелство за медицинска годност лицензиращият орган гарантира, че са спазени разпоредбите на точка MED.A.046 от приложение IV (част MED).

е) Лицензиращият орган установява процедура за възстановяване на свидетелствата за медицинска годност.

ARA.MED.128 Процедура на консултация

Компетентният орган установява процедура на консултация за АеМС и AME в съответствие с приложение IV (част MED).“

9) точка ARA.MED.130 се изменя, както следва:

а) буква а) се изменя, както следва:

1) точка 2 се заличава;

2) точка 3 се заменя със следното:

„3) Номер на свидетелството за медицинска годност, който започва с кода на ООН за държавата, в която е издадено свидетелството за летателна правоспособност на пилота или е подадено заявлението за него, последван от код от арабски цифри и/или латински букви (III)“;

3) точка 6 се заменя със следното:

„6) Дата на раждане на притежателя: (дд/мм/гггг) (IVa)“;

4) точка 9 се заменя със следното:

„9) Дата на изтичане на валидността на свидетелството за медицинска годност (IX) за:

i) клас 1;

ii) клас 1 еднопилотни търговски операции за превоз на пътници;

iii) клас 2;

iv) LAPL“;

5) точка 11 се заменя със следното:

„11) Дата на последната и на следващата електрокардиограма“;

6) точка 12 се заменя със следното:

„12) Дата на последната и на следващата аудиограма“;

7) вмъква се следната точка 12а:

„12а) Дата на последния и на следващия очен преглед“;

8) добавя се точка 15 със следното съдържание:

„15) Друга информация“;

б) букви б) и в) се заменят със следното:

„б) Използваната хартия или друг материал са такива, че да се предотвратяват или ясно да личат всякакви изменения или заличавания. Всякакви вписвания или заличавания във формуляра трябва да са ясно одобрени от лицензиращия орган.

в) Език: свидетелствата за медицинска годност се печатат на националния(те) език(езици) и на английски език, както и на всички други езици, които компетентният орган счете за необходими.“

10) Точки ARA.MED.135, ARA.MED.145 и ARA.MED.150 се заменят със следното:

„ARA.MED.135 Авиомедицински формуляри

Компетентният орган предоставя на AME формата на следните документи:

а) заявление за свидетелство за медицинска годност;

б) доклада от медицинския преглед за кандидати за клас 1 и клас 2;

в) доклад от медицински преглед за кандидати за свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства (LAPL).

ARA.MED.145 Уведомяване на компетентния орган от общопрактикуващите лекари

Когато е приложимо, компетентният орган установява процес на уведомяване за общопрактикуващите лекари (GMP), за да гарантира, че са им известни приложимите изисквания, установени в настоящия регламент.

ARA.MED.150 Водене на отчетност

а) Освен отчетите, изисквани в точка ARA.GEN.220, компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност подробна информация за авиомедицинските прегледи и оценки, представени от AME, AeMC или GMP.

б) Цялата авиомедицинска документация за кандидатите/притежателите на свидетелства за правоспособност се пази най-малко 10 години след датата на изтичане на последното им свидетелство за медицинска годност.

в) За целите на авиомедицинските оценки и стандартизирането авиомедицинската документация се предоставя след писмено съгласие на кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност на следните субекти:

1) AeMC, AME или GMP с цел извършване на авиомедицинска оценка;

2) медицинска комисия, която може да бъде създадена от компетентния орган за втори преглед на съмнителните случаи;

3) съответни медицински специалисти с цел извършване на авиомедицинска оценка;

4) медицинския оценител на компетентния орган на друга държава членка за целите на съвместен надзор;

5) кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност, в отговор на писмена молба;

6) Агенцията — за целите на стандартизирането, по начин, който гарантира запазването на лекарската тайна по всяко време.

г) Компетентният орган може да предоставя авиомедицинската документация за цели, различни от посочените в буква в), в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679.

д) Компетентният орган поддържа списъци на:

1) AeMC и AME, които е сертифицирал;

2) AME, сертифицирани от други компетентни органи, които упражняват своите права на неговата територия и които са получили инструктаж от него в съответствие с точка MED.D.001, буква е), точка 3 от приложение IV (част MED);

3) GMP, които упражняват своите права в съответствие с точка MED.A.040 от приложение IV (част MED), когато е приложимо;

4) OHMP, които са уведомили компетентния орган за намерението си да извършват авиомедицински оценки на кабинния екипаж в съответствие с точка MED.C.005, буква в) и точка MED.D.040 от приложение IV (част MED), когато е приложимо.

Списъкът съдържа правата на лицата и организациите, посочени в точки 1—4 от първата алинея, и се публикува и актуализира от компетентния орган.

е) Компетентният орган анализира здравните данни на пилотите на възраст над 60 години, особено на пилотите, които изпълняват еднопилотни полети за HEMS, и ежегодно докладва на ЕААБ такива здравни данни в анонимизиран и обобщен вид.“

11) Точка ARA.MED.200 се заменя със следното:

„ARA.MED.200 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или променяне на удостоверение за AME

Без да се засягат разпоредбите, посочени в точка ARA.GEN.315, се прилага всичко изброено по-долу:

а) компетентният орган гарантира, че преди издаването, потвърждаването на валидността, подновяването или разширяването на правата на удостоверение за AME кандидатите са доказали своята авиомедицинска компетентност в съответствие с точка MED.D.030, буква а), точка 6 и буква б), точка 5 от приложение IV;

б) компетентният орган въвежда процедура, с която да гарантира, че преди да издаде удостоверението за AME, той разполага с доказателства, че кабинетът на AME е оборудван и са въведени подходящи процедури за извършване на авиомедицински прегледи в рамките на обхвата на удостоверението за AME, за което се кандидатства. В случай на няколко кабинета на AME на различни места, всички те се посочват в удостоверението за AME;

в) за кандидатите, посочени в точка MED.D.020, буква аа) от приложение IV, компетентният орган може да приеме курс на обучение по авиационна медицина, завършен от кандидат извън териториите, за които държавите членки носят отговорност съгласно Чикагската конвенция, при условие че компетентният орган е изпълнил всички изброени по-долу действия:

1) оценил е и е проверил дали учебната програма на курса е равностойна на курсовете за обучение по авиационна медицина, които се провеждат в държавите членки;

2) предоставил е на кандидата специален модул на обучение по авиомедицинските изисквания, описани в приложение IV (част MED);

г) когато се увери, че АМЕ отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава, потвърждава валидността, подновява или променя удостоверението за АМЕ за период, не по-дълъг от 3 години, като използва формата, установена в допълнение VII.“

12) Заглавието на точка ARA.MED.240 се заменя със следното:

„**ARA.MED.240 Общопрактикуващи лекари (GMP), които упражняват своите права в съответствие с точка MED.A.040 от приложение IV (част MED)**“

13) Точка ARA.MED.245 се заменя със следното:

„ARA.MED.245 Продължаващ надзор над АМЕ и GMP

При разработването на програмата за продължаващ надзор, посочена в точка ARA.GEN.305, компетентният орган взема предвид:

1) броя на АМЕ и GMP, които упражняват своите права на територията, на която компетентният орган осъществява надзор;

2) броя на АМЕ, сертифицирани от компетентните органи на други държави членки, които упражняват своите права на територията, на която компетентният орган осъществява надзор;

3) оценка, основана на риска, на дейността на АМЕ и GMP.“

14) Вмъква се следната точка ARA.MED.246:

„ARA.MED.246 Съвместен надзор над АМЕ и АеМС

Без да се засягат разпоредбите, посочени в точка ARA.GEN.300, буква д):

а) когато АМЕ или АеМС осъществява своята дейност в повече от една държава членка, компетентният орган, който е сертифицирал АМЕ или АеМС, въвежда процедура за осигуряване на обмена на информация в съответствие с точка ARA.GEN.200, буква в) и точка ARA.GEN.300, букви г) и д) с компетентния орган на другата(ите) държава(и) членка(и), в която(ито) АМЕ или АеМС осъществява своята дейност. Процедурата се съгласува с участващите компетентни органи;

б) в случая, посочен в буква а), компетентният орган на другата(ите) държава(и) членка(и), в която(ито) АМЕ или АеМС осъществява своята дейност, предоставя цялата информация, свързана с надзора над АМЕ или АеМС, на компетентния орган, сертифициращ АМЕ или АеМС.“

15) Точка ARA.MED.250 се изменя, както следва:

а) буква а) се изменя, както следва:

i) уводното изречение се заменя със следното:

„Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема удостоверение за АМЕ при следните обстоятелства:“;

ii) точка 1 се заменя със следното:

„1) АМЕ не отговаря на приложимите изисквания;“;

iii) заличава се думата „и“ в края на точка 6;

iv) вмъква се следната точка 8:

„8) всеки оперативен контекст на АМЕ, който може да има пряко или непряко отрицателно въздействие върху безопасността на полетите“;

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

„Удостоверението за АМЕ се счита за невалидно при всяко от следните обстоятелства и компетентният орган незабавно го отнема:“;

в) добавя се следната буква в):

„в) Компетентният орган въвежда процедура за извличане на информация за отнетите удостоверения за АМЕ, актуализира списъка на АМЕ и съответно уведомява компетентните органи на останалите държави членки.“

16) Точка ARA.MED.255 се заменя със следното:

„ARA.MED.255 Мерки за принудително изпълнение

Ако по време на надзора или чрез каквито и да било други средства се констатират доказателства, които показват несъответствие на АеМС, АМЕ или GMP, компетентният орган разполага с процес за преглед на свидетелствата за медицинска годност, издадени от този АеМС, АМЕ или GMP, и може да ги обяви за невалидни, когато е необходимо, за да гарантира безопасността на полетите.

За свидетелства за медицинска годност, издадени на кандидати, чийто лицензиращ орган е различен от компетентния орган, издал удостоверението за АМЕ, посоченият компетентен орган съобщава и обменя съответната информация с медицинския оценител на лицензиращия орган на засегнатия притежател на свидетелство за медицинска годност.“

17) Точки ARA.MED.315 и ARA.MED.325 се заменят със следното:

„ARA.MED.315 Преглед на докладите от медицински прегледи

Лицензиращият орган въвежда процедура, чрез която медицинският оценител предприема следните стъпки:

а) извършва преглед на докладите от медицински прегледи и оценки, получени от АеМС, АМЕ и GMP, и ги уведомява за всички несъответствия, грешки или пропуски, допуснати в процеса на оценяване;

аа) предприема подходящи коригиращи действия по отношение на установените несъответствия, грешки или пропуски;

б) оказва съдействие на АМЕ и АеМС по тяхно искане във връзка с решенията им относно авиомедицинската годност при съмнителни и спорни случаи.

ARA.MED.325 Процедура на втори преглед

Компетентният орган установява процедура за преглед на съмнителни и спорни случаи, както и на случаи, при които кандидатът иска преглед в съответствие с приложимите медицински изисквания и акредитирано медицинско заключение, както е определено в точка MED.A.010 от приложение IV (част MED).“

18) Точка ARA.MED.330 се заличава.

19) В допълнение I, буква а), точка 2 подточка XIII) се заменя със следното:

„XIII) забележки: т.е. специални заверки, свързани с ограничения и заверки за права, включително заверки за езикови умения, и забележки относно автоматично потвърждаване на валидността на свидетелството; и“.

20) Допълнение III се изменя, както следва:

а) на страница 1 от образеца на удостоверение бележката под линия и долният колонтитул се заменят със следното:

„(*) За държавите, които не са членки на ЕС, или за ЕААБ се заличава „Европейски съюз“.

Формуляр 143 на ЕААБ, издание 3 — страница 1/2“;

б) на страница 2 от образеца на удостоверение долният колонтитул се заменя със следното:

„Формуляр 143 на ЕААБ, издание 3 — страница 2/2“.

21) Допълнение IV се изменя, както следва:

а) на страница 1 от образеца на удостоверение бележката под линия и долният колонтитул се заменят със следното:

„(*) За държавите, които не са членки на ЕС, или за ЕААБ се заличава „Европейски съюз“.

Формуляр 145 на ЕААБ, издание 2 — страница 1/2“;

б) на страница 2 от образеца на удостоверение долният колонтитул се заменя със следното:

„Формуляр 145 на ЕААБ, издание 2 — страница 2/2“.

22) Допълнение V се заменя със следното:

„*Допълнение V към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ ARA*

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ (AeMC)

Европейски съюз ([1])

Компетентен орган

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТЪР

ПОЗОВАВАНЕ:

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и Регламент (ЕС) 2015/340 ([2]) и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентният орган] сертифицира

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

[АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

като авиомедицински център, сертифициран по част ORA, с правата и обхвата на дейностите, посочени в приложените условия на одобрението.

УСЛОВИЯ:

1. Действието на настоящото удостоверение е ограничено до това, което е посочено в раздела за обхвата на одобрението в ръководството на одобрената организация;
2. Настоящото удостоверение изисква спазване на процедурите, определени в документацията на организацията, както се изисква от част ORA.
3. Настоящото удостоверение остава валидно, при условие че съответства на изискванията на част ORA, освен ако не бъде върнато, заменено, временно прекратено или отнето.

Дата на издаване: дд/мм/гггг. Подпис: [Компетентен орган]

([1]) За държавите, които не са членки на ЕС, или за ЕААБ се заличава „Европейски съюз“.

([2]) Позоваването на Регламент (ЕС) № 1178/2011 или на Регламент (ЕС) 2015/340 се изменя в зависимост от обхвата на удостоверението.

Формуляр 146 на ЕААБ, издание 2

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТЪР

Приложение ([1]) към удостоверение за АеМС с номер:

ПРАВА И ОБХВАТ

[Наименование на организацията] придобива правото(ата) да извършва авиомедицински прегледи и оценки с цел издаване на свидетелства за медицинска годност и медицински заключения, както е посочено в таблицата по-долу, и да издава такива свидетелства за медицинска годност и медицински заключения за:

	Първоначално издаване/потвърждаване на валидността/подновяване	Дата на издаване
Клас 1		
Клас 2/LAPL/Кабинен екипаж		
Клас 3 ([1])		

([1]) Клас 3 се добавя само за АеМС, одобрени да извършват авиомедицински прегледи за клас 3“;

Дата: дд/мм/гггг. Подпис: [Компетентен орган]“;

([1]) Това приложение може да бъде издадено като част от удостоверението за АеМС или като отделен документ.

23) Допълнение VII се заменя със следното:

„Допълнение VII към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ ARA

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА УПЪЛНОМОЩЕНИ ПРЕГЛЕЖДАЩИ ЛЕКАРИ (AME)

Европейски съюз ([1])

Компетентен орган

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА УПЪЛНОМОЩЕН ПРЕГЛЕЖДАЩ ЛЕКАР

РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА УДОСТОВЕРЕНИЕТО:

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и Регламент (ЕС) 2015/340 ([2]) и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентният орган] сертифицира

[ИМЕ НА УПЪЛНОМОЩЕНИЯ ПРЕГЛЕЖДАЩ ЛЕКАР]

[АДРЕС(И) НА КАБИНЕТА(ИТЕ) НА УПЪЛНОМОЩЕНИЯ ПРЕГЛЕЖДАЩ ЛЕКАР]

като упълномощен преглеждащ лекар

УСЛОВИЯ:

1. Действието на настоящото удостоверение за AME е ограничено до правата, определени в приложението към него;
2. Настоящото удостоверение изисква спазване на правилата и процедурите за прилагане, определени в част MED/ част ATCO.MED ([2]).
3. Настоящото удостоверение е валидно от [дд/мм/гггг] до [дд/мм/гггг ([3])], при условие че съответства на изискванията на част MED/част ATCO.MED ([2]) , освен ако не бъде върнато, заменено, временно прекратено или отнето.

Дата на издаване: дд/мм/гггг. Подпис: [Компетентен орган]

([1]) За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „Европейски съюз“.

([2]) Позоваването на Регламент (ЕС) № 1178/2011 или на Регламент (ЕС) 2015/340, както и на част MED и част ATCO.MED се изменя в съответствие с обхвата на удостоверението.

([3]) Формат на датата на изтичане на срока на валидност: дата/месец/година

Формуляр 148 на ЕААБ, издание 2

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА УПЪЛНОМОЩЕН ПРЕГЛЕЖДАЩ ЛЕКАР

Приложение ([1]) към удостоверение за АМЕ с номер:

ПРАВА И ОБХВАТ

[Име и академично звание на упълномощения преглеждащ лекар] придобива правото да извършва авиомедицински прегледи и оценки с цел издаване на свидетелства за медицинска годност и медицински заключения, както е посочено в таблицата по-долу, и да издава такива свидетелства за медицинска годност и медицински заключения за:

Потвърждаване на валидността/подновяване за клас 1	[валидно до]/[не е приложимо]
Първоначално издаване/потвърждаване на валидността/подновяване за клас 2/LAPL/кабинен екипаж	[валидно до]
Потвърждаване на валидността/подновяване за клас 3 ([1])	[валидно до]/[не е приложимо]

([1]) Клас 3 се добавя само за АМЕ, одобрени да извършват авиомедицински прегледи за клас 3.

Дата на издаване: дд/мм/гггг. Подпис: [Компетентен орган].

([1]) Това приложение може да бъде издадено като част от удостоверението за АМЕ или като отделен документ.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Изменения на приложение VII (част ORA) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение VII се изменя, както следва:

1) Точка ORA.FSTD.225 се изменя, както следва:

а) буква а) се изменя, както следва:

1) встъпителното изречение се заменя със следното:

„Сертификатът за квалификация на FSTD остава валиден, при положение че:“;

2) точка 2 се заменя със следното:

„2) на компетентния орган е предоставен достъп до организацията, както е посочено в точка ORA.GEN.140, за да определи продължаващото съответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и приетите въз основа на него актове за изпълнение и делегирани актове;“;

б) букви б) и в) се заменят със следното:

„б) Ако компетентният орган е удължил периода за периодична оценка на FSTD в съответствие с точка ARA.FSTD.120, буква в) от приложение VI (част ARA), организацията определя лице или група лица с подходящ опит, които да извършат всички изброени по-долу действия в рамките на 60 дни преди и 30 дни след началото на всеки 12-месечен период за периодична оценка в съответствие с точка ARA.FSTD.120, буква б), точка 1 от приложение VI:

1) прави преглед на редовното провеждане на пълния набор от тестове в главното QTG;

2) провежда съответните функционални и субективни тестове;

3) изпраща доклад с резултатите на компетентния орган.

в) Квалификацията за базов тренажор за полети по прибори (BITD) остава валидна, при условие че компетентният орган провежда редовно оценка на съответствието спрямо съответната основа за квалификация съгласно точка ARA.FSTD.120 от приложение VI.“

2) Точка ORA.AeMC.105 се заменя със следното:

„ORA.AeMC.105 Обхват

В настоящата подчаст се установяват допълнителните изисквания, на които трябва да отговаря дадена организация, за да бъде квалифицирана за получаване или продължаване на одобрение за авиомедицински център (AeMC) за:

а) предоставяне на авиомедицински експертни познания и практическо обучение за AME;

б) издаване на свидетелства за медицинска годност и медицински заключения на кабинния екипаж, включително първоначално издаване на свидетелства за медицинска годност клас 1 или свидетелства за медицинска годност клас 3 в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията (*), или и двете, в зависимост от случая.

(*) Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка със свидетелствата за правоспособност и други свидетелства и сертификати на ръководители на полети съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията (ОВ L 63, 6.3.2015 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).“

3) В точка ORA.AeMC.115 буква б) се заменя със следното:

„б) представят, в допълнение към документацията за одобрение на организация, изисквана в точка ORA.GEN.115, данни за дейностите, които са възложени на определени болници или медицински институти с цел извършване на специализирани медицински прегледи.“

4) Вмъква се следната точка ORA.AeMC.120:

„ORA.AeMC.120 Удостоверение за AeMC

Организация, притежаваща удостоверение за AeMC, не може в нито един момент да притежава повече от едно удостоверение за AeMC, издадено със същия обхват в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и приетите въз основа на него актове за изпълнение и делегирани актове.“

5) Точка ORA.AeMC.135 се заменя със следното:

„ORA.AeMC.135 Продължаваща валидност

Удостоверението за AeMC се издава за неограничен срок. То остава валидно, при условие че притежателят и упълномощените преглеждащи лекари на организацията отговарят на следните условия:

а) отговарят на условията на точка MED.D.030 от приложение IV (част MED) към настоящия регламент или точка ATCO.MED.C.025 от приложение IV (част ATCO.MED) към Регламент (ЕС) 2015/340, в зависимост от случая;

б) гарантират, че продължават да разполагат с необходимия опит, като всяка година извършват достатъчен брой медицински прегледи клас 1 или медицински прегледи клас 3 в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/340, или равностойни авиомедицински прегледи на представители на въоръжените сили, според случая.“

6) Вмъква се следната точка ORA.AeMC.160:

„**ORA.AeMC.160 Докладване**

AeMC представя на компетентния орган статистически доклади за авиомедицинските оценки на кандидатите, включително доклади за проверката за наркотици и алкохол, извършена в съответствие с точка MED.B.055, буква б) от приложение IV (част MED), и за всички рискови за здравето фактори или тенденции, установени по време на авиомедицинските оценки.“

7) Точка ORA.AeMC.200 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) за медицинско освидетелстване в съответствие с част MED;“;

б) вмъква се следната буква аа):

„аа) за улесняване на сътрудничеството между AME и други медицински експерти на AeMC; и“.

8) Вмъква се следната точка ORA.AeMC.205:

„ORA.AeMC.205 Договорени дейности

Без да се засягат разпоредбите на точка ORA.GEN.205, се прилагат всички изброени по-долу разпоредби:

а) минимално изискваният брой авиомедицински прегледи се извършва в рамките на организацията на AeMC, в съответствие с обхвата и правата, определени в условията на одобрението, приложено към удостоверението за AeMC;

б) допълнителни медицински прегледи и обследване може да бъдат извършени от отделни експерти или организации, с които е сключен договор. Организацията гарантира, че когато възлага част от дейността си, договорената услуга или продукт отговарят на приложимите изисквания.“

9) Точка ORA.AeMC.210 се заменя със следното:

„ORA.AeMC.210 Изисквания към персонала

а) Персоналът на AeMC включва:

1) упълномощен преглеждащ лекар (AME), определен за ръководител на AeMC, с права да издава свидетелства за медицинска годност клас 1 или клас 3 в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/340, според случая, в съответствие с обхвата, определен в условията на одобрението, приложено към удостоверението за AeMC, и с достатъчно опит по авиационна медицина, за да изпълнява своите задължения;

2) най-малко още един квалифициран AME с права да издава свидетелства за медицинска годност клас 1 или клас 3 в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/340, според случая, в съответствие с обхвата, определен в условията на одобрението, приложено към правата по удостоверението за AeMC, и друг технически персонал;

3) медицински експерти на разположение.

б) Ръководителят на АеМС отговаря за:

1) координиране на оценката на резултатите от прегледите;

2) подписване на доклади, удостоверения, както и първоначални свидетелства за медицинска годност клас 1 и свидетелства за медицинска годност клас 3 в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/340.“

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Изменения на приложение VIII (част DTO) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

В приложение VIII точка DTO.GEN.135 се заменя със следното:

„DTO.GEN.135 Прекратяване на правото за предоставяне на обучение

а) Дадена DTO губи правото да предоставя някои или всички обучения, посочени в нейната декларация, на базата на същата декларация, когато настъпи едно от следните условия:

1) DTO е уведомила компетентния орган за преустановяване на някои или на всички обучаващи дейности, обхванати от декларацията, в съответствие с точка DTO.GEN.116, буква б);

2) DTO не е предоставяла обучението повече от 36 последователни месеца.

б) DTO връща незабавно на компетентния орган сертификатите за одобрение в съответствие с точка DTO.GEN.230, буква в):

1) в случай на прекратяване на дейностите по обучение в съответствие с буква а);

2) в случай на отнемане в съответствие с точка ARA.GEN.350, буква га), точка 3 от приложение VI (част ARA).“.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Изменения на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012

В приложение III, точка ORO.FC.A.201, буква б), точка 2 подточка iii) се заменя със следното:

„iii) периодично обучение и проверка в съответствие с точка ORO.FC.230, при спазване на следните условия:

А) проверката не включва маневри за излитане;

Б) проверката включва маневри за кацане най-малко в качеството на обслужващ пилот;“.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Изменения на приложение V (част SPA) към Регламент (ЕС) № 965/2012

В приложение V, точка SPA.HEMS.130 се добавя следната буква ж):

„ж) *Членове на летателния екипаж, които са навършили 60 години и които изпълняват еднопилотни полети за HEMS в съответствие с точка FCL.065, буква а) от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011*

1) За членовете на летателния екипаж, които са навършили 60 години и които изпълняват еднопилотни полети за HEMS в съответствие с точка FCL.065, буква а) от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, в своята оценка на риска, извършена в съответствие с точка ORO.GEN.200, операторът взема предвид увеличаването на риска от загуба на работоспособност поради свързани с оперативните обстоятелства фактори, които влияят на сърдечно-съдовата и мозъчно-съдовата система.

2) Обучението и проверката на членовете на летателния екипаж, посочени в точка 1, се провеждат от персонал, който е преминал подходящо обучение, за да може да открие леко влошаване на когнитивните способности и да поиска медицинска оценка на члена на екипажа, когато е необходимо.“