

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/445 НА КОМИСИЯТА

от 17 март 2015 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид 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⁽¹⁾, и по специално член 7, параграф 6 и член 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията⁽²⁾ се определят техническите изисквания и административните процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателните средства в гражданското въздухоплаване.
- (2) Някои държави членки считат, че определени изисквания в Регламент (ЕС) № 1178/2011 представляват неоправдана или непропорционална административна или икономическа тежест за самите тях или за заинтересованите страни и нотифицираха своето намерение да дадат одобрението си за дерогации от определени изисквания в съответствие с член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (3) Предложените одобрения за дерогации бяха анализирани от Европейската агенция за авиационна безопасност, което доведе до отправяне на препоръка към Комисията относно съответствието между предложените одобрения и приложимите условия.
- (4) Държавите членки и заинтересованите страни от сектора на въздухоплаването с общо предназначение посочиха определени изисквания, за които се смята, че са непропорционални спрямо съответните дейности и свързаните с тях рискове.
- (5) Бяха посочени също така няколко редакционни грешки в Регламент (ЕС) № 1178/2011, които водят до непреднамерени затруднения при изпълнението.
- (6) По тази причина изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 1178/2011, следва да бъдат изменени с цел да се въведат дерогациите, които водят до ясно установяване на правила, да се въведат някои облекчения за въздухоплаването с общо предназначение и да се коригират някои редакционни грешки.
- (7) Освен това въз основа на информация, получена от държавите членки и заинтересованите страни, се установи, че изискванията в приложение VII към Регламент (ЕС) № 1178/2011 могат да бъдат непропорционални спрямо дейността на организации за обучение, които провеждат обучения само за свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства, за свидетелства за правоспособност на любител пилот, на пилот на балон и на пилот на планер, както и спрямо свързаните с тази дейност рискове.

⁽¹⁾ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

⁽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).

- (8) Държавите членки и заинтересованите страни са съгласни, че поради посочената причина съществува обща необходимост да се осигури повече време за разработването на по-целесъобразен набор от правила по отношение на дейностите на въздухоплаването с общо предназначение, които са по-пригодени за дейностите на този сектор от въздухоплаването, без да се понижават стандартите за безопасност.
- (9) Освен това — с цел да се осигури необходимото време за разработване на тези правила — следва началото на прилагане на разпоредбите на приложение VII към Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на организации за обучение, провеждащи обучения само за национални свидетелства за правоспособност, за които е допустимо да бъдат преобразувани в свидетелства за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства, в свидетелства за правоспособност на пилот на балон и на пилот на планер по Част-FCL, да се отложи за 8 април 2018 г.
- (10) По тази причина Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва да бъде съответно изменен.
- (11) Тъй като в Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията ⁽¹⁾, с който се изменя Регламент (ЕС) № 1178/2011, се съдържа автономна разпоредба относно датата на прилагане на разпоредбите на приложения VI и VII към Регламент (ЕС) № 1178/2011, той следва също да бъде изменен с цел да се гарантира правна сигурност и яснота.
- (12) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета на Европейската агенция за авиационна безопасност, създаден с член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1) В член 8 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Без да се засягат разпоредбите в член 12 от Регламент (ЕО) № 216/2008 и в случай че не съществуват споразумения, сключени между Съюза и трета държава относно лицензирането на пилоти, държавите членки могат да приемат свидетелства за летателна правоспособност, квалификационни класове или сертификати на трети държави, както и съответните свидетелства за медицинска годност, издадени от трети държави или от името на трети държави, в съответствие с разпоредбите в приложение III към настоящия регламент.“

2) В член 10а параграф 3 се заменя със следното:

„3. При условие че са регистрирани преди 8 април 2015 г., съответстващите на общите авиационни изисквания (JAR) организации за обучение имат право — без да отговарят на разпоредбите в приложения VI и VII — да провеждат обучения за свидетелство за правоспособност на любител пилот (PPL) по Част-FCL, за свързаните с него квалификационни класове, включени в регистрацията, и за свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства (LAPL) до 8 април 2018 г.“

3) Член 12 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2015 г. следните разпоредби в приложение I:

- а) разпоредбите, свързани със свидетелствата за правоспособност на пилоти на въздухоплавателни средства, различни от вертолет, използващи силова установка за създаване на подемна сила, и на пилоти на дирижабли;
- б) разпоредбите в точка FCL.820;
- в) за вертолети — разпоредбите в раздел 8 (MCCI) от подчаст Й;
- г) разпоредбите на раздел 11 от подчаст Й.“;

б) вмъква се следният параграф 2а:

„2а. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2018 г. следните разпоредби в приложение I:

- а) разпоредбите, свързани със свидетелствата за правоспособност на пилоти на планери и балони;
- б) разпоредбите в подчаст Б;

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията от 30 март 2012 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 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 100, 5.4.2012 г., стр. 1).

- в) разпоредбите в точки FCL.800, FCL.805, FCL.815;
- г) разпоредбите в раздел 10 от подчаст Й.;
- в) параграф 4 се заменя със следното:
- „4. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2016 г. разпоредбите в настоящия регламент по отношение на пилоти, притежавачи свидетелство за летателна правоспособност и съответното свидетелство за медицинска годност, издадени от трета държава, която участва в нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, посочени в член 4, параграф 1, буква б) или в) от Регламент (ЕО) № 216/2008.“
- 4) Приложения I, II, III, VI и VII се изменят в съответствие с приложенията към настоящия регламент.

Член 2

В Регламент (ЕО) № 290/2012 на Комисията, в член 2, параграф 2 буква е) се заличава.

Член 3

1. Настоящият регламент влиза в сила на 8 април 2015 г.
2. Чрез дерогация от параграф 1, измененията на разпоредбите във FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.725.A от приложение I се прилагат, считано от 8 април 2018 г.
3. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите в приложения VI и VII по отношение на организации за обучение, които провеждат обучения само за национални свидетелства за правоспособност, за които е допустимо в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1178/2011 да бъдат преобразувани в свидетелства за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства (LAPL), в свидетелства за правоспособност на пилот на планер (SPL) или в свидетелства за правоспособност на пилот на балон (BPL) по Част-FCL до 8 април 2018 г.

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

Съставено в Брюксел на 17 март 2015 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

1) FCL.065 се заменя със следното:

„FCL.065 Редуциране на правата на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност на възраст над 60 години в търговския въздушен транспорт

- 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.
- б) Възраст 65 години. Освен в случая на притежател на свидетелство за правоспособност на пилот на балон или на пилот на планер, притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 65 години, не може да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт.
- в) Възраст 70 години. Притежател на свидетелство за правоспособност на пилот на балон или на планер, който е навършил 70 години, не може да действа като пилот на балон или планер в търговския въздушен транспорт.“

2) FCL.105.B се заменя със следното:

„FCL.105.B LAPL(B) — Права

Правата на притежателя на LAPL за балони са да действа като командир на полет на балон с горещ въздух или дирижабъл с горещ въздух с максимален капацитет на обшивката 3 400 м³ или балон с газ с максимален капацитет на обшивката 1 260 м³, превозващ най-много трима пътници, така че на борда на балона никога да няма повече от 4 лица.“

3) Във FCL.210.A буква а) се заменя със следното:

„а) Кандидатите за PPL(A) трябва да имат поне 45 часа летателна подготовка на самолет или туристически мотопланер (TMG), 5 от които може да са на летателен тренажор (FSTD), в т. ч. поне:

- (1) 25 часа летателна подготовка с инструктор; и
- (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един маршрутен полет с дължина поне 270 км (150 морски мили), по време на който се правят две кацания до пълно спиране на въздухоплавателното средство на летища, различни от летището на излитане.“

4) FCL.230.B се заменя със следното:

„FCL.230.B BPL — Изисквания за скорошен опит

а) Притежателите на BPL упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на един клас балони поне:

- (1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 10 излитания и кацания; и
- (2) 1 обучителен полет с инструктор на балон от съответния клас;
- (3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас балони — за да упражняват своите права за другия клас — те трябва да имат поне 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, включително 3 излитания и кацания.

б) Притежателите на BPL управляват само балони от същата група, към която принадлежи и балонът, на който е изпълнен обучителният полет, или балони от група с по-малък размер на обшивката.

в) Притежателите на BPL, които не отговарят на изискванията по буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:

- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с изпитващ на балон от съответния клас; или
- (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летежки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията по буква а).

- г) В случая, описан в буква в), точка 1, притежателят на VPL управлява само балон от същата група, към която принадлежи и балонът, на който е извършена проверката на професионалната подготовка, или балон от група с по-малък размер на обшивката.“
- 5) В раздел 2 „Специфични изисквания за категорията самолети“ в подчаст Г се добавя следната точка FCL.315.A CPL — „Курс на обучение“:

„FCL.315.A CPL — „Курс на обучение“

Теоретичната и летателната подготовка за издаване на CPL(A) включват обучение за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението.“

- 6) Във FCL.410.A буква а) се заменя със следното:

„а) Курс. Кандидатът за MPL трябва да е завършил обучителен курс за теоретична и летателна подготовка в одобрена организация за обучение (АТО) в съответствие с допълнение 5 към настоящата част. Теоретичната и летателната подготовка за издаване на MPL включват обучение за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението.“

- 7) Към FCL.725.A се добавя следната буква в):

„в) многопилотни самолети. Курсът на обучение за издаване на квалификационен клас за тип многопилотен самолет включва теоретична и летателна подготовка за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението.“

- 8) Във FCL.740.A буква б) се заменя със следното:

„б) Потвърждаването на валидността на квалификационни класове за клас еднопилотни едновидвателни въздухоплавателни средства.

(1) Квалификационни класове за клас едновидвателни самолети с бутален двигател и квалификационни класове за клас TMG. За потвърждаване на валидността на квалификационни класове за клас еднопилотни едновидвателни самолети с бутален двигател или на квалификационни класове за клас TMG кандидатът трябва:

i) в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас, да премине проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част; или

ii) в рамките на 12 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас, да пролети 12 часа полетно време на съответния клас, в т.ч.:

— 6 часа като командир на полет,

— 12 излитания и 12 кацания, и

— опреснително обучение с продължителност поне 1 час полетно време с полетен инструктор (FI) или инструктор за обучение за квалификационен клас за клас (CRI). Кандидатите могат да бъдат освободени от това опреснително обучение, ако са преминали проверка на професионалната подготовка за квалификационен клас за клас или тип, проверка на уменията или оценка на компетентността за който и да е друг клас или тип самолет.

(2) Когато кандидатите притежават квалификационен клас едновременно и за клас едновидвателни самолети с бутален двигател, кацащи на твърда повърхност, и за клас TMG, те могат да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, за един от двата класа или за съчетание от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификационните класове за двата класа.

(3) Еднопилотни едновидвателни турбовитлови самолети. За потвърждаване на валидността на квалификационни класове за клас едновидвателни турбовитлови самолети кандидатите трябва да преминат проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас.

(4) Когато кандидатите притежават квалификационен клас едновременно и за клас едновидвателни самолети с бутален двигател, кацащи на водна повърхност, и за клас TMG, те могат да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, подточка ii) за един от двата класа или за съчетание от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификационните класове за двата класа. Поне 1 час от изискваното полетно време като командир на полет и поне 6 от изискваните 12 излитания и кацания трябва да бъдат изпълнени за всеки клас.“

- 9) Във FCL.825, буква ж) точка 6 се заменя със следното:

„(6) Проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на EIR за многодвигателен самолет, както и изискваният в буква ж), точка 2, подточка ii) обучителен полет се извършват с многодвигателен самолет. Ако пилотът притежава и EIR за едновидвателен самолет, въпросната проверка на професионалната подготовка води също и до потвърждаване на валидността или подновяване на EIR за едновидвателен самолет. Обучителният полет на многодвигателен самолет трябва да отговаря също и на изискването за обучителен полет за EIR за едновидвателен самолет.“

10) Към FCL.915 се добавя следната буква г):

„г) При признаването на разширяване на инструкторските права за допълнителни типове се вземат предвид съответните елементи, определени в данните за експлоатационна годност в съответствие с Част-21.“

11) Добавя се следната точка FCL.945:

„FCL.945 Задължения за инструкторите

След изпълнение на обучителен полет за потвърждаване на валидността на квалификационен клас за клас SEP или TMG в съответствие с FCL.740.A, буква б), точка 1 и само в случай на удовлетворяване на всички останали критерии за потвърждаване на валидността, посочени във FCL. 740.A, буква б), точка 1, инструкторът заверява свидетелството за правоспособност на кандидата с новата дата на изтичане на срока на валидност на квалификационния клас или сертификата, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата.“

12) FCL.910.TRI се изменя, както следва:

а) буква б) се заменя със следното:

„б) TRI за самолети и за въздухоплавателни средства, различни от вертолети, използващи силова установка за създаване на подемна сила — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRI са ограничени до типа самолет или въздухоплавателно средство, различно от вертолет, използващо силова установка за създаване на подемна сила, на който са проведени обучението и оценката на компетентността. Освен ако не е определено друго в данните за експлоатационна годност в съответствие с Част-21, правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:

- (1) в рамките на 12 месеца, непосредствено предхождащи кандидатстването, е изпълнил поне 15 полетни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип въздухоплавателно средство, от които 7 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS;
- (2) е завършил техническото обучение и летателната подготовка на съответния курс за TRI;
- (3) е преминал съответните раздели от оценката на компетентността съгласно FCL.935, за да демонстрира пред FIE или TRE, квалифициран в съответствие с подчаст K, способността си да подготвя пилоти до нивото, необходимо за придобиване на квалификационен клас за тип, включително предполетна, следполетна и теоретична подготовка.“;

б) в буква в) точка 1 се заменя със следното:

„в) TRI за вертолети — TRI(H).

- (1) Правата на TRI(H) са ограничени до типа вертолет, на който е проведена проверката на уменията за издаване на сертификат за TRI. Освен ако не е определено друго в данните за експлоатационна годност в съответствие с Част-21, правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:
 - i) е завършил отговарящата на типа техническа част от курса за TRI на съответния тип вертолет или FSTD, представящ този тип;
 - ii) е провел поне 2 часа летателна подготовка на съответния тип под наблюдението на подходящо квалифициран TRI(H); и
 - iii) е преминал съответните раздели от оценката на компетентността съгласно FCL.935, за да демонстрира пред FIE или TRE, квалифициран в съответствие с подчаст K, способността си да обучава пилоти до нивото, необходимо за придобиване на квалификационен клас за тип, включително предполетна, следполетна и теоретична подготовка.“

13) Във FCL.905.CRI в буква а) се добавя следната точка 3:

„(3) LAPL(A) — Разширяване на правата за друг клас или вариант самолет“.

14) Във FCL.1005, буква а) точка 1 се заменя със следното:

„(1) на които са предоставили над 25 % от летателната подготовка, необходима за свидетелството за правоспособност, квалификационния клас или сертификата, за които се провежда проверката на уменията или оценката на компетентността; или“.

15) Във FCL.1005.CRE се добавя следната буква в):

„в) Проверки на уменията за разширяване на правата, давани съгласно LAPL(A), за друг клас или вариант самолет.“

16) Раздел А от допълнение 1 към Част-FCL се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„А. ПРИЗНАВАНЕ НА ТЕОРЕТИЧНИ ПОЗНАНИЯ ЗА ИЗДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ — ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРИРАВНИТЕЛНА ПОДГОТОВКА И ПРИРАВНИТЕЛЕН ИЗПИТ“;

б) параграф 1.2 се заменя със следното:

„1.2. Без да се засягат разпоредбите в горния параграф — за да му бъде издадено LAPL, PPL, VPL или SPL — притежателят на свидетелство за правоспособност за друга категория въздухоплавателно средство трябва да получи теоретична подготовка и да положи теоретични изпити за съответното ниво по следните дисциплини:

- Принципи на полета,
- Правила за експлоатация,
- Летателна характеристика и планиране на полетите,
- Общи познания за ВС,
- Навигация.“;

в) добавя се следният параграф 1.4:

„1.4. Независимо от разпоредбите в параграф 1.2 — за да му бъде издадено LAPL(A) — притежателят на LAPL(S) с разширение на правата за TMG, трябва да демонстрира необходимото ниво на теоретични познания за клас едномоторни самолети с бутален двигател, кацащи на твърда повърхност, в съответствие с FCL.135.A, буква а), точка 2.“

17) В допълнение 6 раздел Аа се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Целта на основания на компетентност модулен курс за летателно обучение е да обучава притежателите на PPL или CPL за квалификационен клас за полети по прибори, отчитайки предишна подготовка за полети по прибори и опит. Предназначен е за това да осигури необходимото ниво на професионална подготовка, което дава възможност да се пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът трябва да бъде проведен в рамките на АТО или да се състои от съчетание на подготовка за полети по прибори, предоставяна от IRI(A) или от притежаваш правото да обучава за IR FI(A), с летателна подготовка в рамките на АТО.“;

б) параграф 6 се изменя, както следва:

i) в буква а), подточка i), буква Б се заменя със следното:

„Б) предишен опит, състоящ се в полетно време по прибори като командир на полет на самолет, съгласно квалификационен клас, даващ права да изпълнява полети по IFR и в IMC,“;

ii) в буква а), подточка i) буква Б се заменя със следното:

„Б) предишен опит, състоящ се в полетно време по прибори като командир на полет на самолет, съгласно квалификационен клас, даващ права да изпълнява полети по IFR и в IMC,“.

18) В раздел А от допълнение 9 параграфи 4 и 5 се заменят със следното:

„4. Освен ако не е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, учебната програма за летателна подготовка, проверката на уменията и проверката на професионалната подготовка трябва да отговарят на настоящото допълнение. Учебната програма, проверката на уменията и проверката на професионалната подготовка могат да бъдат съкратени при признаване на предишен опит на подобни типове въздухоплавателни средства, както е определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.

5. Елементи от проверката на уменията, общи за други типове или варианти, за които пилотът е квалифициран, може да се признаят, ако такова признаване се определя в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21 за конкретните въздухоплавателни средства, освен в случаите на проверка на уменията за издаване на ATPL.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

В приложение II, раздел А, параграф 1 буква г) се заменя със следното:

„г) да отговаря на изискванията, посочени в следната таблица:

| Притежавано национално свидетелство за правоспособност | Общ летателен опит в часове | Други изисквания | Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими) | Премахване на условията | |
|--|--|---|---|--|----|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
| ATPL(A) | > 1 500 часа като командир на полет на многопилотни самолети | Няма | ATPL(A) | Не е приложимо | а) |
| ATPL(A) | > 1 500 часа на многопилотни самолети | Няма | като в ред в), колона 4 | като в ред в), колона 5 | б) |
| ATPL(A) | > 500 часа на многопилотни самолети | Демонстриране на познания по планиране на полетите и летателна характеристика съгласно изискванията на FCL.515 | ATPL(A), с квалификационен клас за тип, ограничение за втори пилот | Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част-FCL | в) |
| CPL/IR(A) и положен теоретичен изпит за ATPL на ИКАО в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност | | i) Демонстриране на познания по планиране на полетите и летателна характеристика съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, буква б) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, буква в) | CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL | Не е приложимо | г) |
| CPL/IR(A) | > 500 часа на многопилотни самолети или при многопилотна експлоатация на еднопилотни самолети категория CS-23 (за къси разстояния) или еквивалентни, в съответствие със съответните изисквания на Част-CAT и Част-ORO за търговския въздушен транспорт | i) Успешно полагане на изпит за познания за ATPL(A) в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, буква в) | CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL | Не е приложимо | д) |
| CPL/IR(A) | > 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети | Няма | CPL/IR(A) с квалификационен клас за тип или клас, ограничение за еднопилотни самолети | Получаване на квалификационен клас за многопилотен тип в съответствие с Част-FCL | е) |

| Притежавано национално свидетелство за правоспособност | Общ летателен опит в часове | Други изисквания | Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими) | Премахване на условията | |
|--|---|---|--|--|----|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | |
| CPL/IR(A) | < 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети | Демонстриране на познания по планиране на полетите и летателна характеристика за ниво CPL/IR | като колона 4, ред е) | като колона 5, ред е) | ж) |
| CPL(A) | > 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети | Квалификационен клас за нощни полети, ако е приложимо | CPL(A) с квалификационен клас за тип или клас, ограничение за еднопилотни самолети | | з) |
| CPL(A) | < 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети | i) Квалификационен клас за нощни полети, ако е приложимо; ii) Демонстриране на познания по летателна характеристика и планиране на полетите съгласно изискванията на FCL.310 | като колона 4, ред з) | | и) |
| PPL/IR(A) | ≥ 75 часа в съответствие с IFR | | PPL/IR(A) (IR е ограничен до PPL) | Демонстриране на познания по летателна характеристика и планиране на полетите съгласно изискванията на FCL.615, буква б) | й) |
| PPL(A) | ≥ 70 часа на самолети | Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства | PPL(A) | | к) |

(*) Притежателите на CPL, които имат квалификационен клас за тип многопилотен самолет, не е необходимо да са положили успешно теоретичен изпит за ATPL(A), докато продължават да летят на същия тип самолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATPL(A) за свидетелство за правоспособност по Част-FCL. Ако искат квалификационен клас за друг тип многопилотен самолет, те трябва да отговорят на изискванията на колона 3, ред д), подточка i) от таблицата по-горе.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложение III се изменя, както следва:

- 1) В раздел А „ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ“, в параграф 3 буква е) се заменя със следното:

„е) в случая на вертолети — да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

| Притежавано свидетелство за правоспособност | Общ летателен опит в часове | Права | |
|---|---|--|----|
| (1) | (2) | (3) | |
| ATPL(H) и валидно IR | > 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети | Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир на полет при VFR и IFR операции | а) |
| ATPL(H) без права за IR | > 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети | Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир на полет при VFR операции | б) |
| ATPL(H) и валидно IR | > 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети | Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR и IFR операции | в) |
| ATPL(H) без права за IR | > 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети | Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR операции | г) |
| CPL(H)/IR (*) | > 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети | Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот | д) |
| CPL(H)/IR | > 1 000 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт след получаване на IR | Търговски въздушен транспорт на еднопилотни вертолети като командир на полет | е) |
| ATPL(H) със или без IR права, CPL(H)/IR, CPL(H) | > 700 часа на вертолети, различни от тези, които са сертифицирани по CS-27/29 или еквивалентни, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се търси признаване, и 50 часа като изпълняващ такива функции през последните 12 месеца | Упражняване на права на вертолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт | ж) |

(*) Притежателите на CPL(H)/IR за многопилотни вертолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL(H) на ИКАО, преди да им се признае свидетелството.“

- 2) В раздел А „ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ“, в параграф 6 буква б) се заменя със следното:

„б) да е нает, пряко или непряко, от производител на въздухоплавателни средства или от авиационен орган.“

- 3) В раздел А „ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ“ се добавят следните параграфи 7 и 8:

„7. Независимо от разпоредбите в горните параграфи, държавите членки могат — за целите на състезателни или показни полети с ограничена продължителност — да признаят свидетелство за правоспособност, издадено от трета държава, разрешаващо на притежателя да упражнява правата на PPL, SPL или BPL, при условие че:

- преди събитието организаторът на състезателните или показните полети предостави на компетентния орган достатъчно доказателства за начина, по който ще гарантира, че пилотът ще бъде запознат с необходимата информация за безопасност и ще се справи с рисковете, свързани с полетите; и
- кандидатът притежава съответното свидетелство за правоспособност, свидетелство за медицинска годност и свързаните с тях квалификационни класове, издадени в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.

8. Независимо от разпоредбите в горните параграфи, държавите членки могат да признаят PPL, SPL или BPL, издадени в съответствие с изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенция от трета държава, за не повече от 28 дни на календарна година с оглед конкретни задачи от нетърговски характер, при условие че кандидатът:
- а) притежава съответното свидетелство за правоспособност, свидетелство за медицинска годност и свързаните с тях квалификационни класове, издадени в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция; и
 - б) е изпълнил поне един аклиматизационен полет с квалифициран инструктор, преди изпълнение на конкретните задачи с ограничена продължителност.“
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Приложение VI се изменя, както следва:

1) В ARA.GEN.305 се вмъква следната буква ва):

„ва) Независимо от разпоредбите в буква в), по отношение на организациите, които провеждат обучение само за LAPL, PPL, SPL или BPL и свързаните с тях квалификационни класове и сертификати, се прилага цикъл на планиране на надзора не по-дълъг от 48 месеца. Цикълът на планиране на надзора може да бъде съкратен, ако съществуват доказателства, че нивото на безопасност на правоспособната организация е по-ниско.

Цикълът на планиране на надзора може да бъде удължен най-много до 72 месеца, ако компетентният орган е установил, че през предходните 48 месеца:

- (1) организацията е доказала ефективност при разпознаването на заплахи за авиационната безопасност и управлението на съответните рискове, както е показано в резултатите от годишния преглед в съответствие с ORA.GEN. 200, буква в);
- (2) организацията непрекъснато е запазвала контрол върху всички промени в съответствие с ORA.GEN. 130, както е показано в резултатите от годишния преглед в съответствие с ORA.GEN. 200, буква в);
- (3) не са направени констатации от ниво 1; и
- (4) всички коригиращи действия са изпълнени в рамките на приетия или удължен от компетентния орган срок, определен в ARA.GEN.350, буква г), точка 2.“

2) В член ARA.FCL.200 се добавя следната буква г):

„г) Заверка на свидетелство за правоспособност от инструктори. Преди специално да упълномощи определени инструктори за потвърждаване на валидността на квалификационен клас за клас еднодвигателни самолети с бутален двигател и клас TMG, компетентният орган разработва съответните процедури.“

3) Добавя се следната точка ARA.MED.330:

„ARA.MED.330 Специални медицински обстоятелства

- а) Когато се открият нови медицински технологии, лекарства или процедури, чрез които кандидати, иначе неотговарящи на изискванията, основателно може да бъдат оценени като годни, могат да се проведат научни изследвания, за да се съберат доказателства за безопасното упражняване на правата по свидетелството за правоспособност.
- б) С цел да предприеме изследвания, даден компетентен орган може — в сътрудничество с поне един друг компетентен орган — да разработи и оцени медицински протокол за оценка, въз основа на който тези компетентни органи могат да издадат определен брой свидетелства за медицинска годност на пилоти със съответни ограничения.
- в) Авиомедицинските центрове (АеМС) и авиомедицинските експерти (АМЕ) могат да издават свидетелства за медицинска годност само въз основа на протокол за изследване, ако получат указания за това от компетентния орган.
- г) Съответните компетентни органи трябва да се споразумеят за протокола и той трябва да съдържа най-малко:
 - (1) оценка на риска;
 - (2) преглед и оценка на литературата с цел да се предоставят доказателства за това, че издаването на свидетелство за медицинска годност въз основа на протокола за изследване няма да наруши безопасното упражняване на правата по свидетелството за правоспособност;
 - (3) подробни критерии за подбор на пилотите, които се допускат до протокола;
 - (4) ограниченията, които ще бъдат посочени в свидетелството за медицинска годност;
 - (5) процедурите за мониторинг, които трябва да се прилагат от съответните компетентни органи;
 - (6) определянето на крайни точки за прекратяване на протокола.
- д) Протоколът трябва да отговаря на съответните етически принципи.
- е) Упражняване на правата по свидетелството за правоспособност от страна на притежатели на свидетелство за правоспособност със свидетелство за с медицинска годност, издадено въз основа на протокола, се ограничава до полети на въздухоплавателни средства, регистрирани в държавите членки, участващи в протокола за изследване. Това ограничение се посочва в свидетелството за медицинска годност.

ж) Участващите компетентни органи:

(1) предоставят на агенцията:

- i) протокола за изследване преди прилагането му;
- ii) подробностите за назначения координатор на всеки участващ компетентен орган и квалификацията на този координатор;
- iii) документирани доклади за редовни оценки на ефективността му;

(2) предоставят за информация на AeMC и AME, които са под тяхна юрисдикция, подробностите от протокола преди прилагането му.“

4) Допълнение I се заменя със следното:

„Допълнение I

Свидетелство за летателна правоспособност на полетния екипаж

Свидетелството за летателна правоспособност на полетния екипаж, издадено от държава членка съгласно Част-FCL, трябва да отговаря на следните спецификации:

а) Съдържание. Показаният номер на позицията винаги се отпечатва във връзка със заглавието на позицията. Позиции от I до XI са „постоянни“, а от XII до XIV са „променливи“ позиции, които могат да бъдат на отделна или подвижна част от основния формуляр. Всяка отделна или подвижна част трябва ясно да може да се определи като част от свидетелството за правоспособност.

(1) Постоянни позиции:

- (I) държава, която издава свидетелството за правоспособност;
- (II) заглавие на свидетелството;
- (III) сериен номер на свидетелството, който започва с кода на ООН за държавата, която издава свидетелството за правоспособност, последван от „FCL“ и код от арабски цифри и/или латински букви;
- (IV) име на притежателя (с латински букви, дори и ако азбуката на националния(те) език(езици) е различна от латинската);
- (IVa) дата на раждане;
- (V) адрес на притежателя;
- (VI) гражданство на притежателя;
- (VII) подпис на притежателя;
- (VIII) компетентен орган и когато е необходимо, условия, при които се издава свидетелството за правоспособност;
- (IX) сертифициране на валидността и разрешение за даването права;
- (X) подпис на служителя, който издава свидетелството и дата на издаване; и
- (XI) печат или шемпел на компетентния орган.

(2) Променливи позиции:

- (XII) квалификационни класове и сертификати: клас, тип, свидетелства за правоспособност на инструктор и др. с посочена дата на изтичане на валидността. Права за радиотелефония (R/T) могат да бъдат включени във формуляра на свидетелството или да се поместят в отделен сертификат;
- (XIII) забележки: т.е. специални заверки, свързани с ограничения, и заверки за права, включително заверки за езикови умения и квалификационни класове за въздухоплавателни средства съгласно приложение II, когато те се използват за въздушни превози с търговска цел; и
- (XIV) всяка друга информация, изисквана от компетентния орган (напр. място на раждане/място на произход).

б) Материал. Хартията или използваният друг материал следва да предотвратява или ясно да показва всякакви изменения или заличавания. Всякакви вписвания или заличавания във формуляра се одобряват от компетентния орган по видим начин.

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

Заглавна страница

| | |
|---|--|
| <p>Наименование на компетентния орган и лого (Английски език и всеки(всички) език(езици), определен(и) от компетентния орган)</p> <p>ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ (само на английски език)</p> <p>СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПОЛЕТНИЯ ЕКИПАЖ (Английски език и всеки(всички) език(езици), определен(и) от компетентния орган)</p> <p>Издадено съгласно Част-FCL</p> <p>Настоящото свидетелство за правоспособност отговаря на стандартите на ИКАО, с изключение на правата за LAPL и EIR (Английски език и всеки(всички) език(езици), определен(и) от компетентния орган)</p> <p>Формуляр 141 на EASA, издание 2</p> | <p>Изисквания</p> <p>За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „European Union“</p> <p>Размерът на всяка страница е една осма от формат А4</p> |
|---|--|

Страница 2

| | | | |
|------|---|--|--|
| I | Държава на издаване | | Изисквания |
| III | Номер на свидетелството | | Серийният номер на свидетелството винаги започва с кода на ООН за държавата, която издава свидетелството за правоспособност, последван от „FCL.“ |
| IV | Фамилия и име на притежателя | | |
| IVa | Дата на раждане (вж. указанията) | | Използва се стандартен формат на датата (дд/мм/гггг) в пълен размер. |
| XIV | Място на раждане | | |
| V | Адрес на притежателя: Улица, град, област, пощенски код | | |
| VI | Гражданство | | |
| VII | Подпис на притежателя | | |
| VIII | Издаващ компетентен орган Напр. Това CPL(A) е издадено на базата на ATPL, издадено на (трета държава) | | |
| X | Подпис на служителя, който издава свидетелството, и дата на издаване | | |
| XI | Печат на издаващия компетентен орган | | |

Страница 3

| | | |
|------|--|---|
| II | Заглавие на свидетелството, дата на първоначално издаване и код на страната | Използваните съкращения съответстват на съкращенията, използвани в Част-FCL (напр. PPL(H), ATPL(A) и др.) Използва се стандартен формат на датата (дд/мм/гггг) в пълен размер. |
| IX | Валидност: Правата на свидетелството се упражняват единствено ако притежателят има валидно свидетелство за медицинска годност за исканото право. Трябва да се носи документ със снимка с цел идентифициране на притежателя на свидетелството за правоспособност. | Този документ не се уточнява, но паспорт би бил достатъчен извън държавата, издала свидетелството. |
| XII | Права за радиотелефония: Притежателят на настоящото свидетелство е показал компетентност да работи с R/T оборудване на борда на въздухоплавателното средство (уточнете езика/езиците). | |
| XIII | Забележки: Езикови умения: (Език(езици)/ниво на владееене/дата на валидност) | Тук се вписва цялата допълнителна информация, свързана с лицензирането, и правата, установени от ИКАО, директиви/регламенти на ЕО или ЕС. Включва(т) се заверка(и) за езикови умения, ниво и дата на валидност. За LAPL: LAPL, което не е издадено съгласно стандартите на ИКАО |

Допълнителни страници — изисквания:

Страници 1, 2, и 3 от свидетелството трябва да бъдат в съответствие с формата, посочен в образаца в тази точка. Компетентният орган трябва да включи допълнителни специални страници, които съдържат таблици, съдържащи поне следната информация:

- квалификационни класове, сертификати, заверки и права,
- дата на изтичане на срока на валидност на квалификационните класове, правата по сертификата на инструктора и изпитващия,
- дати на проверката,
- забележки и ограничения (експлоатационни ограничения),
- полета за номер на сертификата на изпитващия и/или на инструктора и подпис, ако е приложимо,
- съкращения.

Тези допълнителни страници са предназначени за ползване от компетентния орган или от специално упълномощени инструктори или изпитващи.

Първоначалните издания на квалификационни класове и сертификати се вписват от компетентния орган. Потвърждаването на валидността и подновяването на квалификационни класове и сертификати може да се впише от компетентния орган или от специално упълномощени инструктори или изпитващи.

Експлоатационните ограничения трябва да се впишат в полето „Забележки и ограничения“ срещу съответното ограничено право, например проверка на уменията за IR, преминалата с втори пилот, права на инструктор, ограничени до въздухоплавателно средство тип 1.

Квалификационните класове, които не са потвърдени, се отписват от свидетелството от компетентния орган.“

- 5) В допълнение II позиция 9 от указанията, отнасящи се до стандартния формат на EASA за атестации на обслужващия екипаж, се заменя със следното:

„Позиция 9: Ако компетентният орган е издаващият орган, се вписва терминът „компетентен орган“ и се поставя официален печат, щемпел или лого. Само в този случай, компетентният орган може да определи дали неговият официален печат, щемпел или лого да се впишат също и в позиция 8.“

ПРИЛОЖЕНИЕ V

В приложение VII, в ORA.GEN.200 се добавя следната буква в):

- „в) Независимо от разпоредбите в буква а), в организация, която провежда обучение само за LAPL, PPL, SPL или BPL и свързаните с тях квалификационни класове или сертификати, управлението на рисковете за безопасността и мониторингът на съответствието, определен в буква а), точки 3 и 6 могат да бъдат осъществявани с организационен преглед, който следва да се провежда поне веднъж на календарна година. Компетентният орган трябва да бъде уведомен за резултатите от този преглед от организацията без излишно забавяне.“
-