

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/2338 НА КОМИСИЯТА

от 11 декември 2015 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията за полетни записващи устройства, приспособления за подводно локализиране и системи за проследяване на въздухоплавателни средства

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 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Експлоатацията на въздухоплавателните средства трябва да се извършва при спазване на съществените изисквания, установени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 Комисията следва да приеме необходимите правила за прилагане във връзка с определянето на условията за безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства.
- (2) Устройството за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) има за цел да подпомогне разследването, извършвано от органа за разследване във връзка с безопасността в случай на произшествие или инцидент. Съответни предпазни мерки за защита на записите от CVR от разкриване, в случай че е започнало разследване във връзка с безопасността, са определени в Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета⁽²⁾. С въвеждането на управлението на безопасността се отчита възможността CVR да се използва, освен за разследвания във връзка с безопасността, и за поддържане или подобряване на безопасността. Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията⁽³⁾ следва да бъде изменен, за да се подобрят условията за ефективно предотвратяване на неправилното използване и разкриване на записите от CVR.
- (3) С цел да се подобрят общите показатели на полетните записващи устройства и да се улесни откриването на въздухоплавателното средство и неговите полетните записващи устройства след произшествие над воден басейн, Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) предложи няколко подобрения на безопасността спрямо сегашното изискване. Тези подобрения на безопасността включват изваждането от употреба на остарели технологии за запис като магнитната лента или магнитната жица, удължаването на минималното време за запис на CVR, както и удължаването на времето за излъчване на приспособлението за подводно локализиране на полетното записващо устройство и монтиране на приспособление за подводно локализиране с много голям обхват на откриване за самолети, извършващи продължителни полети над водни басейни. Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да се отразят тези подобрения на безопасността.
- (4) Необходимо е да се вземат предвид изчезването на полет МН370 на 8 март 2014 г. и препоръките, направени от мултидисциплинарното заседание на ИКАО за глобално проследяване от 12 и 13 май 2014 г. Местоположението на въздухоплавателното средство за обществен превоз следва да бъде известно по всяко време, дори когато то е на голямо разстояние, за да се улесни откриването му в случай на необичайно поведение, авария или произшествие.

⁽¹⁾ ОВ L 79, 13.3.2008 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35).

⁽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).

Когато е възможно, устройствата за проследяване на въздухоплавателното средство следва да не се влияят от прекъсването на нормалното електрозахранване на борда и да не предоставят никаква възможност за изключването си по време на полета. Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да се включат допълнителни изисквания, свързани с устройствата за проследяване на въздухоплавателно средство в световен мащаб, включително над океани и отдалечените райони.

- (5) В съответствие с предложението на експертната група за полетни записващи устройства (FLIRECP) на ИКАО, по отношение на монтирането на CVR с удължено време за запис на големи самолети следва да се предвидят разпоредби за въвеждането на CVR с продължителност на записа 25 часа на борда на въздухоплавателните средства, произведени след 1 януари 2021 г., с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, отговарят на 13 препоръки за безопасност на органите за разследване във връзка с безопасността ⁽¹⁾, с оглед повишаване на безопасността чрез улесняване на събирането на информация за целите на разследванията във връзка с безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа и подобряване на показателите на полетните записващи устройства и боравенето с тях, както и на установяването на местоположението на въздухоплавателните средства след произшествие над воден басейн.
- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на становище № 01/2014 ⁽²⁾, издадено от Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение I (Определения), приложение IV (част CAT), приложение VI (част NCC) и приложение VIII (част SPO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 11 декември 2015 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Позоваванията на ЕААБ на 13-те препоръки за безопасност: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 и FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Становище 01/2014 от 5 май 2014 г. на ЕААБ по отношение на изменението на изискванията за полетните записващи устройства и приспособленията за подводно локализиране.

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Въмъкват се следните точки в приложение I към Регламент (ЕС) № 965/2012:

- „8а. „Проследяване на въздухоплавателно средство“ означава наземно протичащ процес, чрез който се запазва и през стандартизирани интервали се актуализира запис на четириизмерното местоположение на отделно въздухоплавателно средство в полет;
- 8б. „Система за проследяване на въздухоплавателни средства“ означава система, която се основава на проследяване на въздухоплавателно средство в полет, за да се установи необичайно поведение и да се подаде предупреждение;“.

2. Приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

а) В CAT.GEN.MPA.105 буква а), точка 10) се заменя със следния текст:

„10) гарантира, че:

- i) полетните записващи устройства не са блокирани или изключени по време на полет;
- ii) в случай на събитие, различно от произшествие или сериозен инцидент, което се докладва в съответствие с ORO.GEN.160, буква а), записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено; както и
- iii) в случай на произшествие или сериозен инцидент или ако съхраняването на записите от полетните записващи устройства се управлява от разследващия орган:
 - A) записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено;
 - B) полетните записващи устройства се деактивират веднага след приключването на полета; както и
 - B) преди напускане на пилотската кабина са взети предпазни мерки за съхраняване на записите от полетните записващи устройства.“

б) CAT.GEN.MPA.195 се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следния текст:

„CAT.GEN.MPA.195 Боравене със записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване“;

ii) буква а) се заменя със следния текст:

„а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.“;

iii) буква е) се заменя със следния текст:

„е) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета (*):

- 1) Освен за осигуряване на доброто функциониране на CVR, записите от него не се разкриват или използват, освен ако:
 - i) е въведена процедура, свързана с боравенето със записите от CVR и тяхната транскрипция;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и техническия персонал са дали предварително своето съгласие; както и
 - iii) те се използват единствено за поддържане или подобряване на безопасността.
- 1а) Когато се проверява запис от CVR с цел осигуряване на доброто функциониране на устройството, операторът гарантира поверителността на записа от CVR и този запис не се разкрива или използва за други цели освен гарантирането на доброто функциониране на CVR.

- 2) Записите от FDR и записите от линията за предаване на данни се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, само ако тези записи:
 - i) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване; или
 - ii) са анонимизирани; или
 - iii) са разкрити при използване на процедура за сигурност.

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

- в) Въмква се следната точка CAT.GEN.MPA.205:

„CAT.GEN.MPA.205 Система за проследяване на въздухоплавателни средства — Самолети

- а) Най-късно до 16 декември 2018 г. операторът създава (като част от системата за упражняване на оперативен контрол върху полетите) и впоследствие поддържа система за проследяване на въздухоплавателни средства, което включва полетите, отговарящи на условията по буква б), когато се извършват със следните самолети:
 - (1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с повече от 19 пътнически места и първоначален индивидуален сертификат за летателна годност, издаден преди 16 декември 2018 г., които разполагат с възможност да съобщават местоположение в допълнение към транспондера за вторична радиолокация;
 - (2) всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, с MOPSC с повече от 19 пътнически места, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 16 декември 2018 г.; и
 - (3) всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 45 500 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 16 декември 2018 г.
- б) Полетите трябва да се проследяват от оператора от излитането до кацането, освен когато планираният маршрут и планираните отклонения от маршрута са изцяло включени в блокове въздушно пространство, при които:
 - (1) обичайно се предоставя обзорно обслужване при ОВД, подпомагано от системи за наблюдение за КВД, установяващи местоположението на въздухоплавателните средства през подходящи интервали от време; както и
 - (2) операторът е предоставил на компетентните доставчици на аеронавигационно обслужване необходимата информация за контакт.“
- г) Въмква се следната точка CAT.GEN.MPA.210:

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

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

- (1) всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, с MOPSC с повече от 19 пътнически места, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2021 г.; както и
 - (2) всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 45 500 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2021 г.“
- д) В CAT.IDE.A.185 букви б) — з) се заменят със следния текст:

„б) До 31 декември 2018 г. CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

- 1) последните 2 часа в случая на самолетите, посочени в буква а), точка 1), когато индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на 1 април 1998 г. или след тази дата;
- 2) последните 30 минути за самолетите, посочени в буква а), точка 1), когато индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г.; или

- 3) последните 30 минути за самолетите, посочени в буква а), точка 2).
- в) Най-късно до 1 януари 2019 г. CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:
- 1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2021 г. или
 - 2) последните 2 часа във всички останали случаи.
- г) Най-късно до 1 януари 2019 г. CVR се снабдява с възможност да записва със средства, различни от магнитна лента или магнитна жица.
- д) CVR записва и регистрира времето на:
- 1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
 - 2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
 - 3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване:
 - i) за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон;
 - ii) за самолети, посочени в буква а), точка 2, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г., звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон, доколкото е възможно;
 - 4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- е) CVR започва да записва преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход. Освен това в случая на самолети, за които индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., CVR автоматично започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- ж) В допълнение на посоченото в буква е), в зависимост от наличието на електрическо захранване CVR започва да записва възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартиране на двигателя в началото на полета и продължава да записва до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета, в случая на:
- 1) самолети, посочени в буква а), точка 1, чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г.; или
 - 2) самолети, посочени в буква а), точка 2).
- з) Ако CVR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 16 юни 2018 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
- е) В CAT.IDE.A.190 буква д) се заменя със следния текст:
- „д) Ако FDR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 16 юни 2018 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
- ж) В CAT.IDE.A.195 буква г) се заменя със следния текст:
- „г) Ако записващото устройство не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 16 юни 2018 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

з) CAT.IDE.A.280 се изменя, както следва:

i) буква а) се заменя със следния текст:

„а) Самолети с MOPSC с повече от 19 пътнически места се оборудват най-малкото със:

- 1) два аварийни предавателя, един от които е автоматичен, или с един аварийен предавател и едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
- 2) един автоматичен аварийен предавател, или два аварийни предавателя от какъвто и да е тип, или едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.“

ii) буква б) се заменя със следния текст:

„б) Самолети с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко се оборудват най-малкото със:

- 1) един автоматичен аварийен предавател или едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
- 2) един аварийен предавател от какъвто и да е тип или едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.“

и) В CAT.IDE.A.285 се вмъква следната буква:

„е) Най-късно до 1 януари 2019 г. самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, и с MOPSC с повече от 19 пътнически места, както и всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 45 500 kg, се оборудват с надеждно прикрепено приспособление за подводно локализиране, което работи на честота $8,8 \text{ kHz} \pm 1 \text{ kHz}$, освен ако:

- 1) самолетът се експлоатира по маршрути, по които няма точка, отстояща на повече от 180 морски мили от брега; или
- 2) самолетът е оборудван с надеждни и автоматични средства за точно определяне, след произшествие, при което самолетът е сериозно повреден, на местоположението на точката на край на полета.“

й) В CAT.IDE.H.185 букви в) — е) се заменят със следния текст:

„в) Най-късно до 1 януари 2019 г. CVR се снабдява с възможност да записва със средства, различни от магнитна лента или магнитна жица.

г) CVR записва и регистрира времето на:

- 1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
- 2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
- 3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване:
 - i) за вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г., звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон на екипажа;
 - ii) за вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г., звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон на екипажа, доколкото е възможно;
- 4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

д) CVR започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

- е) В допълнение на буква д) за вертолети, посочени в буква а), точка 2), чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.:
- 1) CVR автоматично започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход; както и
 - 2) в зависимост от наличието на електрическа мощност CVR започва да записва възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартиране на двигателя в началото на полета и записва до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- ж) Ако CVR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
- к) В CAT.IDE.H.190 буква д) се заменя със следния текст:
- „д) Ако FDR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
- л) В CAT.IDE.H.195 буква г) се заменя със следния текст:
- „г) Ако записващото устройство не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
3. Приложение VI към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:
- а) В NCC.GEN.106 буква а), точка 9) се заменя със следния текст:
- „9) да гарантира, че:
- i) полетните записващи устройства не са блокирани или изключени по време на полет;
 - ii) в случай на събитие, различно от произшествие или сериозен инцидент, което се докладва в съответствие с ORO.GEN.160, буква а), записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено; както и
 - iii) в случай на произшествие или сериозен инцидент или ако съхраняването на записите от полетните записващи устройства се управлява от разследващия орган:
 - A) записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено;
 - B) полетните записващи устройства се дезактивират веднага след приключването на полета; както и
 - B) преди напускане на пилотската кабина са взети предпазни мерки за съхраняване на записите от полетните записващи устройства.“
- б) NCC.GEN.145 се изменя, както следва:
- i) заглавието се заменя със следния текст:

„NCC.GEN.145 Боравене със записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване“.
 - ii) буква а) се заменя със следния текст:

„а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.“

iii) буква е) се заменя със следния текст:

„е) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010:

- 1) Освен за осигуряване на доброто функциониране на CVR, записите от него не се разкриват или използват, освен ако:
 - i) е въведена процедура, свързана с боравенето със записите от CVR и тяхната транскрипция;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и техническия персонал са дали предварително своето съгласие; както и
 - iii) те се използват единствено за поддържане или подобряване на безопасността.
 - 1a) Когато се проверява запис от CVR с цел осигуряване на доброто функциониране на устройството, операторът гарантира поверителността на записа от CVR и този запис не се разкрива или използва за други цели освен гарантирането на доброто функциониране на CVR.
 - 2) Записите от FDR и записите от линията за предаване на данни се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, само ако тези записи:
 - i) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване; или
 - ii) са анонимизирани; или
 - iii) са разкрити при използване на процедура за сигурност.“
- в) NCC.IDE.A.160 се изменя, както следва:
- i) буква б) се заменя със следния текст:

„б) CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

 - 1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2021 г.; или
 - 2) последните 2 часа във всички останали случаи.“
 - ii) буква е) се заменя със следния текст:

„е) Ако CVR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
- г) В NCC.IDE.A.165 буква д) се заменя със следния текст:
- „д) Ако FDR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
- д) В NCC.IDE.A.215 буква а) се заменя със следния текст:
- „а) Самолетите се оборудват със:
- (1) аварийен предавател от какъвто и да е тип или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.;
 - (2) автоматичен аварийен предавател или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.“

е) В NCC.IDE.A.170 буква г) се заменя със следния текст:

„г) Ако записващото устройство не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

ж) В NCC.IDE.H.160 буква е) се заменя със следния текст:

„е) Ако CVR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

з) В NCC.IDE.H.165 буква д) се заменя със следния текст:

„д) Ако FDR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

и) В NCC.IDE.H.170 буква г) се заменя със следния текст:

„г) Ако записващото устройство не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

4. Приложение VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

а) В SPO.GEN.107 буква а), точка 9) се заменя със следния текст:

„9) да гарантира, че:

- i) полетните записващи устройства не са блокирани или изключени по време на полет;
- ii) в случай на събитие, различно от произшествие или сериозен инцидент, което се докладва в съответствие с ORO.GEN.160, буква а), записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено; както и
- iii) в случай на произшествие или сериозен инцидент или ако съхраняването на записите от полетните записващи устройства се управлява от разследващия орган:
 - A) записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено;
 - B) полетните записващи устройства се деактивират веднага след приключването на полета; както и
 - B) преди напускане на пилотската кабина са взети предпазни мерки за съхраняване на записите от полетните записващи устройства.“

б) SPO.GEN.145 се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следния текст:

„SPO.GEN.145 Боравене със записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване — операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“

ii) буква а) се заменя със следния текст:

„а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.“

iii) буква е) се заменя със следния текст:

„е) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010 и с изключение на осигуряване на доброто функциониране на CVR, записите от него не се разкриват или използват, освен ако:

- i) е въведена процедура, свързана с боравенето със записите от CVR и тяхната транскрипция;
- ii) всички засегнати членове на екипажа и техническия персонал са дали предварително своето съгласие; както и
- iii) те се използват единствено за поддържане или подобряване на безопасността.

Когато се проверява запис от CVR с цел осигуряване на доброто функциониране на устройството, операторът гарантира поверителността на записа от CVR и този запис не се разкрива или използва за други цели освен гарантирането на доброто функциониране на CVR.“

в) SPO.IDE.A.140 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следния текст:

„б) CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

- 1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2021 г. или
- 2) последните 2 часа във всички останали случаи.“

ii) буква е) се заменя със следния текст:

„е) Ако CVR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

г) В SPO.IDE.A.145 буква д) се заменя със следния текст:

„д) Ако FDR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

д) В SPO.IDE.A.150 буква г) се заменя със следния текст:

„г) Ако записващото устройство не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

е) В SPO.IDE.A.190 буква а) се заменя със следния текст:

„а) Самолетите се оборудват със:

- 1) аварийен предавател от какъвто и да е тип или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.;
- 2) автоматичен аварийен предавател или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
- 3) един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания, когато самолетът е сертифициран за максимална конфигурация с шест или по-малко места.“

ж) В SPO.IDE.H.140 буква е) се заменя със следния текст:

„е) Ако CVR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

з) В SPO.IDE.H.145 буква д) се заменя със следния текст:

„д) Ако FDR не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“

и) В SPO.IDE.H.150 буква г) се заменя със следния текст:

„г) Ако записващото устройство не може да се отдели, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отдели, се снабдява с автоматичен аварийен предавател.“
