

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/1387 НА КОМИСИЯТА

от 1 август 2019 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията за изчисляване на летателните характеристики на самолетите за кацане и по отношение на стандартите за оценяване на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане, за актуализация на аварийно-спасителното оборудване и изискванията за безопасност за някои въздухоплавателни средства и експлоатация без одобрение за увеличен обхват на операциите

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ⁽¹⁾, и по-специално член 31 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽²⁾ се определят подробни правила относно границите на безопасност по отношение на летателните характеристики за подход и кацане на самолети с два двигателя, с един неработещ двигател, без одобрение за увеличен обхват на операциите (ETOPS), както и техническите изисквания за наличие на полетни записващи устройства на борда. В същия регламент се определят и подробни правила относно сигурността на вратата на пилотската кабина за самолети с летателни характеристики от клас А, които имат максимална оперативна конфигурация (MOPS) от 19 пътнически места.
- (2) От докладите за разследване на произшествия става ясно, че различните методи за оценяване на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане преди кацане и за неговото докладване след кацане допринасят значително за случаите на излизане извън пистата, по-специално когато пистата за излитане и кацане е мокра или замърсена. Действащите стандарти от Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията за изчисляване на летателните характеристики на самолетите не обхващат в достатъчна степен всички състояния на повърхността на мокри и замърсени писти за излитане и кацане във връзка с използвания метод за оценяване и докладване на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане.
- (3) В тази връзка Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) измени редица стандарти и препоръчителни практики (SARP) от приложения 6, 8, 14 и 15 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“) и изготви подробни придружаващи насоки. Целта на посочените документи е да се установи хармонизиран в световен мащаб формат за докладване на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане и стандарти за летателна годност, необходими за оценяване на дистанцията за кацане на самолети, както и оперативни разпоредби за изчисляване на летателните характеристики за кацане и докладването на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане.
- (4) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да бъдат взети предвид препоръките за безопасност, издадени от разследващите органи, и за изпълнение на съответните SARP на ИКАО. С цел да се изпълнят препоръките на ИКАО, изменените изисквания следва да влязат в сила най-късно на 5 ноември 2020 г.

⁽¹⁾ ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

- (5) Освен това — при операции на ТВТ — в други регулаторни системи е разрешено самолетите с летателни характеристики от определени класове (А и В) да кацат в рамките на намалена разполагаема дистанция за кацане на дадена писта за излитане и кацане, при условие че те са получили предварително одобрение от компетентния орган и че отговарят на поредица от условия за смекчаване на риска. В Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да се определят условията, при които посочените операции могат да се извършват, като същевременно се поддържа приемливо равнище на безопасност. Съответният административен формуляр за одобрения за експлоатация следва да бъде съответно изменен, за да включи тези операции.
- (6) Докладите от разследванията на произшествия показваха, че в някои случаи непрекъснатият запис от устройствата за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) и свързаните с тях микрофони, поставени в пилотската кабина, би могъл да предостави полезна информация след прекъсване на главната система за електрическо захранване. Затова, с цел да се смекчат последствията от всяко възможно прекъсване на главната система за електрическо захранване, следва да се предвиди изискване за алтернативно захранващо устройство. Това е в съответствие с приложение 6, част I от Чикагската конвенция.
- (7) Наскоро приетите стандарти и препоръчителни практики (SARP) в приложение 6 към Чикагската конвенция съдържат изискване за наличие на бордово оборудване за запис за някои категории леки самолети и вертолети, експлоатирани в търговския въздушен транспорт (ТВТ). Освен това органите за разследване във връзка с безопасността отправиха до Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) дванадесет препоръки за безопасност, свързани с необходимостта от запис по време на полети при леките самолети и вертолети.
- (8) В съответствие с принципа на пропорционалност и въз основа на оценка на риска задължението да се инсталира полетно записващо устройство в нови въздухоплавателни средства, следва да отразява размерите и сложността на въздухоплавателните средства, както и вида експлоатация. Следователно леките самолети и вертолети, които са новопроизведени и които се използват за ТВТ или за специализирани търговски операции (SPO), следва да бъдат оборудвани с полетни записващи устройства, ако отговарят на определени критерии по отношение на тяхното максимално излетно тегло, техния тип задвижване или техния максимално допустим брой пътници. Освен това изискванията относно обработката (съхраняване, предоставяне, защита и използване) на записите от полетните записващи устройства следва да бъдат изменени, за да обхванат видовете полетни записващи устройства, въведени с новите изисквания за наличие на полетно записващо устройство на борда.
- (9) Що се отнася до изискването за поставяне на надеждни от гледна точка на сигурността врати на пилотската кабина, ИКАО измени SARP чрез промяна на пределните стойности за масата, които правят задължително поставянето на такива врати на пилотската кабина. Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен, за да се осигури хармонизиране на правилата за въздушните операции и еднакви условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави.
- (10) С Регламент (ЕС) № 965/2012 се определят критерии за допустимост (максимална сертифицирана излетна маса и максимална оперативна конфигурация на пътническите места) за изпълнение на полети без одобрение за ETOPS и със самолети с летателни характеристики от клас А по маршрут, съдържащ точка, отстояща на разстояние над 60 минути и до 120 минути полетно време от подходящо летище при крейсерска скорост с един отказал двигател. Самолети с летателни характеристики от клас А, които отговарят на посочените критерии за допустимост, може да бъдат експлоатирани на разстояние между 120 и 180 минути от подходящо летище, при условие че са получили одобрение от компетентния орган и при условие че самолетът има одобрение на типовия проект за такава експлоатация.
- (11) Няколко производители на самолети вече са разработили или разработват самолети с летателни характеристики от клас А, които надвишават критериите за допустимост за операции без ETOPS. Съществуващите разпоредби нарушават конкуренцията между операторите, извършващи въздушни таксиметрови услуги със самолети, които не покриват тези критерии. Като се има предвид фактът, че нито един друг значим регулаторен орган не е наложил такива критерии за операции без ETOPS, Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен.
- (12) Що се отнася до кислородното оборудване за оказване на първа помощ при операции на ТВТ, най-новите технологични разработки при това оборудване водят до постигане на еквивалентно ниво на безопасност и поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да се позволи използването на такова оборудване.
- (13) Изискванията за списък на минималното оборудване (MEL) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 не са приложими по отношение на одобрени организации за обучение (АТО), поради което Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да се даде възможност на компетентните органи да издават одобрения за разработване на (MEL) от АТО.
- (14) След последните изменения на Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията ⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен с цел коригиране на препратките между двата регламента.

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

- (15) Агенцията подготви проект на правила за прилагане и го представи на Комисията със становище № 02/2019 в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.
- (16) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012

- 1) Член 9аа се заменя със следното:

„Член 9аа

Изисквания към екипажа на полети за проверка на техническото обслужване

Пилот, който е действал преди 25 септември 2019 г. като командир на полет за проверка на техническото обслужване, в съответствие с определението от точка SPO.SPEC.MCF.100 от приложение VIII, категоризиран като полет за проверка на техническото обслужване от ниво А, се признава за отговарящ на условията от точка SPO.SPEC.MCF.115, буква а), подточка 1 от същото приложение. В този случай операторът гарантира, че командирът получава информация за всички разлики, установени между оперативните практики, въведени преди 25 септември 2019 г., и задълженията, предвидени в раздел 5 от подчаст Д на приложение VIII към настоящия регламент, включително тези, които са резултат от съответните процедури, установени от оператора“.

- 2) Приложения I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Дата на влизане в сила и прилагане

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

Следните точки от приложението се прилагат от 25 септември 2019 г.:

- точка 4, буква а);
- точка 6, буква б);
- точка 8, буква б).

Следните букви от точка 4 от приложението се прилагат от 5 ноември 2020 г.:

- буква в);
- буква г);
- буква д);
- буква е);
- буква ж);
- буква н);
- буква р).

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

Съставено в Брюксел на 1 август 2019 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, II, III, IV, VI, VII и VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят, както следва:

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

а) вмъква се следната точка 22а:

„22а. „Устройство за запис на разговорите в пилотската кабина („CVR“)“ означава полетно записващо устройство, което е защитено от удар и което използва комбинация от микрофони и други входни устройства за аудиосигнали и цифрови данни за следене и запис на звуковия фон в пилотската кабина и съобщенията до, от и между членовете на летателния екипаж;“

б) точка 25 се заменя със следното:

„25. „Замърсена писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, значителна част от чиято повърхност (независимо дали в отделни части или изцяло), в рамките на използваната дължина и широчина, е покрита с едно или повече от веществата, изброени в дескрипторите на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане;“

в) точка 32 се заличава;

г) точка 42 се заменя със следното:

„42. „Суха писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, чиято повърхност е без видими следи от влага и чиято зона за използване не е замърсена;“

д) вмъква се следната точка 49б:

„49б. „Полетно записващо устройство за параметрите на полета (FDR)“ означава полетно записващо устройство, което е защитено от удар и което използва комбинация от източници на данни за събиране и запис на параметри, които отразяват състоянието и летателните характеристики на въздухоплавателното средство;“

е) вмъква се следната точка 49в:

„49в. „Полетно записващо устройство“ означава вид записващ уред, който е монтиран на борда на въздухоплавателното средство с цел улесняване на разследването във връзка с безопасността при произшествия или инциденти;“

ж) вмъква се следната точка 70а:

„70а. „Дистанция за кацане към момента на пристигане (LDTA)“ означава дистанцията за кацане, която е постижима при нормална експлоатация въз основа на данните за летателните характеристики за кацане и свързаните с тях процедури, определени за преобладаващите условия към момента на кацане;“

з) вмъква се следната точка 103в:

„103в. „Доклад за състоянието на пистата за излитане и кацане (RCR)“ означава изчерпателен стандартизиран доклад във връзка с условията на повърхността на пистата за излитане и кацане и тяхното въздействие върху летателните характеристики за кацане и излитане на самолета, описани посредством код за състоянието на пистата за излитане и кацане;“

и) вмъква се следната точка 107а:

„107а. „Специално подготвена за зимни условия писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане със суха замразена повърхност от уплътнен сняг или лед, която е била обработена с пясък или чакъл или е била механично обработена с цел подобряване на сцеплението с нея;“

й) точка 128 се заменя със следното:

„128. „Мокра писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, по чиято повърхност, в зоната, предназначена да бъде използвана, има видими следи от влага или вода, чиято дълбочина е по-малка или равна на 3 mm;“.

2) В приложение II (Част ARO) допълнение II се заменя със следното:

„Допълнение II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ (при спазване на одобрените условия в ръководството за експлоатация)				
Данни за контакт с издаващия орган Телефон ⁽¹⁾ : _____ ; Факс: _____ ; Електронна поща: _____				
CAO ⁽²⁾ :	Наименование на оператора ⁽³⁾ : Дба Търговско наименование		Дата ⁽⁴⁾ :	Подпис:
Спецификации на операциите #:				
Модел на въздухоплавателно средство ⁽⁵⁾ : Регистрационни знаци ⁽⁶⁾ :				
Видове операции: Търговски операции ☐ Пътници ☐ Товари ☐ Други ⁽⁷⁾ : _____				
Зона на експлоатация ⁽⁸⁾ :				
Специални ограничения ⁽⁹⁾ :				
Специални одобрения:	Да	Не	Спецификация ⁽¹⁰⁾	Забележки
Опасни товари	☐	☐		
Операции при намалена видимост Изпитане Подход и кацане	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ N/A	☐	☐	Максимално време за отклонение ⁽¹⁵⁾ : min.	
Комплексни навигационни летателно-технически характеристики за операции при PBN ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Минимални навигационни летателно-технически характеристики	☐	☐		
Операции с едномоторен турбинен самолет през нощта или при метеорологични условия за полети по прибори (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Операции на вертолети с помощта на системи за изобразяване при нощно виждане	☐	☐		
Подемно-товарни операции с вертолет	☐			
Полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет	☐	☐		

Крайбрежни операции с вертолет	☐	☐		
Обучение на кабинния екипаж ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Издаване на атестация на кабинен екипаж ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Използване на приложения за EFB от тип Б	☐	☐	⁽²¹⁾	
Поддържане на летателната годност	☐	☐	⁽²²⁾	
Други ⁽²³⁾				

⁽¹⁾ Данни за контакт по телефон и факс с компетентния орган, включително кода на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.
⁽²⁾ Вписва се номерът на съответното свидетелство за авиационен оператор (CAO).
⁽³⁾ Вписват се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Впишете „DbA“ (за „извършва стопанска дейност като/Doing business as“) преди търговското наименование.
⁽⁴⁾ Дата на издаване на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.
⁽⁵⁾ Вписват се установените съгласно определението на ИКАО марка, модел и серия на въздухоплавателното средство — или основната серия, ако е определена серия (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
⁽⁶⁾ Регистрационните знаци са изброени в спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация. В случай че за модела въздухоплавателно средство не са приложими всички специални одобрения, неговите регистрационни знаци биха могли да бъдат вписани в колоната за забележки към съответното специално одобрение.
⁽⁷⁾ Други видове транспорт, които трябва да бъдат посочени (например спешна медицинска помощ).
⁽⁸⁾ Посочват се географските райони на разрешената операция (с географски координати или конкретни маршрути, райони за полетна информация или национални или регионални граници).
⁽⁹⁾ Изброяват се приложимите специални ограничения (напр. само VFR, т.е. по правилата за визуални полети, само през деня и т.н.).
⁽¹⁰⁾ В тази колона се посочват минималните условия за всяко одобрение или видът одобрение (със съответните критерии).
⁽¹¹⁾ Вписва се приложимата категория точен подход: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Вписват се минималната хоризонтална видимост по пистата („RVR“) в метри и височината на вземане на решение („DH“) във футове. За всяка посочена категория подход се използва по един ред.
⁽¹²⁾ Вписва се одобрената минимална RVR при излитане в метри. За всяко одобрение може да се използва по един ред, ако са получени няколко одобрения.
⁽¹³⁾ В полето „неприложимо“ (N/A) може да се постави отметка единствено ако максималното полетно ниво за въздухоплавателното средство е под FL290.
⁽¹⁴⁾ Увеличеният обхват на операциите (ETOPS) в момента е приложим само за въздухоплавателни средства с два двигателя. Следователно в полето „неприложимо“ (N/A) може да се постави отметка, ако моделът въздухоплавателно средство има по-малко или повече от два двигателя.
⁽¹⁵⁾ Може да се посочи и праговото разстояние (в NM, т.е. морски мили), както и типът двигател.
⁽¹⁶⁾ Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство (PBN): използва се по един ред за всяко комплексно специално одобрение за PBN (напр. RNP AR APCH), със съответните ограничения, посочени в колоните „Спецификации“ или „Забележки“, или и в двете. В спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация могат да бъдат посочени индивидуални за всяка процедура одобрения на конкретни процедури RNP AR APCH. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
⁽¹⁷⁾ Посочете дали специалното одобрение е ограничено по определени краища на писти за излитане и кацане или летища, или и двете.
⁽¹⁸⁾ Вписва се конкретната комбинация корпус или двигател.
⁽¹⁹⁾ Одобрение за провеждане на обучението и изпитите, задължителни за кандидатите за атестация на кабинен екипаж, както е посочено в приложение V (Част CC) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.
⁽²⁰⁾ Одобрение за издаване на атестация на кабинен екипаж, както е посочено в приложение V (Част CC) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.
⁽²¹⁾ Въвежда се списъкът на приложенията за EFB от тип Б заедно с номера на хардуера за EFB (за преносими EFB). Този списък се съдържа в спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
⁽²²⁾ Името на лицето или организацията, отговарящо/а за осигуряване на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, както и посочване на регламента, по който се изисква това — напр. подчаст Ж от приложение I (Част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014.
⁽²³⁾ Тук могат да бъдат въведени други одобрения или данни, като се използва по един ред (или едно поле с няколко реда) за всяко разрешение (напр. кацане на скъсени дистанции, операции за стръмен подход, намалена изисквана дистанция за кацане, операции с вертолети към или от площадки от обществен интерес, операции с вертолети над враждебна среда, разположена извън натоварена зона, операции с вертолети без възможност за безопасно принудително кацане, операции с увеличени ъгли на крен, максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS).
Формуляр 139 на EASA, издание 6“.

3) Приложение III (Част ORO) се изменя, както следва:

а) точка ORO.GEN.310, буква е), подточка 3 се заменя със следното:

„3) всеки дефект или техническа неизправност, възникнали докато въздухоплавателното средство е под негов оперативен контрол, се докладва на организацията, посочена в буква г);“

- б) точка ORO.SEC.100 се заменя със следното:

„ORO.SEC.100 Сигурност на пилотската кабина — самолети

- а) В самолет, в който пилотската кабина е отделена с надеждна от гледна точка на сигурността врата, тази врата е с възможност за заключване и се осигуряват средства, чрез които кабинният екипаж да уведомява летателния екипаж в случай на подозрителни действия или нарушения на сигурността в кабината.
- б) Всички пътнически самолети, предназначени за търговски превоз на пътници, се оборудват с одобрена, надеждна от гледна точка на сигурността врата на пилотската кабина, която е с възможност за заключване и отключване от работното място на всеки пилот и е конструирана така, че да отговаря на всички приложими изисквания за летателна годност, ако тези самолети попадат в някоя от следните категории:
- 1) самолети с МСТОМ над 54 500 kg;
 - 2) самолети с МСТОМ над 45 500 kg и с MOPSC с повече от 19 пътнически места; или
 - 3) самолети с MOPSC с повече от 60 пътнически места.
- в) Във всички самолети, оборудвани с надеждна от гледна точка на сигурността врата на пилотската кабина в съответствие с буква б):
- 1) тази врата се затваря преди запуск на двигателите за излитане и е заключена, когато това се изисква съгласно процедурите за сигурност или от командира, до изключване на двигателите след кацане, с изключение на случаите, в които се налага упълномощени лица да получат право на достъп или изход в съответствие с националните програми за сигурност в гражданското въздухоплаване;
 - 2) се осигуряват начини за наблюдаване от работното място на всеки пилот на цялата зона около вратата извън пилотската кабина, с оглед на идентифицирането на лицата, изискващи право на достъп, и на установяване на подозрително поведение или потенциална заплаха.“
- 4) Приложение IV (Част CAT) се изменя, както следва:
- а) точка CAT.GEN.MPA.195 се заменя със следното:

„CAT.GEN.MPA.195 Обработка на записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване

- а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът на въздухоплавателното средство съхранява оригиналните записани данни от полетните записващи устройства в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.
- б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите, за да се гарантира постоянната надеждност на полетните записващи устройства, които се изисква да са налични на борда съгласно настоящия регламент.
- в) Операторът гарантира, че записите на полетните параметри и комуникационните съобщения по линията за предаване на данни, които се изисква да бъдат записвани от полетните записващи устройства, се съхраняват. Независимо от това, за целите на изпитването и техническото обслужване на полетните записващи устройства, до 1 час от най-старите записани данни към момента на изпитването могат да бъдат изтрити.
- г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите полетни данни в полетни параметри, изразени в инженерни единици.
- д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.
- е) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010 и Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета (*):
- 1) Освен за целите на осигуряване на надеждност на полетните записващи устройства, звукозаписите от тях не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - и) установена е процедура, свързана с обработката на такива звукозаписи и тяхната транскрипция;

- ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;
 - iii) такива звукозаписи може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.
- 1а) При проверка на звукозаписите от полетното записващо устройство с цел да се гарантира неговата надеждност, операторът защитава неприкосновеността на тези звукозаписи и гарантира, че те не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство.
- 2) Полетните параметри или съобщенията по линията за предаване на данни, записани от полетните записващи устройства, не могат да се използват за цели, различни от разследването на произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, освен ако тези записи отговарят на някое от следните условия:
- i) използват се от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;
 - ii) анонимизирани са;
 - iii) разкриват се при прилагане на процедура за сигурност.
- 3) Освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства, изображения от пилотската кабина, записани от тях, не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
- i) установена е процедура, свързана с обработката на такива изображения;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;
 - iii) такива изображения може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.
- 3а) Когато изображения от пилотската кабина, записани от полетно записващо устройство, се проверяват с цел осигуряване на надеждността на полетното записващо устройство:
- i) тези изображения не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство;
 - ii) ако части от телата на членове на екипажа могат да се видят на изображенията, операторът гарантира поверителността на тези изображения.

(*) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).“;

б) точка САТ.ОР.МРА.140 се изменя, както следва:

— буква а) се заменя със следното:

„а) С изключение на случаите, когато е налице одобрение от компетентния орган в съответствие с приложение V (Част SPA), подчаст Е, операторът не експлоатира двумоторни самолети по маршрут, който съдържа точка, отстояща на по-голямо разстояние от подходящото летище, в стандартни условия на спокойна атмосфера, от подходящата дистанция за съответния тип самолет измежду следните:

- 1) за самолети с летателни характеристики от клас А, с максимална оперативна конфигурация на пътническите места („MOPSC“) с 20 пътнически места или повече, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 60 минути при крейсерска скорост с един неработещ двигател в съответствие с буква б);
- 2) за самолети с летателни характеристики от клас А, с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути или, ако е одобрено от компетентния орган — до 180 минути, за турбореактивни самолети, при крейсерска скорост с един неработещ двигател в съответствие с буква б);
- 3) за самолети с летателни характеристики от клас В или С, според която стойност измежду следните е по-малка:
 - i) разстоянието, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути при крейсерска скорост с един неработещ двигател в съответствие с буква б);
 - ii) 300 NM.“;

— буква г) се заменя със следното:

„г) За да получи одобрението, посочено в буква а), подточка 2, операторът представя доказателства, че:

- 1) са установени процедури за планиране и диспечерско осигуряване на полетите;

- 2) специфични инструкции за техническо обслужване и процедури за гарантиране на целевото равнище на поддържането на летателната годност и надеждността на самолета, в т.ч. неговите двигатели, са установени и включени в програмата на оператора за техническо обслужване на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение I (Част М) към Регламент (ЕС) № 1321/2014, включително:
- i) програма за потреблението на смазочни масла от двигателите;
 - ii) програма за наблюдение на състоянието на двигателя;
- в) точка CAT.OP.MPA.300 се заменя със следното:

„CAT.OP.MPA.300 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети

Преди да започне подход за кацане, командирът:

- а) се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг, отчитайки летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за експлоатация;
 - б) извършва оценка на дистанцията за кацане в съответствие с точка CAT.OP.MPA.303.;
- г) вмъква се следната точка CAT.OP.MPA.301:

„CAT.OP.MPA.301 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолет

Преди да започне подход за кацане, командирът се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване зона за финален подход и за излитане („FATO“) няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг, отчитайки летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за експлоатация.;

- д) вмъква се следната точка CAT.OP.MPA.303:

„CAT.OP.MPA.303 Проверка по време на полет на дистанцията за кацане към момента на пристигане — самолети

- а) Изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен ако разполагаемата дистанция за кацане („LDA“) на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време на кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на дистанцията за кацане към момента на пристигане („LDTA“), и подходът за кацане се изпълнява със самолети с летателни характеристики от клас А, които са сертифицирани в съответствие с някоя от следните сертификационни спецификации, както е посочено в типовия сертификат:
 - (1) CS-25 или еквивалентни;
 - (2) CS-23 от ниво 4 с летателни характеристики за ниво „Висока скорост“ или еквивалентно ниво.
- б) За самолети с летателни характеристики от клас А, различни от посочените в буква а), изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен в една от следните ситуации:
 - (1) разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време за кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на LDТА;
 - (2) ако липсват летателни характеристики за оценка на LDТА, разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане в разчетното време за кацане е равна поне на изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, според случая.
- в) За самолети с летателни характеристики от клас В изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен в една от следните ситуации:
 - (1) разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време за кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на LDТА;
 - (2) ако липсват летателни характеристики за оценка на LDТА, разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане в разчетното време за кацане е равна поне на изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.330 или CAT.POL.A.335, според случая.

- г) За самолети с летателни характеристики от клас С изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен в една от следните ситуации:
- (1) разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време за кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на LDТА;
 - (2) ако липсват летателни характеристики за оценка на LDТА, разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане в разчетното време за кацане е равна поне на изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, според случая.
- д) Летателните характеристики за оценка на LDТА се основават на одобрените данни, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство. Когато одобрените данни, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, са недостатъчни по отношение на оценката на LDТА, те се допълват с други данни, които са определени в съответствие с приложимите стандарти за сертифициране за самолети или са определени в съответствие с АМС, издадени от Агенцията.
- е) Операторът посочва в ръководството за експлоатация летателните характеристики за оценка на LDТА и допусканията, направени за нейното разработване, включително други данни, които — в съответствие с буква д), могат да се използват за допълване на информацията, съдържаща се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.“;
- е) вмъква се следната точка CAT.OP.MPA.311:

„CAT.OP.MPA.311 Докладване относно спиращия ефект на пистата за излитане и кацане

Когато спиращият ефект на пистата за излитане и кацане по време на пробега след кацане е по-лош от докладвания от летищния оператор в доклада за състоянието на пистата за излитане и кацане (RCR), командирът уведомява органа за обслужване на въздушното движение (ОВД) посредством специален доклад от въздухоплавателно средство (AIREP) във възможно най-кратък срок.“;

- ж) в точка CAT.POL.A.105 буква г) се заменя със следното:

„г) Операторът отчита точността на картите, когато оценява изискванията за излитане от приложимите глави.“;

- з) в точка CAT.POL.A.105 буква д) се заличава;

- и) в точка CAT.POL.A.215 букви б), в) и г) се заменят със следното:

„б) Чистата траектория на полета по маршрут има положителен градиент на височина най-малко 1 000 ft над терена или препятствията по маршрута в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс.

в) Чистата траектория на полета по маршрут позволява на самолета да продължи полета от крейсерска височина до летище, където кацането може да се извърши в съответствие с точка CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, според случая. Чистата траектория на полета по маршрут осигурява минимална височина над терена или препятствията по маршрута от най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс, като се отчитат следните елементи:

- 1) приема се, че двигателят е отказал в най-критичната точка на маршрута;
- 2) отчита се ефектът на вятъра върху траекторията на полета;
- 3) разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, позволяващо да бъде достигнато летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател с необходимия резерв от гориво в съответствие с точка CAT.OP.MPA.150, подходящо за резервно летище, ако се прилага безопасна процедура;
- 4) летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател, отговаря на следните критерии:
 - i) изпълнени са изискванията за летателни характеристики при очакваната маса при кацане;
 - ii) метеорологичните доклади или прогнози и докладите за условията на пистата за излитане и кацане показват, че може да се извърши безопасно кацане в разчетното време за кацане;
- 5) ако ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не съдържа данни за чистата траектория на полета по маршрут, брутната траектория на полета по маршрута с един неработещ двигател се намалява с положителен градиент 1,1 % за самолети с два двигателя, 1,4 % за самолети с три двигателя и 1,6 % за самолети с четири двигателя.

- г) Операторът увеличава стойностите, предвидени в букви б) и в), до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5.“;

- й) точка CAT.POL.A.220 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.220 Полет по маршрут — самолети с три или повече двигателя, с два неработещи двигателя

- а) Самолет с три или повече двигателя не може да се отдалечава от летище, за което са изпълнени съответно изискванията на точка CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, буква а) за очакваната маса при кацане, в която и да било точка от планирания курс, отстояща на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, освен ако са изпълнени условията от букви б)–е) от настоящата точка.
- б) Данните за чистата траектория на полет по маршрут с два неработещи двигателя позволяват самолетът да продължи полета в очакваните метеорологични условия от точката, в която се приема, че два двигателя са отказали едновременно, до летище, на което е възможно кацане и пълно спиране, прилагайки установената процедура за кацане с два неработещи двигателя. Чистата траектория на полета по маршрут осигурява минимална височина над терена или препятствията по маршрута от най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс. На височини и при метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, се отчита въздействието от тяхното използване върху чистата траектория на полета по маршрут. Ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5, операторът увеличава предписаните стойности, предвидени във второто изречение, до 18,5 km (10 NM).
- в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът се експлоатира на разстояние, отстоящо на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, от летището, посочено в буква а).
- г) Чистата траектория на полета трябва да има положителен градиент на височина 1 500 ft над летището, на което се приема, че ще се изпълни кацането след отказ на два двигателя.
- д) Разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, съответстващо на необходимия резерв за достигане на летището за кацане, посочен в буква е), ако се прилага безопасна процедура.
- е) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, е не по-малка от масата, включваща достатъчно гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се изпълни кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 450 m (1 500 ft) директно над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути при крейсерска мощност или тяга, според случая.“;
- к) точка CAT.POL.A.230 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.230 Кацане — сухи писти за излитане и кацане

- а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време за кацане на летището на местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане:
- (1) за самолети с турбореактивни двигатели — в границите на 60 % от разполагаемата дистанция за кацане („LDA“);
 - (2) за самолети с турбовитлови двигатели — в границите на 70 % от LDA;
 - (3) чрез дерогация от буква а), подточки 1 и 2, за самолети, които са одобрени за експлоатация при намалена дистанция за кацане съгласно точка CAT.POL.A.255 — в границите на 80 % от LDA.
- б) Когато се прилагат процедури за стръмен подход за кацане операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), подточка 1 или 2, според случая, на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 60 ft, но не по-ниска от 35 ft, при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.245.
- в) При кацане на скъсена дистанция операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), подточка 1 или 2, според случая, и при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.250.
- г) При определяне на масата при кацане операторът взема предвид следното:
- (1) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента на вятъра;
 - (2) корекции, както е предвидено в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

- д) За да бъде допуснат самолетът до полет:
- (1) кацането трябва да бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при спокойна атмосфера;
 - (2) кацането трябва да бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, за която има най-голяма вероятност да бъде определена за кацане, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките за наземното обслужване на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.
- е) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква д), подточка 2 за летището на местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с едно от следните изисквания:
- (1) букви а)–г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е суха;
 - (2) точка CAT.POL.A.235, букви а)–г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е мокра или замърсена.“;
- л) точка CAT.POL.A.235 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.235 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане

- а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или и двете, покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра, LDA трябва да е една от следните дистанции:
- (1) дистанцията за кацане, предвидена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство и предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет, но не по-къса от изискваното съгласно точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая;
 - (2) ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не е предвидена дистанция за кацане, предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет — поне 115 % от изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая;
 - (3) дистанция за кацане, по-къса от необходимата съгласно буква а), подточка 2, но не по-къса от изискваната съгласно точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая, ако пистата за излитане и кацане разполага със специфични характеристики за подобряване на сцеплението и в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство се съдържа конкретна допълнителна информация за дистанцията за кацане на този тип писта за излитане и кацане;
 - (4) чрез дерогация от буква а), подточки 1, 2, и 3, за самолети, които са одобрени за експлоатация при намалена дистанция за кацане съгласно точка CAT.POL.A.255 — дистанцията за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.255, буква б), подточка 2, в), Б).
- б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е замърсена, LDA трябва да е една от следните дистанции:
- (1) поне дистанцията за кацане, определена в съответствие с буква а), или поне 115 % от дистанцията за кацане, определена в съответствие с одобрените данни за дистанцията за кацане на замърсени писти за излитане и кацане, или еквивалентни данни, в зависимост от това коя стойност е по-голяма;
 - (2) на специално подготвени за зимни условия писти за излитане и кацане — дистанция за кацане, по-къса от изискваната съгласно буква б), подточка 1, но не по-къса от изискваната съгласно буква а), може да бъде използвана, ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство се съдържа конкретна допълнителна информация за дистанциите за кацане на замърсени писти. Тази дистанция за кацане трябва да е поне 115 % от дистанцията за кацане, съдържаща се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.
- в) Чрез дерогация от буква б), увеличението от 15 % не трябва да се прилага, ако вече е включено в одобрените данни за дистанцията за кацане или еквивалентни данни.
- г) По отношение на букви а) и б) се прилагат съответно критериите от точка CAT.POL.A.230, букви б), в) и г).
- д) За да бъде допуснат самолетът до полет:
- (1) кацането трябва да бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при спокойна атмосфера;
 - (2) кацането трябва да бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, за която има най-голяма вероятност да бъде определена за кацане, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките за наземното обслужване на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.
- е) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква д), подточка 1 за летище на местоназначение, за което съответните метеорологични доклади или прогнози показват, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е замърсена и където кацането зависи от определен компонент на вятъра, самолетът се допуска до полет само ако са определени две резервни летища.

- ж) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква д), подточка 2 за летище на местоназначение, за което съответните метеорологични доклади или прогнози показват, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра или замърсена, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище.
- з) По отношение на букви е) и ж) определеното резервно летище или летища трябва да позволяват спазването на едно от следните условия:
- (1) точка CAT.POL.A.230, букви а)—г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е суха;
 - (2) точка CAT.POL.A.235, букви а)—г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е мокра или замърсена.“;
- м) в точка CAT.POL.A.250, буква б) се вмъква следната подточка 11а:
- „11а) забраняват се операции при намалена изисквана дистанция за кацане в съответствие с точка CAT.POL.A.255;“
- н) вмъква се следната точка CAT.POL.A.255:

„CAT.POL.A.255 Одобрение на операции при намалена изисквана дистанция за кацане

- а) Операторът на самолет може да изпълнява кацане в рамките на 80 % от разполагаемата дистанция за кацане (LDA), ако са изпълнени следните условия:
- 1) самолетът е с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко;
 - 2) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство съдържа декларация за допустимост за намалена изисквана дистанция за кацане на самолета;
 - 3) самолетът се използва за чартърни превози по заявка при операции на търговския въздушен транспорт (TBT);
 - 4) масата при кацане на самолета позволява кацане и окончателно спиране в рамките на намалената дистанция за кацане;
 - 5) операторът е получил предварително одобрение от страна на компетентния орган.
- б) За да получи одобрението, посочено в буква а), подточка 5, операторът представя доказателства за едно от следните обстоятелства:
- 1) че е направена оценка на риска, за да се докаже, че е постигнато равнище на безопасност, еквивалентно на това, предвидено в точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая;
 - 2) че са изпълнени следните условия:
 - i) забранени са процедури за специални подходи, като например стръмни подходи, планирана височина на прелитане на прага, по-голяма от 60 ft или по-малка от 35 ft, операции при намалена видимост, подходи извън критериите за стабилизан подход, одобрени съгласно точка CAT.OP.MPA.115, буква а);
 - ii) забранява се кацане на скъсена дистанция в съответствие с точка CAT.POL.A.250;
 - iii) забранено е кацането на замърсени писти за излитане и кацане;
 - iv) установен е подходящ процес за обучение, проверка и мониторинг на летателния екипаж;
 - v) операторът е въвел програма за разчет на летателните характеристики при кацане (ALAP), за да гарантира, че са спазени следните условия:
 - А) няма прогнози за гръбен вятър в очакваното време на пристигане;
 - Б) ако се очаква пистата за излитане и кацане да е мокра в очакваното време на пристигане, дистанцията за кацане към момента на допускане до полет се определя в съответствие с точка CAT.OP.MPA.303, буква а) или б), според случая, или е равна на 115 % от дистанцията за кацане, определена за сухи писти за излитане и кацане, като се взема по-голямата стойност;
 - В) няма прогнози за замърсена писта за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;
 - Г) няма прогнози за неблагоприятни метеорологични условия на пистата за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;
 - vi) цялото оборудване, засягащо летателните характеристики за кацане, е функциониращо преди започването на полета;

- vii) летателният екипаж се състои от поне двама квалифицирани и обучени пилоти, които имат скорошен опит при изпълнение на полети с намалена изисквана дистанция за кацане;
 - viii) въз основа на преобладаващите условия за планирания полет командирът взема окончателното решение за изпълнението на полет с намалена изисквана дистанция за кацане и може да реши да не го изпълни, ако счита, че това е в интерес на безопасността;
 - ix) допълнителни условия на летището, ако такива са определени от компетентния орган, който е сертифицирал летището, като се вземат предвид орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход за кацане, както и съображения, свързани с минаване на втори кръг и прекратено кацане.“;
- o) точка CAT.POL.A.330 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.330 Кацане — сухи писти за излитане и кацане

- a) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището на местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от LDA.
 - b) Чрез дерогация от буква а) и при условие че са спазени изискванията от точка CAT.POL.A.355 масата на самолета при кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището на местоназначение, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 80 % от LDA.
 - в) При определяне на масата при кацане операторът взема предвид следното:
 - 1) надморската височина на летището;
 - 2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента на вятъра;
 - 3) типа на покритието на пистата за излитане и кацане;
 - 4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.
 - г) При стръмен подход за кацане операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 60 ft, но не по-ниска от 35 ft, при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.345.
 - д) При кацане на скъсена дистанция операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.350.
 - е) За да бъде допуснат самолетът до полет:
 - 1) кацането трябва да бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при спокойна атмосфера;
 - 2) кацането трябва да бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, за която има най-голяма вероятност да бъде определена за кацане, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките за наземното обслужване на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.
 - ж) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква е), подточка 2 за летището на местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията на букви а)–е).“;
- п) точка CAT.POL.A.335 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.335 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане

- a) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра, LDA трябва да е една от следните дистанции:
 - (1) дистанцията за кацане, предвидена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство и предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет, но не по-къса от изискваното съгласно точка CAT.POL.A.330;
 - (2) ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не е предвидена дистанция за кацане, предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет — поне 115 % от изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.330, буква а);

- (3) дистанция за кацане, по-къса от необходимата съгласно буква а), подточка 2, но не по-къса от изискваната съгласно точка CAT.POL.A.330, буква а), според случая, ако пистата за излитане и кацане разполага със специфични характеристики за подобряване на сцеплението и в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство се съдържа конкретна допълнителна информация за дистанцията за кацане на този тип писта за излитане и кацане;
- (4) чрез дерогация от буква а), подточки 1, 2, и 3, за самолети, които са одобрени за експлоатация при намалена дистанция за кацане съгласно точка CAT.POL.A.355 — дистанцията за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.355, буква б), подточка 7, iii).
- б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е замърсена, дистанцията за кацане не трябва да надвишава LDA. Операторът посочва в ръководството за експлоатация данните за разчет на дистанцията за кацане.“;
- р) вмъква се следната точка CAT.POL.A.355:

„CAT.POL.A.355 Одобрение на операции при намалена изисквана дистанция за кацане

- а) операции с маса на самолета при кацане, която позволява кацане и окончателно спиране в границите на 80 % от LDA, изискват предварително одобрение от компетентния орган. Това одобрение се получава за всяка писта за излитане и кацане, на която се извършват операции с намалена изисквана дистанция за кацане.
- б) За да получи одобрението, посочено в буква а), операторът извършва оценка на риска, за да докаже, че е постигнато равнище на безопасност, еквивалентно на това, предвидено в точка CAT.POL.A.330, буква а), и са изпълнени най-малко следните условия:
- 1) държавата, в която се намира летището, е установила, че операцията е от обществен интерес и необходимост, които се дължат на отдалечеността на летището или на физическите ограничения, свързани с удължаването на пистата за излитане и кацане;
 - 2) забранено е кацането на скъсена дистанция в съответствие с точка CAT.POL.A.350 и подходите извън критериите за стабилизирани подходи, одобрени съгласно точка CAT.OP.MPA.115, буква а);
 - 3) забранено е кацането на замърсени писти за излитане и кацане;
 - 4) в ръководството за експлоатация е определена и се прилага специфична процедура за контрол на зоната на опиране; тази процедура трябва да включва подходящи инструкции за минаване на втори кръг и за прекратено кацане, когато опирането е невъзможно в определената зона;
 - 5) установена е подходяща програма за аеродромни тренировки и проверки на летателния екипаж;
 - 6) летателният екипаж притежава квалификация и има скорошен опит при изпълнение на полети с намалена изисквана дистанция за кацане на съответното летище;
 - 7) операторът е въвел програма за разчет на летателните характеристики при кацане (ALAP), за да гарантира, че са спазени следните условия:
 - i) няма прогнози за гръбен вятър в очакваното време на пристигане;
 - ii) ако се очаква пистата за излитане и кацане да е мокра в очакваното време на пристигане, дистанцията за кацане към момента на допускане до полет се определя в съответствие с точка CAT.OP.MPA.303, буква в) или е равна на 115 % от дистанцията за кацане, определена за сухи писти за излитане и кацане, като се взема по-голямата стойност;
 - iii) няма прогнози за замърсена писта за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;
 - iv) няма прогнози за неблагоприятни метеорологични условия на пистата за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;
 - 8) определени са оперативни процедури, които гарантират, че:
 - i) цялото оборудване, засягащо летателните характеристики за кацане и дистанцията за кацане, е функциониращо преди започването на полета;
 - ii) летателният екипаж използва правилно устройствата за отрицателно ускорение;
 - 9) определени са специфични инструкции за техническото обслужване и оперативни процедури за устройствата за отрицателно ускорение на самолета, с цел повишаване на надеждността на тези системи;

- 10) финалният подход за кацане и кацането се изпълняват единствено при визуални метеорологични условия (VMC);
- 11) допълнителни условия на летището, ако такива са определени от компетентния орган, който е сертифицирал летището, като се вземат предвид орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход за кацане, както и съображения, свързани с минаване на втори кръг и прекратено кацане.“;
- с) в точка CAT.POL.A.415 букви г) и д) се заменят със следното:
- „г) Стойностите, предвидени в буква а), се увеличават до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5.
- д) Разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, позволяващо да бъде достигнато летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател с необходимия резерв от гориво в съответствие с точка CAT.OP.MPA.150, подходящо за резервно летище, ако се прилага безопасна процедура.“;
- т) точка CAT.POL.A.420 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.420 Полет по маршрут — самолети с три или повече двигателя, с два неработещи двигателя

- а) Самолет с три или повече двигателя не може да се отдалечава от летище, за което са изпълнени изискванията на точка CAT.POL.A.430 за очакваната маса при кацане, в която и да било точка от планирания курс, отстояща на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, освен ако са изпълнени условията от букви б)–д) от настоящата точка.
- б) Траекторията на полет по маршрут с два неработещи двигателя позволява на самолета да продължи полета в очакваните метеорологични условия при минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс до летище, съответстващо на летателните характеристики на самолета за очакваната маса при кацане.
- в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът се експлоатира на разстояние, отстоящо на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, от летището, посочено в буква а).
- г) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, е не по-малка от масата, включваща достатъчно гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се изпълни кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 450 m (1 500 ft) директно над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути при крейсерска мощност или тяга, според случая.
- д) Разполагаемата скорост на изкачване на самолета е със 150 ft за минута по-малка от определената.
- е) Стойностите, предвидени в буква б), се увеличават до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5.
- ж) Разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, позволяващо да бъде достигнато летището с необходимия резерв от гориво в съответствие с буква г), ако се прилага безопасна процедура.“;
- у) в точка CAT.POL.A.430, буква а) подточка 4 се заменя със следното:
- „4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.“;
- ф) в точка CAT.POL.A.435 буква а) се заменя със следното:
- „а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра, LDA трябва да е една от следните дистанции:
- 1) дистанцията за кацане, предвидена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство и предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет, но не по-къса от изискваното съгласно точка CAT.POL.A.430;
- 2) ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не е предвидена дистанция за кацане, предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет — поне 115 % от изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.430.“;
- х) в точка CAT.IDE.A.185 се добавя следната буква и):
- „и) Самолети с МСТОМ над 27 000 kg, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г., се оборудват с алтернативен източник на захранване, към който автоматично се прехвърлят устройството за запис на разговорите в пилотската кабина и монтираният в пилотската кабина микрофон, в случай че всички останали източници на захранване на устройството за запис на разговорите в пилотската кабина бъдат прекъснати.“;

ц) вмъква се следната точка CAT.IDE.A.191:

„CAT.IDE.A.191 Олекотени полетни записващи устройства

- а) Самолети с турбинни двигатели, с МСТОМ, по-голяма или равна на 2 250 kg, и самолети с MOPSC с повече от 9 пътнически места се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
- 1) те не попадат в приложното поле на точка CAT.IDE.A.190, буква а);
 - 2) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.
- б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.
- в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.
- г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.“;
- ч) точка CAT.IDE.A.230, буква б) се заменя със следното:
- „б) Запасите от кислород, посочени в буква а), трябва да бъдат достатъчни за остатъка от полета в условия на разгерметизиран самолет, когато барометричната височина в кабината е между 8 000 и 15 000 ft, за поне 2 % от превозваните пътници, но най-малко за едно лице.“;
- ш) точка CAT.IDE.A.230, буква г) се заменя със следното:
- „г) Оборудването за кислород за първа помощ трябва има възможност да генерира поток към всяко лице.“;
- щ) точка CAT.IDE.A.345 се изменя, както следва:
- i. заглавието на точката се заменя със следното:

„CAT.IDE.A.345 Комуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация“

- ii. точка CAT.IDE.A.345, буква а) се заменя със следното:
- „а) Самолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети, по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.“;
- aa) вмъква се следната точка CAT.IDE.H.191:

„CAT.IDE.H.191 Олекотени полетни записващи устройства

- а) Вертолетите с турбинни двигатели, с МСТОМ, по-голяма или равна на 2 250 kg, се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
- 1) те не попадат в приложното поле на точка CAT.IDE.H.190, буква а);
 - 2) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.
- б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.
- в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.

- г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.“;

бб) точка CAT.IDE.H.345 се изменя, както следва:

- i. заглавието на точката се заменя със следното:

„CAT.IDE.H.345 Комуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация“;

- ii. точка CAT.IDE.H.345, буква а) се заменя със следното:

„а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети, по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.“

5) Приложение V (Част SPA) се изменя, както следва:

- а) точка SPA.SET-IMC.105, буква б) се заменя със следното:

„б) специфични инструкции за техническо обслужване и процедури за гарантиране на целевото равнище на поддържане на летателната годност и надеждността на самолета и системата за задвижване са установени и включени в програмата на оператора за техническо обслужване на въздухоплавателното средство в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014, включително всичко посочено по-долу:

1) програма за наблюдение на работата на двигателя с изключение на самолетите, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено след 31 декември 2004 г. и които имат автоматична система за наблюдение;

2) програма за надеждност на системата за задвижване и на свързаните с нея системи;“.

б) Приложение VI (Част NCC) се изменя, както следва:

- а) точка NCC.GEN.101 се заменя със следното:

„Одобрените организации за обучение, които е необходимо да спазват изискванията от настоящото приложение, трябва също да спазват:

а) ORO.GEN.310, според случая; както и

б) ORO.MLR.105.“;

- б) точка NCC.GEN.145 се заменя със следното:

„NCC.GEN.145 Обработка на записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване

а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът на въздухоплавателното средство съхранява оригиналните записани данни от полетните записващи устройства в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.

б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите, за да се гарантира постоянната надеждност на полетните записващи устройства, които се изисква да са налични на борда.

в) Операторът гарантира, че записите на полетните параметри и комуникационните съобщения по линията за предаване на данни, които се изисква да бъдат записвани от полетните записващи устройства, се съхраняват. Независимо от това, за целите на изпитването и техническото обслужване на полетните записващи устройства, до 1 час от най-старите записани данни към момента на изпитването могат да бъдат изтрети.

г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите полетни данни в полетни параметри, изразени в инженерни единици.

- д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.
- е) Без да се засягат разпоредбите на регламенти (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) 2016/679:
- 1) Освен за целите на осигуряване на надеждност на полетните записващи устройства, звукозаписите от тях не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - i) установена е процедура, свързана с обработката на такива звукозаписи и тяхната транскрипция;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;
 - iii) такива звукозаписи може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.
 - 1а) При проверка на звукозаписите от полетното записващо устройство с цел да се гарантира неговата надеждност, операторът защитава неприкосновеността на тези звукозаписи и гарантира, че те не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство.
 - 2) Полетните параметри или съобщенията по линията за предаване на данни, записани от полетните записващи устройства, не могат да се използват за цели, различни от разследването на произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, освен ако тези записи отговарят на някое от следните условия:
 - i) използват се от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;
 - ii) анонимизирани са;
 - iii) разкриват се при прилагане на процедура за сигурност.
 - 3) Освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства, изображения от пилотската кабина, записани от тях, не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - i) установена е процедура, свързана с обработката на такива изображения;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;
 - iii) такива изображения може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.
 - 3а) Когато изображения от пилотската кабина, записани от полетно записващо устройство, се проверяват с цел осигуряване на надеждността на полетното записващо устройство:
 - i) тези изображения не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство;
 - ii) ако части от телата на членове на екипажа могат да се видят на изображенията, операторът гарантира поверителността на тези изображения.“;
- в) точка NCC.OP.225 се заменя със следното:

„NCC.OP.225 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети

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

- г) вмъква се следната точка NCC.OP.226:

„NCC.OP.226 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване зона за финален подход и за излитане („FATO“) няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.“

7) Приложение VII (Част NCO) се изменя, както следва:

а) точка NCO.OP.205 се заменя със следното:

„NCO.OP.205 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети

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

б) вмъква се следната точка NCO.OP.206:

„NCO.OP.206 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети

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

в) точка NCO.SPEC.MCF.105, буква а) се заменя със следното:

„б) Чрез дерогация от точка NCO.GEN.105 буква а), подточка 4 от настоящото приложение, полети за проверка на техническото обслужване могат да се изпълняват с въздухоплавателно средство, което е било допуснато до експлоатация след непълно техническо обслужване в съответствие с точка M.A.801, буква е) от приложение I (Част М), точка 145.A.50, буква д) от приложение II (Част 145) или точка ML.A.801, буква е) от приложение Vb (Част ML) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.“;

г) точка NCO.SPEC.MCF.130 се заменя със следното:

„NCO.SPEC.MCF.130 Симулиране на извънредни или аварийни процедури по време на полет

Чрез дерогация от точка NCO.SPEC.145, командирът може да симулира ситуации, които изискват прилагането на извънредни или аварийни процедури със специалист за изпълнение на специални задания на борда, ако симулацията е необходима с оглед предназначението на полета и ако това е определено в контролната карта, посочена в точка NCO.SPEC.MCF.110 или в оперативните процедури.“

8) Приложение VIII (Част SPO) се изменя, както следва:

а) точка SPO.GEN.140, буква а), подточка 10 се заменя със следното:

„10) техническият борден дневник на въздухоплавателното средство съгласно Регламент (ЕС) № 1321/2014, ако е приложимо;“

б) точка SPO.GEN.145 се заменя със следното:

„SPO.GEN.145 Обработка на записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване

а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът на въздухоплавателното средство съхранява оригиналните записани данни от полетните записващи устройства в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.

б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите, за да се гарантира постоянната надеждност на полетните записващи устройства, които се изисква да са налични на борда.

в) Операторът гарантира, че записите на полетните параметри и комуникационните съобщения по линията за предаване на данни, които се изисква да бъдат записвани от полетните записващи устройства, се съхраняват. Независимо от това, за целите на изпитването и техническото обслужване на полетните записващи устройства, до 1 час от най-старите записани данни към момента на изпитването могат да бъдат изтрети.

г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите полетни данни в полетни параметри, изразени в инженерни единици.

д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.

- е) Без да се засягат разпоредбите на регламенти (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) 2016/679 и освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства:
- 1) Звукозаписите от тях не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - i) установена е процедура, свързана с обработката на такива звукозаписи и тяхната транскрипция;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;
 - iii) такива звукозаписи може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.
 - 1а) При проверка на звукозаписите от полетното записващо устройство с цел да се гарантира неговата надеждност, операторът защитава неприкосновеността на тези звукозаписи и гарантира, че те не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство.
 - 2) Полетните параметри или съобщенията по линията за предаване на данни, записани от полетните записващи устройства, не могат да се използват за цели, различни от разследването на произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад. Това ограничение не се прилага, освен ако тези записи отговарят на някое от следните условия:
 - i) използват се от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;
 - ii) анонимизирани са;
 - iii) разкриват се при прилагане на процедура за сигурност.
 - 3) Освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства, изображения от пилотската кабина, записани от тях, не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - i) установена е процедура, свързана с обработката на такива изображения;
 - ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;
 - iii) такива изображения може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.
 - 3а) Когато изображения от пилотската кабина, записани от полетно записващо устройство, се проверяват с цел осигуряване на надеждността на полетното записващо устройство:
 - i) тези изображения не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство;
 - ii) ако части от телата на членове на екипажа могат да се видят на изображенията, операторът гарантира поверителността на тези изображения.“;
- в) точка SPO.OP.210 се заменя със следното:

„SPO.OP.210 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети

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

- г) вмъква се следната точка SPO.OP.211:

„SPO.OP.211 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети

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

- д) вмъква се следната точка SPO.IDE.A.146:

„SPO.IDE.A.146 Олекотени полетни записващи устройства

- а) Самолети с турбинни двигатели, с МСТОМ, по-голяма или равна на 2 250 kg, и самолети с MOPSC с повече от 9 пътнически места се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - 1) те не попадат в приложното поле на точка SPO.IDE.A.145, буква а);

- 2) използват се за търговски операции;
- 3) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.
- б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.
- в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.
- г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.“;
- е) вмъква се следната точка SPO.IDE.H.146:

„SPO.IDE.H.146 Олекотени полетни записващи устройства

- а) Вертолети с турбинни двигатели, с МСТОМ, по-голяма или равна на 2 250 kg, се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - 1) те попадат в приложното поле на точка SPO.IDE.H.145, буква а);
 - 2) използват се за търговски операции;
 - 3) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.
 - б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.
 - в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.
 - г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
 - д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.“;
 - ж) точка SPO.SPE.MCF.100, буква а) се заменя със следното:
 - „а) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ — когато се очаква използването на извънредни или аварийни процедури, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, или когато с полета трябва да се докаже функционирането на резервна система или други устройства за безопасност;“.
-