

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/2148 НА КОМИСИЯТА**от 8 октомври 2020 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на безопасността на пистите за излитане и кацане и аеронавигационните данни****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ⁽¹⁾, и по-специално член 39, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 139/2014 ⁽²⁾ на Комисията се определят изискванията и административните процедури, отнасящи се до летищата, включително тяхното управление, експлоатация, сертифициране и надзор.
- (2) Регламент (ЕС) № 139/2014 съдържа общи изисквания за летищните оператори по отношение на управлението на аеронавигационните данни и аеронавигационната информация. За да бъдат запазени или повишени настоящите нива на безопасност при експлоатацията на летищата, летищните оператори следва да бъдат задължени да осигуряват висококачествени аеронавигационни данни и аеронавигационна информация в рамките на веригата от аеронавигационни данни — от изготвянето на данните до предоставянето им за целите на аеронавигационното информационно обслужване. За тази цел изискванията за качество на данните следва да се допълнят на оперативното ниво, аналогично на изискванията, които се прилагат към доставчиците на аеронавигационно обслужване за УВД, и по-специално що се отнася до защитата, каталогизирането и обмена на данни.
- (3) Безопасността на пистите за излитане и кацане (ПИК) е една от категориите, определени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) като високорискови за възникването на произшествия. Произшествията, свързани с безопасността на ПИК, представляват по-голямата част от всички произшествия на глобално равнище. Поради това Регламент (ЕС) № 139/2014 следва да бъде изменен, за да се намали броят на произшествията, свързани с безопасността на ПИК, и сериозните инциденти, възникващи при нерегламентирани навлизания на ПИК, но също така и други събития, свързани с безопасността на ПИК, като обръкване на писта, наземни сблъсквания и излизания извън границите на ПИК.
- (4) Програмите за обучение и проверка на професионалната подготовка на оперативния персонал, в това число за първоначално и периодично обучение, следва да бъдат хармонизирани във всички държави членки, като се въведат общи изисквания за обучението, които летищните оператори следва да спазват.
- (5) Летищните оператори следва да съхраняват документация с описание на проведеното обучение, регистри с разрешителни за управление, разрешителни за управление и техническо обслужване на превозните средства и за езиковите умения.
- (6) Настоящата нормативна уредба не включва изискване за изготвянето на NOTAM съобщение (известие за пилотите) от летищния оператор. Този факт води до правна несигурност относно това кога, по какви причини и при какви условия е нужно летищният оператор да изготвя NOTAM съобщение за обстоятелство, което може да окаже въздействие върху безопасността. Поради това изменението следва да допълни нормативната уредба за изготвяне и публикуване на NOTAM съобщение от страна на летищния оператор, като се вземат предвид разпоредбите на приложение 15 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г. („Чикагската конвенция“).

⁽¹⁾ ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1).

- (7) Разследванията на произшествия показват, че стандартите за оценка и докладване на състоянието на повърхността на ПИК не са хармонизирани, както и че този факт е основен фактор, допринасящ за излизания извън границите на ПИК, и по-специално когато те са мокри или замърсени. Затова ИКАО измени редица стандарти и препоръчителни практики (SARP) в няколко приложения към Чикагската конвенция и изготви подробни насоки с цел да бъде въведен формат за оценка и докладване на състоянието на повърхността на ПИК, който да е хармонизиран на глобално равнище.
- (8) Поради това Регламент (ЕС) № 139/2014 следва да бъде изменен, за да се въведат приложимите SARP на ИКАО по отношение на оценката и докладването на състоянието на повърхността на ПИК, включително да бъдат добавени определения на новите понятия.
- (9) С оглед на намаляването на риска от събитие, възникващо поради разминавания в очакванията при предаване на дейностите по експлоатацията, на летищния персонал следва да се предоставя актуализирана информация за оперативната ситуация към момента на предаването.
- (10) Чужди предмети/отломки (FOD) по маневрените площи и пероните представляват сериозен риск за безопасността при експлоатацията на летищата. Мерките за ефективно намаляване на този риск следва да се основават на SARP и насоките на ИКАО, както и на международно приетите практики.
- (11) Водачите на превозни средства, състоянието и пригодността на превозните средства, както и тяхното оборудване за комуникация и обзор, също са фактори, които допринасят за възникването на събития, свързани с безопасността на ПИК и с повреждане на въздухоплавателните средства. Условията за издаване на разрешителни на водачите на превозни средства и за самите превозни средства следва да бъдат затегнати и да се въведат нови правила за експлоатацията на превозни средства по работната площ и по други експлоатационни площи на летището.
- (12) На база на препоръките за безопасност и обратната връзка от държавите членки и заинтересованите страни Комисията установи, че е необходимо да се подобри осведомеността относно ситуацията на пилотите, персонала, отговарящ за обслужването на въздушното движение, и водачите на превозни средства, когато работят в маневрената площ, като мярка за предотвратяване на нерегламентирани навлизания на ПИК. Поради това следва да бъдат въведени разпоредби за осигуряване на езикови умения по английски език на водачите на превозни средства, работещи на маневрената площ на летището, които да отговарят на даденото оперативно ниво. На някои летища обаче използването на този език не повишава непременно безопасността при експлоатацията на ПИК. Поради това компетентните органи следва да имат право да се отклоняват от изискването за езикови умения по английски език, когато това е подкрепено от оценка на безопасността, обхващаща едно или няколко летища.
- (13) Броят на превозните средства на летището трябва да бъде ограничен само до необходимия за осигуряване на безопасността на операциите. За да се преодолее проблемът с обръкване на позивните, тези превозни средства следва да бъдат подходящо оборудвани, включително с радио или осветление. Следва да бъдат предвидени изключения за превозни средства, които не отговарят на условията за експлоатация, но е необходимо временно да имат достъп до летището и да осъществят определена дейност на негова територия. За да се осигури хармонизирането на законодателството на Съюза със стандартите на ИКАО, правилата за управление на превозните средства на летищата следва да бъдат основани на приложения 2 и 14 към Чикагската конвенция и насоките на ИКАО в документ 4444 PANS-ATM.
- (14) Разследванията на произшествия и сериозни инциденти по време на изтегляне или буксиране на въздухоплавателни средства показват, че липсата на осведоменост относно ситуацията, неадекватните разрешения и недостатъчното или неподходящото осветление на теглените въздухоплавателни средства през нощта са фактори, допринасящи за повреждане на въздухоплавателните средства. Поради това следва да бъдат въведени мерки за повишаване на безопасността при извършването на изтегляне или буксиране на въздухоплавателни средства, и по-специално използване на маршрути, насочване, осветление, комуникационни процедури, координация между различните участници, както и специфични мерки за справяне с неблагоприятни атмосферни или метеорологични условия.
- (15) Необходимо е да бъдат установени правила за изясняване кои подвижни обекти на летището, различни от превозни средства, следва да бъдат осветени. Този аспект включва премахване на несъгласуваността по отношение на площите на летището, за които се прилагат изискванията за маркировка и осветление на превозните средства.
- (16) За да се повиши безопасността, редовността и ефикасността на операциите, на летищата следва да бъдат създадени стандартни маршрути за рулиране. Необходимо е да се вземе предвид експлоатацията на транспондерите на въздухоплавателните средства, ако се поддържат от системата за управление и контрол на наземното движение на летището.

- (17) Разследванията на произшествия и инциденти с нерегламентирано навлизане на ПИК показват слабости в комуникационните процедури между органите за обслужване на въздушното движение и водачите на превозни средства, както и с незапознати с правилата пешеходци. Поради това следва да бъдат въведени координирани процедури за комуникация между летищния оператор и органа за обслужване на въздушното движение, за да бъдат регламентирани въпроси като използваните езици, честотите, работата на пешеходци в маневрената площ, използването на сигнали и други средства за комуникация в случай на срыв на комуникациите. Тези процедури следва да обхващат разпространението на важна информация за летището чрез радиовръзка.
- (18) Достъпът на неоправомощен персонал в маневрената площ и в други контролирани зони следва да бъде забранен, за да не се допускат следващи събития, причинени от присъствието на пешеходци в работната площ. Необходимо е да се предприемат мерки за осигуряване на контрол на движението на пешеходци.
- (19) В Регламент (ЕС) № 139/2014 не са предвидени изрични задължения за летищния оператор във връзка с експлоатацията в зимни условия. За да се хармонизира законодателството на Съюза със стандартите на ИКАО по приложения 14 и 15 към Чикагската конвенция, следва да бъдат въведени задължения за летища, които са изложени на продължителни зимни периоди, а ПИК са покрити с отгъпан сняг или лед. Тези задължения следва да са изготвени на основата на съществуващите практики и получената обратна връзка от производителите на въздухоплавателни средства и от ИКАО.
- (20) За да се осигури хармонизирането на законодателството на Съюза със стандартите на ИКАО, летищният оператор следва да бъде задължен да оценява състоянието на повърхността на ПИК и да определя RWYCS (код за състоянието на ПИК).
- (21) Програмата за техническо обслужване на летището следва да гарантира, че необходимите за експлоатацията на летището съоръжения, системи, превозни средства и оборудване не застрашават безопасността, редовността и ефикасността на въздухоплаването. В програмата за техническо обслужване следва да се вземат предвид принципите на човешкия фактор, в съответствие с приложение 14 към Чикагската конвенция, а летищният оператор следва да разполага със средства за ефективното изпълнение на програмата за техническо обслужване.
- (22) Изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на техническото поддържане на настилките, особено що се отнася до характеристиките на триене на повърхността на ПИК, следва да бъдат хармонизирани със стандартите на ИКАО, за да се намали рискът от излизане извън границите на ПИК, а също така и рискът, произтичащ от наличието на FOD.
- (23) На основата на съответните разпоредби от приложение 14 към Чикагската конвенция Регламент (ЕС) № 139/2014 следва да бъде допълнен с повишени изисквания относно техническото обслужване на енергозахранващата система на летището и с нови изисквания относно техническото обслужване на светлинната система на летището. Наред с това следва да бъдат включени специфични изисквания за техническото обслужване на маркировъчните знаци и маркировките на летището.
- (24) Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз подготви проект на правила за прилагане и го представи в рамките на становища № 02/2018 и № 03/2019 в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.
- (25) Поради това Регламент (ЕС) № 139/2014 следва да бъде съответно изменен.
- (26) Като се има предвид въздействието на епидемията от COVID-19 върху ресурсите на компетентните органи и засегнатите оператори, както и за да им се предостави незабавна помощ и да се осигури възможност за подходяща подготовка, прилагането на изискванията по отношение на докладването за замърсяване на повърхностите, състоянието на повърхността на ПИК и експлоатацията в зимни условия следва да се отложи до 12 август 2021 г., а прилагането на правилата по отношение на системата за управление на качеството следва да бъде отложено до 27 януари 2022 г.,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) № 139/2014

Приложения I, III и IV към Регламент (ЕС) № 139/2014 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Влизане в сила и прилагане

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

Точка 3, букви г), д), р) и с) от приложението към настоящия регламент, както и точка ADR.OPS.A.057, буква г), подточка 4 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 139/2014 се прилагат от 12 август 2021 г.

Точка 2, буква а), точка 3, буква а) и точка 3, буква б) от приложението се прилагат от 27 януари 2022 г.

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

Съставено в Брюксел на 8 октомври 2020 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, III и IV се изменят, както следва:

(1) Приложение I се изменя, както следва:

а) вмъкват се следните точки 6а, 6б и 6в:

„6а) „циркуляр за аеронавигационна информация (AIC)“ означава публикация, съдържаща информация, която не отговаря на изискванията за създаване на известие за пилотите (NOTAM съобщение) или за включване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“, но която се отнася до безопасността на полетите, въздушната навигация, технически, административни или законодателни въпроси;

6б) „аеронавигационен информационен продукт“ означава аеронавигационни данни и аеронавигационна информация, предоставяни под формата или на множества от цифрови данни, или на стандартизирано представяне на хартиен или на електронен носител. Аеронавигационните информационни продукти включват следните:

— AIP, в това число изменения и допълнения,

— AIC,

— аеронавигационни карти,

— NOTAM съобщения,

— множества от цифрови данни;

6в) „сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ (AIP)“ означава публикация, издавана или одобрявана от държава членка, която съдържа дългосрочна аеронавигационна информация, имаща важно значение за въздушната навигация;“;

б) вмъква се следната точка 15а:

„15а) „замърсена ПИК“ означава ПИК, чиято повърхност (независимо дали в отделни части или изцяло) по използваната дължина и широчина в голямата си част е покрита с едно или повече от веществата, изброени в дескрипторите на състоянието на повърхността на ПИК;“.

в) вмъква се следната точка 17а:

„17а) „множество от данни“ означава определяем набор от данни;“;

г) вмъква се следната точка 18а:

„18а) „суха“ по отношение на състоянието на ПИК, означава че повърхността на ПИК е без видими следи от влага и зоната, предназначена да бъде използвана, не е замърсена;“;

д) вмъква се следната точка 19а:

„19а) „чужди предмети/отломки (FOD)“ означава неодоушевен предмет в границите на работната площ, който няма оперативна или аеронавигационна функция и който потенциално може да представлява опасност за експлоатацията на въздухоплавателните средства;“;

е) вмъкват се следните точки 24а и 24б:

„24а) „надеждност на светлинната система“ означава вероятността, цялото оборудване да работи в границите на установените допуски и системата е оперативно използваема;

24б) „индикатор за местоположение“ означава последното действащо издание на „Индикатори за местоположение“ (документ 7910), одобрено и публикувано от Международната организация за гражданско въздухоплаване;“;

ж) вмъкват се следните точки 34а и 34б:

„34а) „известие за пилотите (NOTAM)“ означава съобщение, разпространявано по телекомуникационен път, което съдържа информация за въвеждането в действие, състоянието или промяната на всяко аеронавигационно съоръжение, обслужване, процедура или опасност, навременното познаване на които има важно значение за персонала, който работи в областта на летателната експлоатация;

34б) „NOTAM код“ означава кодът, който се съдържа в последното действащо издание на „Процедури за аеронавигационно обслужване — съкращения и кодове на ИКАО“ (PANS ABC — документ 8400), одобрено и публикувано от Международната организация за гражданско въздухоплаване;“;

- з) вмъкват се следните точки 38а, 38б, 38в, 38 г., 38д, 38е, 38ж и 38з:
- „38а) „матрица за оценка на състоянието на ПИК (RCAM)“ означава матрица, която позволява извършването на оценка на кода за състоянието на ПИК (RWYCC), като се използват свързани процедури, въз основа на набор от наблюдавани състояния на повърхността на ПИК и доклад на пилота относно спирачния ефект;
 - 38б) „код за състоянието на ПИК (RWYCC)“ означава номер, който следва да се използва в доклада за състоянието на ПИК (RCR), описващ ефекта от състоянието на повърхността на ПИК върху характеристиките на самолета при намаляване на скоростта и страничен контрол;
 - 38в) „доклад за състоянието на ПИК (RCR)“ означава изчерпателен стандартизиран доклад за състоянието на повърхността на ПИК и неговото въздействие върху летателните характеристики за кацане и излитане на самолета, описани посредством код за състоянието на ПИК;
 - 38 г.) „краен участък за безопасност на ПИК (RESA)“ означава участък, разположен симетрично от двете страни на осовата линия на ПИК, и прилежащите към краищата ѝ участъци, предназначени преди всичко за намаляване на риска от повреждане на самолета при приземяване преди прага на ПИК или излизане на самолета след прага на ПИК;
 - 38д) „място за изчакване при ПИК“ означава място, определено за защита на ПИК, повърхността за ограничение на препятствията и критичната или чувствителната зона на системата за кацане по прибори (ILS) или микровълновата система за кацане (MLS), на което рулиращите въздухоплавателни средства и превозните средства трябва да спрат и да изчакат, освен ако не е указано друго от летищната контролна кула;
 - 38е) „летателна писта“ е определен участък, който включва ПИК и крайните участъци за спиране, когато има такива, който е предназначен за:
 - а) намаляване на риска от повреждане на въздухоплавателното средство, напускащо границите на ПИК;
 - б) осигуряване на безопасността на въздухоплавателните средства, прелитащи над участъка по време на излитане или кацане;
 - 38ж) „състояние на повърхността на ПИК“ означава описание на състоянието на повърхността на ПИК, използвано в RCR, което представлява базата за определяне на RWYCC за целите на характеристиките на самолета;
 - 38з) „дескриптори на състоянието на повърхността на ПИК“ означава едно от следните вещества по повърхността на ПИК:
 - а) отгъпан сняг: сняг, пресован в твърда маса, така че гумите на самолета, при експлоатационни налягане и натоварвания, да се движат по повърхността без значително допълнително отгъпване или набраздяване на повърхността;
 - б) сух сняг: сняг, от който не може лесно да се направи снежна топка;
 - в) скреж: ледени кристали, образувани от влага във въздуха върху повърхност, чиято температура е на или под точката на замръзване; скрежът се различава от леда по това, че кристалите на скрежа се образуват самостоятелно и поради това има по-зърнеста консистенция;
 - г) лед: вода, която е замръзнала, или отгъпан сняг, който се е превърнал в лед при студени и сухи условия;
 - д) киша: сняг, който е пропит с вода в такава голяма степен, че водата се процежда от него, ако се вземе в шепя, или се разплисква, ако се стъпи върху него енергично;
 - е) локви вода: вода с дълбочина над 3 mm;
 - ж) мокър лед: лед, покрит с вода, или лед, който се топи;
 - з) мокър сняг: сняг, който съдържа достатъчно вода, за да може да се направи добре уплътнена, твърда снежна топка, но водата не може да се изцеди;“;
- и) вмъкват се следните точки 41а, 41б и 41в:
- „41а) „хлъзгава ПИК в мокро състояние“ означава мокра ПИК, чиито характеристики на повърхностно триене на значителна част от повърхността са определени като влошени;
 - 41б) „SNOWTAM“ означава:
 - а) считано от 7 януари 2021 г. до 12 август 2021 г., специална серия NOTAM съобщения, с които се съобщава за наличието или отстраняването на опасни условия поради сняг, лед, киша или локви вода, образувани от сняг, киша и лед върху работната площ, като се използва специален формат;

- б) считано от 12 август 2021 г., специална серия NOTAM съобщения, излъчвани в стандартен формат, предоставящ доклад за състоянието на повърхността, с които се съобщава за наличието или отстраняването на условия поради сняг, лед, киша, скреж или вода, образувана от сняг, киша, лед или скреж върху работната площ;
- 41в) „специално подготвена за зимни условия ПИК“ означава ПИК със суха замразена повърхност от отгъпан сняг или лед, или и двете, която е била обработена с пясък или чакъл или е била механично обработена с цел подобряване на сцеплението с нея;“;
- й) точка 47 се заменя със следното:
- „47) „условия на сертификата“ означава следното:
- индикатор на ИКАО за местоположението,
 - условия за експлоатация (VRF/IFR, ден/нощ),
 - експлоатация на въздухоплавателно средство по специално подготвени за зимни условия ПИК,
 - ПИК,
 - обявени разстояния,
 - тип на ПИК и осигурени подходи,
 - референтен код на летището,
 - обхват на операциите с въздухоплавателни средства с по-висок референтен код на летището,
 - предоставяне на обслужване по управление на перона (да/не),
 - равнище на защита, осигурявана чрез аварийно-спасителни операции и мерки за борба с пожари;“;
- к) точка 48 се заменя със следното:
- „48) „визуални средства“ означава индикатори и устройства за сигнализиране, маркировки, светлини, маркировъчни знаци и маркери или комбинации от тях;“;
- л) добавя се следната точка 49:
- „49) „мокра ПИК“ означава ПИК, 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) Приложение III се изменя, както следва:
- а) точка ADR.OR.D.007 се заменя със следното:
- „ADR.OR.D.007 Управление на аеронавигационни данни и аеронавигационна информация**
- а) Като част от своята система за управление летищният оператор въвежда и поддържа система за управление на качеството, която обхваща следните дейности:
- 1) неговите дейности, свързани с аеронавигационните данни;
 - 2) неговите дейности по предоставяне на аеронавигационна информация.
- б) Като част от своята система за управление летищният оператор създава система за управление на сигурността с цел да гарантира сигурността на оперативните данни, които получава, създава или използва по друг начин, така че достъпът до тези оперативни данни да бъде ограничен само до оправомощени лица.
- в) В системата за управление на сигурността на летищния оператор се определят следните елементи:
- 1) процедурите, свързани с оценката и смекчаването на рисковете за сигурността на данните, наблюдението и подобряването на сигурността, прегледите на сигурността и разпространението на придобития опит;
 - 2) предвидените средства за откриване на пробиви в сигурността и за известяване на персонала с подходящи предупреждения относно сигурността;
 - 3) средствата за контролиране на последиците от пробиви в сигурността и за определяне на възстановителни дейности и процедури за намаляване на риска с цел предотвратяването на повторно възникване.
- г) Летищният оператор осигурява проучване за надеждност на своя персонал във връзка със сигурността на аеронавигационните данни.
- д) Летищният оператор предприема необходимите мерки, за да защити своите аеронавигационни данни от заплахи за кибернетичната сигурност.“;

б) точка ADR.OR.D.017 се заменя със следното:

„ADR.OR.D.017 Програми за обучение и проверки на професионалната подготовка

- а) Летищният оператор определя и изпълнява програма за обучение на персонала, участващ в експлоатацията, техническото обслужване и управлението на летището, за да се гарантира поддържане на равнището на тяхната компетентност и познаване на правилата и процедурите, които са от значение за експлоатацията на летището, както и отношението на техните функции и задачи към експлоатацията на летището като цяло.
- б) Посоченото в буква а) обучение трябва да:
- (1) включва първоначално, периодично, опреснително и продължаващо обучение;
 - (2) съответства на функциите и задачите на персонала;
 - (3) включва приложимите оперативни процедури и изисквания на летището, както и управление на превозни средства.
- в) Летищният оператор гарантира, че всякакъв друг персонал, включително персонал на други организации, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището и имат достъп без придружител до работната площ и други експлоатационни площи на летището, има подходящо обучение и квалификация за такъв достъп без придружител.
- г) Посоченото в буква в) обучение трябва да:
- (1) включва първоначално, периодично, опреснително и продължаващо обучение;
 - (2) включва приложимите оперативни процедури и изисквания на летището, както и управление на превозни средства.
- д) Летищният оператор гарантира, че персоналят, посочен по-горе в букви а) и в), е преминал успешно необходимото първоначално обучение, преди да му бъде разрешено:
- (1) да изпълнява определените му задължения без надзор;
 - (2) да получи достъп без придружител до работната площ и други експлоатационни площи на летището.
- Първоначалното обучение включва теоретично и практическо обучение с подходяща продължителност и оценки на компетентността на персонала след предоставянето на обучението.
- е) За да продължи да изпълнява определените му задължения без надзор и да получи достъп без придружител до работната площ и други експлоатационни площи на летището и освен ако не е определено друго в настоящата част и в част ADR.OPS, летищният оператор гарантира, че персоналят, посочен в букви а) и в), е бил обучен по правилата и процедурите, свързани с експлоатацията на летището, като успешно преминава през:
- (1) периодично обучение на интервали, непревишаващи 24 месеца, считано от завършването на първоначалното обучение. Ако периодичното обучение е предоставено в рамките на последните 3 календарни месеца от интервала, новият интервал започва да тече от датата на изтичане на първоначалния интервал;
 - (2) опреснително обучение, преди задълженията да бъдат изпълнявани без надзор или да бъде получен достъп без придружител до работната площ или други експлоатационни площи на летището, когато лицата са отсъствали и не са изпълнявали задълженията си в продължение на най-малко 3 и не повече от 12 последователни месеца. В случай на отсъствие от повече от 12 последователни месеца този персонал преминава първоначално обучение в съответствие с буква в);
 - (3) продължаващо обучение, по целесъобразност, наложено от промени в работната среда или възложените задачи.
- ж) Летищният оператор разработва и прилага програма за проверка на професионалната подготовка на персонала, посочен в буква а), и гарантира за персонала, посочен в буква в), че лицата имат доказани в достатъчна степен способности да изпълняват определените им задачи, в съответствие с програма за проверка на професионалната подготовка, което има за цел да се гарантира:
- (1) поддържането на равнището на компетентност;
 - (2) че са запознати с правилата и процедурите, свързани с техните функции и задачи.

Освен ако не е предвидено друго в настоящата част и в част ADR.OPS, летищният оператор гарантира, че лицата, посочени в букви а) и в), преминават проверки на професионалната подготовка на интервали, непревишаващи 24 месеца след приключването на тяхното първоначално обучение.

- з) Летищният оператор гарантира, че:
- (1) се използват подходящо квалифицирани и опитни инструктори за предоставяне на обучението и оценители за оценяване и проверки на професионалната подготовка;
 - (2) за предоставянето на обучението и, ако е приложимо, за провеждането на проверките на професионалната подготовка, се използват подходящи съоръжения, средства и оборудване.
- и) Летищният оператор създава и прилага процедури за изпълнението на програмите за обучение и проверка на професионалната подготовка и:
- (1) води подходяща отчетност за квалификациите, обучението и проверките на професионалната подготовка, за да докаже съответствие с настоящото изискване;
 - (2) при поискване предоставя тези записи на засегнатите служители;
 - (3) когато дадено лице бъде наето от друг работодател, при поискване предоставя записите за това лице на новия работодател.“;

в) точка ADR.OR.D.035, буква г) се изменя, както следва:

- i) точка б се заменя със следното:
- „б) актуалната версия на регистъра на опасностите;“;
- ii) добавят се следните точки 7 и 8:
- „7) разрешителните за управление на превозни средства и, ако е целесъобразно, сертификатите за езикови умения в продължение на най-малко четири години след прекратяването на трудовите правоотношения с лицето или отнемането или анулирането на разрешителното за управление на превозни средства или докато тази област на дейност не премине одит от компетентния орган;
- 8) разрешителните за управление на превозни средства и водените от летищния оператор записи за техническото обслужване на превозните средства в продължение на най-малко четири години, след като превозното средство бъде изведено от експлоатация или докато тази област на дейност не премине одит от компетентния орган.“.

(3) приложение IV се изменя, както следва:

а) точка ADR.OPS.A.010 се заменя със следното:

„ADR.OPS.A.010 Изисквания за качество на данните

Летищният оператор сключва официални споразумения с организациите, с които обменя аеронавигационни данни или аеронавигационна информация, и осигурява следното:

- а) всички данни за летището и наличното обслужване се предоставят с необходимото качество; изискванията за качество на данните (DQR) се спазват при изготвянето на данните и се запазват по време на предаването на данните;
- б) точността на аеронавигационните данни съответства на посочената в каталога на аеронавигационните данни;
- в) интегритетът на аеронавигационните данни се запазва през целия процес по обработка на данните — от изготвянето до предаването, въз основа на класификацията на интегритета, посочена в каталога на аеронавигационните данни. В допълнение се въвеждат процедури, с които се гарантира, че:
 - (1) за рутинни данни — се избягва увреждане на данните в процеса на тяхната обработка;
 - (2) за съществени данни — не се допуска увреждане на нито един етап от целия процес и се въвеждат допълнителни процеси, ако е необходимо, за справяне с потенциални рискове в цялостната архитектура на системата с оглед осигуряване на интегритета на данните на това ниво;
 - (3) за критични данни — не се допуска увреждане на нито един етап от целия процес и се въвеждат допълнителни процеси за осигуряване на интегритета, за да се смекчат напълно ефектите от неизправности, определени като потенциални рискове за интегритета на данните чрез задълбочен анализ на цялостната архитектура на системата;
- г) разрешаващата способност на аеронавигационните данни е съизмерима с действителната точност на данните;
- д) аеронавигационните данни са проследими;
- е) аеронавигационните данни се предоставят своевременно наред с евентуални ограничения в периода на валидност;

- ж) аеронавигационните данни са пълни;
- з) форматът на предоставяните данни отговаря на определените изисквания.“;
- б) добавят се следните точки ADR.OPS.A.020 до ADR.OPS.A.055:

„ADR.OPS.A.020 Общи отправни системи

За целите на въздушната навигация летищният оператор използва:

- а) Световната геодезична система — 1984 (WGS-84) като хоризонтална отправна система;
- б) височинно начало за средното морско равнище (MSL) като вертикална отправна система;
- в) Григорианския календар и координираното универсално време (UTC) като времеви отправни системи.

ADR.OPS.A.025 Откриване и удостоверяване на грешки в данните

При изготвяне, обработка или предаване на данни към доставчика на аеронавигационно информационно обслужване (АИО) летищният оператор:

- а) гарантира, че по време на предаването и съхранението на аеронавигационни данни се използват цифрови техники за откриване на грешки в данните с цел да се поддържат приложимите нива на интегритет на данните;
- б) гарантира, че при прехвърлянето на аеронавигационни данни се прилага подходящ процес на удостоверяване, който позволява на получателите да потвърдят, че данните или информацията са предадени от оправомощен източник.

ADR.OPS.A.030 Каталог на аеронавигационните данни

При изготвяне, обработка или предаване на данни към доставчика на АИО летищният оператор гарантира, че аеронавигационните данни, посочени в допълнение 1 към приложение III (Част ATM/ANS.OR) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията (*), съответстват на спецификациите от каталога с данни.

ADR.OPS.A.035 Потвърждаване и проверка на данните

При изготвяне, обработка или предаване на данни към доставчика на АИО летищният оператор осигурява прилагането на техники за потвърждаване и проверка, които гарантират, че аеронавигационните данни отговарят на съответните DQR. Освен това:

- а) с проверката се гарантира, че аеронавигационните данни се получават без увреждане и обработването им не създава предпоставки за увреждане;
- б) аеронавигационните данни и аеронавигационната информация, които се въвеждат ръчно, подлежат на независима проверка за откриване на евентуални грешки при въвеждането;
- в) при използване на аеронавигационни данни за извличане или изчисляване на нови аеронавигационни данни, първоначалните данни се проверяват и потвърждават, освен когато са предоставени от достоверен източник.

ADR.OPS.A.040 Изисквания относно отстраняването на грешки

Летищният оператор гарантира, че:

- а) грешки, установени при изготвянето на данни и след тяхното предоставяне, се анализират, коригират или отстраняват;
- б) грешките в критични и съществени аеронавигационни данни се третират с предимство.

ADR.OPS.A.045 Метаданни

Летищният оператор гарантира, че метаданните съдържат информация най-малко за следното:

- а) идентичността на организациите или субектите, извършващи каквито и да било действия, свързани с изготвяне, предаване или обработка на аеронавигационни данни;
- б) извършените действия;
- в) датата и часа на извършване на всяко действие.

ADR.OPS.A.050 Предаване на данни

Летищният оператор гарантира, че аеронавигационните данни се предават по електронен път.

ADR.OPS.A.055 Инструменти и софтуер

При изготвяне, обработка или предаване на аеронавигационни данни към доставчика на АИО летищният оператор гарантира, че инструментите и софтуерът, използвани за извършване или автоматизиране на процесите, свързани с аеронавигационните данни, изпълняват функциите си, без да влияят неблагоприятно върху качеството на аеронавигационните данни.

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 г. за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ L 62, 8.3.2017 г., стр. 1).“

в) добавя се следната точка ADR.OPS.A.057:

„ADR.OPS.A.057 Изготвяне на NOTAM съобщение

а) Летищният оператор:

(1) установява и прилага процедури, в съответствие с които изготвя NOTAM съобщение, издадено от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване:

- i) което съдържа информация относно установяването, състоянието или промяната на аеронавигационно съоръжение, услуга, процедура или опасност, навременното знание за които е от съществено значение за персонала, който участва в изпълнението на полетите;
- ii) което съдържа информация с временен характер и кратка продължителност или е за важни оперативни промени с постоянен характер или временни промени с дългосрочен характер, информацията за които е постъпила в кратки срокове, освен ако става въпрос за обширен текст или графики, или и двете;

(2) определя летищен персонал, успешно преминал съответното обучение и доказал своята компетентност, който да изготвя NOTAM съобщения и да предоставя съответната информация на доставчиците на аеронавигационно информационно обслужване, с които има споразумения;

(3) гарантира, че целият останал летищен персонал, чиито задължения включват използването на NOTAM съобщения, успешно е преминал съответното обучение и е доказал своята компетентност за това.

б) Летищният оператор изготвя NOTAM съобщение, когато е необходимо да се предостави следната информация:

- (1) откриване, закриване или значителни промени в работата на летище или вертолетно летище или писти за излитане и кацане;
- (2) откриване, прекъсване или значителни промени в предоставянето на аеронавигационно обслужване;
- (3) откриване, прекъсване или значителни промени в оперативната способност на радионавигационните съоръжения и комуникациите въздух—земя, за които отговаря летищният оператор;
- (4) недостъпност на резервни и второстепенни системи с пряко въздействие върху изпълнението на полетите;
- (5) откриване, прекъсване или значителни промени в работата на визуалните средства;
- (6) прекъсване или възстановяване на работата на основни компоненти на летищните светлинни системи;
- (7) въвеждане, отмяна или значителни промени в процедурите за аеронавигационно обслужване, за които отговаря летищният оператор;
- (8) възникване или отстраняване на сериозни неизправности или препятствия по маневрената площ;
- (9) промени и ограничения, отнасящи се до наличие на гориво, масло и кислород;

- (10) откриване, прекъсване или възстановяване на работата на маяци, маркиращи препятствия за въздушната навигация;
 - (11) планирани лазерни емисии, лазерно излъчване и прожектори в околностите на летището, ако има вероятност да попречат на нощното виждане на пилотите;
 - (12) издигане, отстраняване или промени на съществуващи препятствия за въздушната навигация в зоните за излитане, набор, минаване на втори кръг, подход и на летателната писта;
 - (13) промяна в категорията на дадено летище или вертолетно летище по отношение на аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване;
 - (14) наличие, отстраняване или значителна промяна на опасните условия поради сняг, киша, лед, радиоактивни материали, токсични химикали, наслояване на вулканична пепел или вода по работната площ;
 - (15) наличие на ПИК или част от ПИК, която е хлъзгава в мокро състояние;
 - (16) наличие на ПИК, която не е на разположение поради работи по маркировката; или информация относно необходимото закъснение, за да бъде ПИК на разположение, ако използваното за тези работи оборудване може да бъде отстранено, когато това е необходимо;
 - (17) наличие на опасности, които засягат въздушната навигация, включително наличието на диви животни, препятствия, демонстрационни полети и сериозни събития.
- в) За целите на буква б) летищният оператор гарантира, че:
- (1) NOTAM съобщението се изготвя достатъчно рано, за да могат засегнатите страни да предприемат необходимите действия, освен в случай на неизправност, освобождаване на радиоактивни вещества, токсични химикали и други събития, които не могат да бъдат предвидени;
 - (2) в NOTAM съобщението, с което се известява за неизправност на съответни съоръжения, услуги и средства за навигация на летището, се указва предполагаемият период от време на тяхната неизправност или предполагаемото време на възстановяване на тяхната работа;
 - (3) в рамките на три месеца от издаването на безсрочно NOTAM съобщение информацията, съдържаща се в него, се отразява в засегнатите аеронавигационни информационни продукти;
 - (4) в рамките на три месеца от издаването на временно NOTAM съобщение с дългосрочен характер информацията, съдържаща се в него, се отразява в допълнение към AIP;
 - (5) когато NOTAM с предвиден краен срок на валидност неочаквано надхвърли периода от три месеца, се изготвя заместващо NOTAM съобщение, освен ако условието се очаква да остане в сила в продължение на допълнителен период, надхвърлящ три месеца; в такъв случай летищният оператор осигурява публикуването на информацията в допълнение към AIP.
- г) В допълнение летищният оператор гарантира, че:
- (1) освен предвиденото в буква г), точка 4, всяко NOTAM съобщение, което изготвя, съдържа приложимата информация в реда, указан във формуляра за NOTAM съобщение, посочен в допълнение 1 към настоящото приложение;
 - (2) при съставянето на текста на NOTAM съобщението се използват изрази или унифицирана фразеология от съкращения, определени като ИКАО NOTAM код, както и други ИКАО съкращения, индикатори, идентификатори, обозначения, позивни, честоти, числа и свободен текст;
 - (3) NOTAM съобщението се изготвя на английски език или на националния език, в зависимост от договореността със съответния доставчик на аеронавигационно информационно обслужване;
 - (4) информация за сняг, киша, лед, скреж, локви вода или вода, образувана от сняг, киша, лед или скреж, върху работната площ се разпространява чрез SNOWTAM съобщение и съдържа информацията в реда, указан във формуляра за SNOWTAM, посочен в допълнение 2 към настоящото приложение;
 - (5) при грешка в публикувано NOTAM съобщение се изготвя NOTAM с нов номер, което замества грешното NOTAM или грешното NOTAM се унищожава и се изготвя ново NOTAM съобщение;
 - (6) когато се изготвя NOTAM, което унищожава или замества предишно NOTAM:
 - а) се посочват серията и номерът/годината на предишното NOTAM;
 - б) индикаторите за местоположение и предметът на двете NOTAM съобщения са идентични;

- (7) с ново NOTAM съобщение се унищожава или замества само едно NOTAM;
 - (8) всяко изготвено NOTAM съобщение се отнася само до един предмет и за едно условие на този предмет;
 - (9) всяко изготвено NOTAM е възможно най-кратко, като съдържанието му следва да е ясно и без препращане към друг документ;
 - (10) изготвено съобщение NOTAM, което съдържа информация с постоянен характер или временна информация с дългосрочен характер, включва съответните препратки към сборника AIP или съответното допълнение към AIP;
 - (11) индикаторът на ИКАО за местоположението, който се включва в текста на изготвено NOTAM за летището, се съдържа в документа с индикаторите за местоположение. Съкратена форма на такива индикатори не се използва.
- д) Летищният оператор, след като бъде публикувано NOTAM, което той е изготвил, преглежда неговото съдържание, за да се увери в неговата точност и организира разпространението на информацията до целия съответен летищен персонал и организации на летището.
- е) Летищният оператор води записи:
- (1) за NOTAM съобщенията, които е изготвил и за тези, които са били издадени;
 - (2) по отношение на изпълнението на буква а), точки 2 и 3.;
- г) добавя се следната точка ADR.OPS.A.60:

„ADR.OPS.A.060 Докладване за замърсяване на повърхностите

Летищният оператор докладва на органите за аеронавигационно информационно обслужване и за обслужване на въздушното движение по оперативни важни въпроси, които засягат експлоатацията на въздухоплавателните средства и на летището в рамките на работната площ, и по-специално за наличието на следните:

- а) вода;
 - б) сняг;
 - в) киша;
 - г) лед;
 - д) скреж;
 - е) противобледеняващи течни химикали или други замърсители;
 - ж) преспи или наваявания.“;
- д) добавя се следната точка ADR.OPS.065:

„ADR.OPS.A.065 Докладване за състоянието на повърхността на ПИК

а) Летищният оператор докладва за състоянието на повърхността на ПИК за всяка третина от ПИК, като използва доклад за състоянието на ПИК (RCR). Докладът включва код за състоянието на ПИК (RWYCC), като се използват числата от 0 до 6, обхватът и дълбочината на замърсителя и описание с използване на следните понятия:

- (1) ОТПКАН СНЯГ;
- (2) СУХА;
- (3) СУХ СНЯГ;
- (4) СУХ СНЯГ ВЪРХУ ОТПКАН СНЯГ;
- (5) СУХ СНЯГ ВЪРХУ ЛЕД;
- (6) СКРЕЖ;
- (7) ЛЕД;
- (8) ХЛЪЗГАВА В МОКРО СЪСТОЯНИЕ;
- (9) КИША;
- (10) СПЕЦИАЛНО ПОДГОТВЕНА ЗА ЗИМНИ УСЛОВИЯ ПИК;
- (11) ЛОКВИ ВОДА;
- (12) ВОДА ВЪРХУ ОТПКАН СНЯГ;

- (13) МОКРА;
 - (14) МОКЪР ЛЕД;
 - (15) МОКЪР СНЯГ;
 - (16) МОКЪР СНЯГ ВЪРХУ ОТЪПКАН СНЯГ;
 - (17) МОКЪР СНЯГ ВЪРХУ ЛЕД;
 - (18) ХИМИЧЕСКИ ОБРАБОТЕНА;
 - (19) СВОБОДЕН ПЯСЪК.
- б) Докладването започва, когато настъпи значителна промяна в състоянието на повърхността на ПИК вследствие на вода, сняг, киша, лед или скреж.
- в) Докладването за състоянието на повърхността на ПИК продължава да отразява значителните промени до момента, когато ПИК вече не е замърсена. Когато възникне такава ситуация, летищният оператор издава RCR, в който според случая се посочва, че ПИК е мокра или суха.
- г) Измерванията на триенето не се докладват.
- д) Когато настилката на ПИК или на част от нея е хлъзгава в мокро състояние, летищният оператор предоставя тази информация на съответните ползватели на летището. Това се прави чрез издаването на NOTAM съобщение, като се описва местоположението на засегнатия участък.“;

е) добавя се следното допълнение 1:

„Допълнение 1

ФОРМУЛЯР ЗА NOTAM

Индикатор на приоритета	на		→
Адрес			
			≤
Дата и час на подаване			→
Индикатор изготвителя	на		≤(
Серия, номер и идентификатор на съобщението			
NOTAM, съдържащо нова информация	NOTAMN (серия и номер/година)	
NOTAM, заместващо предходно NOTAM	NOTAMR (серия и номер/година) (серия и номер/година на заместващото NOTAM)	
NOTAM, унищожавашо предходно NOTAM	NOTAMC (серия и номер/година) (серия и номер/година на унищожаваното NOTAM)	≤
Квалифициращи			
	FIR	Код на NOTAM	Движение
			Цел
			Обхват
			Долна граница
			Горна граница
			Координати, радиус
Q)		Q	≤
Индикатор на ИКАО за местоположението, на което се намира съоръжението, въздушното пространство или докладваното състояние			
Срок на валидност			
От (група дата — час)		Б)	→
До (PERM или група дата — час)		В)	EST* PERM* ≤
График (ако е приложимо)		Г)	→
			≤
Текст на NOTAM; Запис в свободен текст (с използване на съкращенията на ИКАО)			
Д)			
Долна граница		Е) →	
Горна граница		Ж)) ≤
Подпис			

*Ненужното се зачерква⁴⁴

- б) Летищният оператор създава и прилага процедури, за да предостави на организациите, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището, оперативна информация, свързана с летището, която може да засегне изпълнението на задачите на персонала на въпросните организации.“;
- и) точка ADR.OPS.B.010 се изменя, както следва:
- i) букви в), г) и д) се заменят със следното:
- „в) Програмата за обучение се изпълнява в съответствие с точка ADR.OR.D.017, като се правят следните изключения:
- 1) периодичното обучение включва теоретично и продължаващо практическо обучение;
 - 2) проверките на професионалната подготовка се правят на интервали, непревишаващи 12 месеца, считано от завършването на първоначалното обучение.
- г) Обучението на персонала, занимаващ се с аварийно-спасителни и противопожарни дейности, се планира по такъв начин, че да включва предоставянето на основни познания и практически умения, свързани с изпълнението на неговите задължения.
- д) При временно намаляване на равнището на защита на аварийно-спасителното и противопожарното обслужване на летището в резултат на непредвидени обстоятелства не се изисква предварително одобрение на компетентния орган.“;
- ii) буква е) се заличава;
- й) вмъква се следната точка ADR.OPS.B.016:

„ADR.OPS.B.016 Програма за контрол на чужди предмети/отломки

- а) Летищният оператор създава и прилага програма за контрол на чужди предмети/отломки (FOD) и изисква организациите, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището да участват в тази програма.
- б) В рамките на програмата за контрол на FOD летищният оператор:
- (1) гарантира запознаването и участието на персонала, както и че въпросният персонал успешно е преминал съответното обучение и е демонстрирал своята компетентност;
 - (2) създава и прилага мерки за предотвратяване на образуването на FOD;
 - (3) създава и прилага процедури за:
 - i) откриване на FOD, включително мониторинг и инспектиране на работната площ или съседни площи в съответствие с графика за инспекции и когато такава инспекция е необходима поради някакви дейности, метеорологични явления или събития, които биха могли да доведат до образуването на FOD;
 - ii) незабавно отстранява, ограничава и обезвредява FOD и осигурява всички свързани средства, които са необходими;
 - iii) уведомява възможно най-бързо операторите на въздухоплавателни средства, ако бъдат открити части от въздухоплавателни средства;
- в) събира и анализира данни и информация, за да установи източниците на FOD и тенденциите и прилага корективни или превантивни мерки, или и двата вида мерки, за да се повиши ефективността на програмата.“;
- к) вмъква се следната точка ADR.OPS.B.024:

„ADR.OPS.B.024 Разрешителни на водачите на превозни средства

- а) Освен предвиденото в буква г) за управлението на превозни средства в която и да било част от работната площ или други експлоатационни площи на летището се изисква разрешително, издадено на водача от оператора на въпросното летище. Разрешителното за управление на превозно средство се издава на лице, което:
- (1) е натоварено със задачи, включващи управлението на превозно средство в такива площи;
 - (2) притежава валидно свидетелство за управление на МПС и всеки друг лиценз, който за изисква за експлоатацията на специализирани превозни средства;
 - (3) успешно е преминало съответната програма за обучение по управление на превозни средства и е демонстрирало своята компетентност в съответствие с буква б);

- (4) е демонстрирало своите езикови умения в съответствие с точка ADR.OPS.B.029, ако въпросното лице възнамерява да управлява превозно средство в маневрената площ;
- (5) е получило обучение от своя работодател по използването на превозното средство, което е предвидено да управлява на летището.
- б) Летищният оператор създава и прилага програма за обучение по управление на превозни средства за водачите, които осъществяват дейност на перона или други експлоатационни площи, освен маневрената площ, както и за водачи, които осъществяват дейност в маневрената площ. Програмата за обучение:
- (1) е подходяща за характеристиките и експлоатацията на летището, за функциите на водача и задачите, които трябва да се изпълняват, както и за площите от летището, в които може да се разреши на водачите да осъществяват своята дейност;
- (2) трябва да съдържа:
- i) теоретично и практическо обучение с подходяща продължителност най-малко в следните области:
- А) нормативна уредба и лични отговорности;
- Б) стандарти, свързани с превозните средства, експлоатационни изисквания и процедури на летището;
- В) комуникации;
- Г) радиотелефония за водачите, които работят в маневрената площ;
- Д) човешки възможности;
- Е) познаване на експлоатационната среда;
- ii) оценка на компетентността на водачите.
- в) В разрешителното за управление на превозни средства, издадено в съответствие с буква а), се посочват участъците от работната площ или другите експлоатационни площи, на които се разрешава на водача да управлява превозни средства, и то остава валидно, докато:
- (1) са изпълнени изискванията на буква а), точки 1 и 2;
- (2) титулярят на разрешителното за управление на превозни средства:
- i) преминава и успешно завършва обучение и проверки на професионалната подготовка в съответствие с точка ADR.OR.D.017, букви е) и ж);
- ii) ако е приложимо, продължава да демонстрира изискваните езикови умения в съответствие с точка ADR.OPS.B.029.
- г) Независимо от буква а) летищният оператор може да разреши на лице временно да управлява превозно средство в работната площ или други експлоатационни площи, ако:
- (1) въпросното лице притежава валидно свидетелство за управление на МПС и всеки друг лиценз, който се изисква за експлоатацията на специализирани превозни средства;
- (2) въпросното превозно средство се придружава от превозно средство, управлявано от водач, който притежава разрешително в съответствие с буква а).
- д) Летищният оператор:
- (1) създава система и прилага процедури за:
- i) издаване на разрешителни за управление на превозни средства и временно разрешаване на управлението на превозни средства;
- ii) гарантиране, че водачите, на които е било издадено разрешително, продължават да отговарят на изискванията на буква в), точки 1 и 2;
- iii) мониторинг на съответствието на водачите с всички изисквания за управлението на превозни средства, които са приложими на летището, и за предприемане на подходящи действия, включително спиране и отнемане на разрешителни за управление на превозни средства или разрешителни за временно управление на превозно средство;
- (2) води съответните записи.“;
- л) точка ADR.OPS.B.025 се заличава;
- м) вмъкват се следните точки ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 и ADR.OPS.B.029:

„ADR.OPS.B.026 Разрешителни на превозни средства

- а) За експлоатацията на превозни средства в работната площ или други експлоатационни площи се изисква разрешително, издадено от летищния оператор. Разрешителното може да бъде издадено, ако превозното средство се използва за дейности, свързани с експлоатацията на летището и:
- (1) се намира в изправно състояние и е подходящо за предвидената дейност;
 - (2) отговаря на изискванията за маркировка и осветление съгласно точка ADR.OPS.B.080;
 - (3) е оборудвано с радио, позволяващо двупосочна комуникация по съответната честота на обслужването на въздушното движение и всяка друга необходима честота, ако е предвидено да се използва в някоя от следните площи:
 - i) маневрената площ;
 - ii) други експлоатационни площи, в които е необходима комуникация със органа за обслужване на въздушното движение или други оперативни звена на летището;
 - (4) е оборудвано с транспондер или друго оборудване, позволяващо обзорно обслужване, ако е предвидено да се използва в маневрената площ и летището разполага със система за управление и контрол на наземното движение, за чието функциониране се изисква използването на транспондер или друго оборудване, поддържащо уредите за обзорно обслужване, с които е оборудвано превозното средство.
- б) Летищният оператор ограничава броя на превозните средства, които имат разрешително да работят в работната площ и други експлоатационни площи, до минималния брой, нужен за безопасната и ефективна експлоатация на летището.
- в) В разрешителното, издадено в съответствие с буква а):
- (1) се посочват участъците от работната площ или другите експлоатационни площи, в които превозното средство може да се използва;
 - (2) остава валидно, докато са изпълнени изискванията по буква а).
- г) Летищният оператор определя позивна на превозното средство, което има разрешително в съответствие с буква а) да работи на летището, ако въпросното превозно средство трябва да бъде оборудвано с радио. Позивната, която е определена за дадено превозно средство:
- (1) не предизвиква объркване по отношение на неговата идентичност;
 - (2) е подходяща с оглед на неговата функция;
 - (3) за превозни средства, работещи в маневрената площ, се координира от органа за обслужване на въздушното движение и се разпространява до съответните организации на летището.
- д) Чрез дерогация от буква а) летищният оператор може да разреши:
- (1) превозно средство с разрешение в съответствие с буква а), точки 1 и 2, което не е оборудвано с радио, както се изисква съгласно буква а), точка 3, и транспондер или друго оборудване, позволяващо обзорно обслужване, което се изисква съгласно буква а), точка 4, да се използва понякога в посочените в буква а), точки 3 и 4 площи, при условие че:
 - i) въпросното превозно средство се придружава по всяко време от превозно средство, което притежава разрешително и отговаря на изискването на буква а), точка 3 и, ако е необходимо, буква а), точка 4;
 - ii) придружаващото превозно средство отговаря на изискванията за маркировка и осветление съгласно точка ADR.OPS.B.080;
 - iii) не се прилагат процедури при намалена видимост, ако е предвидено придружаващото превозно средство да се използва в маневрената площ;
 - (2) временното навлизане на превозно средство в летището и неговото използване в работната площ или други експлоатационни площи са предмет на следните условия:
 - а) визуалната проверка на това превозно средство показва, че неговото състояние не застрашава безопасността;
 - б) превозното средство се придружава през цялото време от превозно средство, притежаващо разрешително, което:
 - i) отговаря на изискването на буква а), точка 3 и, ако е необходимо, буква а), точка 4, когато осъществява своята дейност в площи, посочени в буква а), точки 3 и 4;
 - ii) отговаря на изискванията за маркировка и осветление съгласно точка ADR.OPS.B.080;

- в) не се прилагат процедури при намалена видимост, ако е предвидено превозното средство да се използва в маневрената площ.
- е) Летищният оператор:
- (1) създава и прилага процедури за:
 - i) издаване на разрешителни за превозни средства и временно разрешаване на влизането в летището и експлоатацията на превозни средства;
 - ii) определяне на позивни на превозните средства;
 - iii) мониторинг на съответствието на превозните средства с точка ADR.OPS.B.026 и за предприемане на подходящи действия, включително спиране и отнемане на разрешителни на превозни средства или разрешителни за временно управление на превозно средство;
 - (2) води съответните записи.

ADR.OPS.B.027 Експлоатация на превозни средства

- а) Водачът на превозно средство в маневрената площ управлява превозното средство:
- (1) само в съответствие с разрешеното от органа за обслужване на въздушното движение и според издадените от този орган инструкции;
 - (2) в съответствие с всички задължителни инструкции, указани чрез маркировка и маркировъчни знаци, освен ако органът за обслужване на въздушното движение не разреши друго;
 - (3) в съответствие с всички задължителни инструкции, указани със светлини.
- б) Водачът на превозно средство в маневрената площ управлява превозното средство в съответствие със следните правила:
- (1) аварийните превозни средства, движещи се за оказване на помощ на въздухоплавателно средство в бедствие, имат предимство пред цялото останало движение по работната площ на летището;
 - (2) при спазване на разпоредбите на точка 1:
 - i) превозните средства, включително тези, които буксират въздухоплавателни средства, дават предимство на кацащи, излитащи или рулиращи въздухоплавателни средства;
 - ii) превозни средства, които не буксират въздухоплавателно средство, дават предимство на превозните средства, които буксират въздухоплавателно средство;
 - iii) превозни средства, които не буксират въздухоплавателно средство, дават предимство на други превозни средства, които не буксират въздухоплавателно средство, в съответствие с инструкциите на органа за обслужване на въздушното движение;
 - iv) независимо от разпоредбите по подточки i), ii) и iii), превозните средства, включително тези, които буксират въздухоплавателни средства, спазват инструкциите на органа за обслужване на въздушното движение.
- в) Водачът на оборудвано с радио превозно средство, което е предвидено да работи или работи в маневрената площ:
- (1) преди да навлезе в маневрената площ осъществява задоволителна двупосочна радиокommunikация с органа за обслужване на въздушното движение по съответната честота за обслужване на въздушното движение и поддържа непрекъснато прослушване на радиовръзката на определената честота;
 - (2) преди да навлезе в маневрената площ получава разрешение от органа за обслужване на въздушното движение и работи единствено в съответствие с разрешеното от органа за обслужване на въздушното движение. Независимо от това разрешение навлизането на ПИК или на летателната писта или промяна в разрешената операция се извършва само с допълнително специално разрешение от органа за обслужване на въздушното движение;
 - (3) повтаря пред персонала за обслужване на въздушното движение свързаните с безопасността части от инструкциите, които са предадени устно. Инструкциите за навлизане, изчакване на безопасно разстояние, пресичане и работа на ПИК, път за рулиране или летателна писта винаги се повтарят;
 - (4) повтаря пред персонала за обслужване на въздушното движение или потвърждава инструкции, различни от тези по точка 3, по начин, по който ясно показва, че те са били разбрани и ще бъдат спазени.
- г) Когато водачът на превозно средство, което се използва в маневрената площ, има съмнения относно местоположението на превозното средство спрямо маневрената площ, водачът:

- (1) уведомява органа за обслужване на въздушното движение за обстоятелствата, в това число последното му известно местоположение;
 - (2) едновременно с това, освен ако не е наредено друго от органа за обслужване на въздушното движение, освобождава ПИК, пътя за рулиране или друг участък от маневрената площ, като възможно най-експедитивно се изтегля на безопасно разстояние;
 - (3) след действията, посочени в точки 1 и 2, спира превозното средство.
- д) Водачът на превозно средство в маневрената площ:
- (1) когато управлява превозно средство на летателна пистата, ако въпросната писта се използва за кацане или излитане, не приближава пистата по-близо от разстоянието, на което е установено мястото за изчакване при ПИК или други позиции за изчакване на пътя за въпросната писта;
 - (2) когато една писта се използва за кацане или излитане, не управлява превозното средство по:
 - i) частта от летателната пистата, която продължава след краищата на ПИК;
 - ii) крайните участъци за безопасност на въпросната ПИК;
 - iii) участък, свободен от препятствия, ако има такъв, на разстояние, което би застрашило въздухоплавателно средство във въздуха.
- е) Водачът на превозно средство, оборудвано с радио и намиращо се на перона, ако това се изисква на летището:
- (1) осъществява задоволителна двупосочна радиокommunikация с отговорното звено, определено от летищния оператор преди навлизането на перона;
 - (2) поддържа непрекъснато прослушване на радиовръзката на определената честота.
- ж) Водачът на превозно средство на перона управлява превозното средство в съответствие със следното:
- (1) само в съответствие с разрешеното от отговорното звено, определено от летищния оператор, и съгласно издадените от това звено инструкции;
 - (2) в съответствие с всички задължителни инструкции, указани чрез маркировка и маркировъчни знаци, освен ако отговорното звено, определено от летищния оператор, не разреши друго;
 - (3) в съответствие с всички задължителни инструкции, указани чрез светлини;
 - (4) дава предимство на аварийните превозни средства, на въздухоплавателни средства, които рулират, започват да рулират или са избутвани или буксирани;
 - (5) дава предимство на други превозни средства в съответствие с местните разпоредби;
 - (6) винаги отдава приоритет на аварийните превозни средства, които се придвижват към място на авария.
- з) Водачът на превозно средство в работната площ и други експлоатационни площи:
- (1) управлява превозното средство в съответствие с установените ограничения на скоростта и маршрути за движение;
 - (2) не извършва дейности, които го смущават или разсейват по време на управлението на превозното средство;
 - (3) спазва изискванията за комуникация и оперативните процедури, съдържащи се в ръководството за експлоатация на летището.
- и) Водачът на превозно средство, което придружава друго превозно средство, гарантира, че водачът на придружаваното превозно средство го управлява в съответствие с дадените инструкции.
- й) Водачът на превозно средство паркира превозното средство единствено в площи, определени от летищния оператор.
- к) Летищният оператор установява и прилага процедури, които гарантират, че водачите, които управляват превозни средства в работната площ и други експлоатационни площи, спазват букви а)–й).

ADR.OPS.B.028 Буксиране на въздухоплавателни средства

Летищният оператор:

- a) установява процедури за маневриране на въздухоплавателни средства и определя маршрутите, които трябва да се използват при операциите по изтегляне или буксиране в работната площ, за да се гарантира безопасността;
- б) осигурява предоставянето на адекватни и подходящи насоки за операциите по изтегляне или буксиране;
- в) гарантира, че буксираното въздухоплавателно средство е с включени светлини по време на операциите по изтегляне или буксиране в съответствие с разпоредбите на точка SERA.3215 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията (*);
- г) установява и прилага процедури за осигуряване на подходяща комуникация и координация между организацията, която изпълнява буксирането, органа за обслужване по управление на перона и органа за обслужване на въздушното движение, което е приложимо за конкретната операция по буксиране;
- д) установява и прилага процедури за гарантиране на безопасността по време на буксиране при неблагоприятни атмосферни или метеорологични условия, в това число чрез ограничаване или недопускане на такива операции.

ADR.OPS.B.029 Езикови умения

- a) Лице, което съгласно точка ADR.OPS.B.024 трябва да демонстрира езикови умения, демонстрира умения най-малко на оперативното ниво както в използването на радиотелефонна фразеология, така и в разговорна реч в съответствие с буква б) на:
 - (1) английски език; както и
 - (2) друг език или езици, използвани на летището за целите на радиокомуникацията с органа за обслужване на въздушното движение на летището.
- б) Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - (1) комуникира ефективно в ситуации, в които събеседникът не се вижда, и в такива, в които се вижда;
 - (2) разговаря по общи и професионални теми с точност и яснота;
 - (3) използва подходящи комуникативни стратегии, за да обменя съобщения и да разпознава и коригира недоразумения в общ или професионален контекст;
 - (4) се справя успешно с езикови усложнения, появили се от усложнен или неочакван обрат на събитията, произтичащи в контекста на обичайна работна ситуация или комуникативна задача, с която иначе е запознат;
 - (5) използва диалект или акцент, който е разбираем за авиационната общност.
- в) Езиковите умения се доказват със сертификат, издаден от организацията, извършила оценяването, с който се удостоверява езикът или езиците, нивото или нивата на умения и датата на оценяването.
- г) С изключение на лицата, които са демонстрирали езикови умения на експертно ниво, езиковите умения се оценяват отново на всеки:
 - (1) четири години, считано от датата на оценката, ако демонстрираното ниво е оперативното;
 - (2) шест години, считано от датата на оценката, ако демонстрираното ниво е разширено.
- д) Доказването на езикови умения се извършва по метод за оценяване, който съдържа:
 - (1) процеса, по който се извършва оценяването;
 - (2) квалификациите на оценителите, които извършват оценяването на езиковите умения;
 - (3) процедурата за обжалване.

- е) Летищният оператор осигурява езиково обучение за своя персонал за поддържане на изискваното ниво на владеене на езика.
- ж) Чрез дерогация от буква а) държавата членка може да реши, че умения по английски език не се изискват за персонала, посочен в точка ADR.OPS.B.024, за целите на радиокомуникацията с органа за обслужване на въздушното движение на летището. В такъв случай държавата членка прави оценка на безопасността, обхващаща едно или няколко летища.
- з) Операторът на летището може да издава разрешително на лице, което не е показало съответствие с букви а) и б), до:
 - (1) 7 януари 2026 г., що се отнася до английски език;
 - (2) 7 януари 2023 г., що се отнася до всеки друг език, различен от английски език.

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).“;

н) точка ADR.OPS.B.030 се заменя със следното:

„ADR.OPS.B.030 Система за управление и контрол на наземното движение

- а) Летищният оператор осигурява наличието на система за управление и контрол на наземното движение на летището.
- б) Като част от системата за управление и контрол на наземното движение летищният оператор, координирано с доставчика на обслужване на въздушното движение, оценява необходимостта от определянето на стандартни маршрути за рулиране на въздухоплавателни средства на летището. Когато са предвидени стандартни маршрути, летищният оператор:
 - (1) гарантира, че те са адекватни и подходящи за движението, проектирането и предвидената експлоатация на летището и са обозначени по подходящ начин;
 - (2) предоставя съответната информация на доставчика на аеронавигационно информационно обслужване, която да бъде публикувана в AIP.
- в) Когато за функционирането на системата за управление и контрол на наземното движение е необходимо въздухоплавателните средства в работната площ да използват транспондер, летищният оператор координира с доставчика на аеронавигационно обслужване следното:
 - (1) съответните процедури за експлоатация на транспондерите, които трябва да се спазват от операторите на въздухоплавателните средства;
 - (2) предоставянето на съответната информация на доставчика на аеронавигационно информационно обслужване за публикуване в AIP.“;
- о) вмъква се следната точка ADR.OPS.B.031:

„ADR.OPS.B.031 Комуникации

- а) Превозните средства и органът за обслужване на въздушното движение осъществяват комуникация в съответствие с приложимите изисквания на раздел 14 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012.
- б) Координирано с доставчика за обслужване на въздушното движение летищният оператор установява процедури за комуникация, включващи:
 - (1) честотите и езика или езиците, които трябва да се използват за комуникация между органа за обслужване на въздушното движение и превозните средства, които се предвижда да работят или работят в маневрената площ;
 - (2) комуникация между органа за обслужване на въздушното движение и пешеходците, които се предвижда да работят или работят в маневрената площ;
 - (3) разпространение на важна информация, свързана с летището, която може да засегне безопасността на дейностите в маневрената площ, като се използват радиокомуникации;
 - (4) сигнали и други средства за комуникация, които да се използват между органа за обслужване на въздушното движение и превозните средства или пешеходците в маневрената площ при всякакви условия на видимост, ако има срыв на радиокомуникациите.“;

п) вмъква се следната точка ADR.OPS.B.033:

„ADR.OPS.B.033 Контрол на пешеходците

а) Летищният оператор установява и прилага процедури за:

- (1) ограничаване на достъпа до работната площ и други експлоатационни площи само до лицата, чиито задължения налагат те да имат достъп до такива площи;
- (2) гарантиране, че на такива лица се разрешава достъп без придружител до въпросните площи само ако те са преминали съответното обучение и са демонстрирали своята компетентност;
- (3) контрол на движението на лица по перона и гарантиране, че пътниците, които се качват или слизат от въздухоплавателното средство или трябва да се придвижат към, от или през перона:
 - i) се придружават от обучен и компетентен персонал;
 - ii) не пречат на спрели въздухоплавателни средства и дейности по наземно обслужване;
 - iii) са защитени от въздухоплавателни средства в движение, в това число ефекта от техните двигатели, както и от превозни средства и други дейности.

б) Летищният оператор установява и прилага процедури, които гарантират:

- (1) организираното и безопасно навлизане и работа в маневрената площ на персонала, чиито задачи включват достъп до тази площ без превозно средство;
- (2) че този персонал:
 - i) е надлежно оборудван, включително с облекло, осигуряващо голяма видимост, средства за ориентиране и средства, позволяващи двупосочна комуникация с органа за обслужване на въздушното движение и съответното звено на летищния оператор по време на такива дейности;
 - ii) е получил разрешение от органа за обслужване на въздушното движение преди да навлезе в маневрената площ. Независимо от това разрешение навлизането на ПИК или на летателната писта или промяна в разрешената операция се извършва само с допълнително специално разрешение от органа за обслужване на въздушното движение;
 - iii) не навлиза в маневрената площ, когато се прилагат процедури при намалена видимост.“;

р) точка ADR.OPS.B.035 се заменя със следното:

„ADR.OPS.B.035 Експлоатация при зимни условия

а) Когато се очаква летището да функционира при условия, при които върху работната площ може да се натрупа сняг, киша или лед, летищният оператор изготвя и прилага план за снегочистване. Като част от плана за снегочистване, летищният оператор:

- (1) предвижда разпоредби за използването на материали за отстраняване или предотвратяване на образуването на лед и скреж или за подобряване на характеристиките на триене на повърхността на ПИК;
- (2) гарантира, доколкото е разумно осъществимо, отстраняването на сняг, киша или лед от използваните ПИК и други участъци от работната площ, които е предвидено да се използват за експлоатацията на въздухоплавателни средства.

б) Летищният оператор осигурява публикуването в AIP на информация за:

- (1) наличието на оборудване за отстраняване на сняг и операции за контрол при сняг и лед;
- (2) статус на утвърждаване, ако е приложимо, по отношение на използването на специално подготвени за зимни условия ПИК;
- (3) вида на използваните материали за третиране на повърхността в работната площ.“;

с) вмъкват се следните точки ADR.OPS.B.036 и ADR.OPS.B.037:

„ADR.OPS.B.036 Експлоатация на самолети по специално подготвени за зимни условия ПИК

а) След като получи предварителното одобрение на компетентния орган, летищният оператор може да установи и използва процедури за експлоатация на самолети по специално подготвени за зимни условия ПИК, когато видът на замърсителя е отгъпан сняг или лед. Специално подготвените за зимни условия ПИК може да бъдат свързани с първичен код RWYCC 4; ако обаче третирането не оправдава код RWYCC 4, се прилага нормалната процедура в съответствие с точка ADR.OPS.B.037.

- б) За да получи предварителното одобрение на компетентния орган, летищният оператор:
- (1) установява процедури, включващи следното:
 - i) вида на оборудването или типа, качеството и количеството на материалите или и двете, които се използват за подобряване на състоянието на повърхността на ПИК, и метода на прилагането им;
 - ii) наблюдение на метеорологичните параметри;
 - iii) управление на свободни замърсители;
 - iv) оценка на постигнатите резултати;
 - (2) получаване на данни за самолетите, свързани с характеристиките на спиране на пистата след специално третиране най-малко от един самолетен оператор;
 - (3) анализ и обработване на данните, получени по точка 2, за да се демонстрира възможността за установяване на състоянието на пистата в съответствие с даден код RWYCC;
 - (4) установяване на програма за техническо обслужване, включваща както превантивно, така и корективно техническо обслужване на използваното оборудване, за да се постигне последователност на характеристиките.
- в) Летищният оператор установява и прилага програма за наблюдение на продължаващата ефективност на процедурата. За целите на програмата се използват доклади относно спиращия ефект от данните за самолетите, които се съпоставят с докладваното състояние на пистата.
- г) След края на зимния период летищният оператор оценява ефективността на експлоатацията при зимни условия, за да установи необходимостта от:
- (1) изисквания за допълнително обучение;
 - (2) актуализиране на процедурите;
 - (3) допълнително или различно оборудване и материали.

ADR.OPS.B.037 Оценка на състоянието на повърхността на ПИК и определяне на код за състоянието на ПИК

Когато по повърхността на ПИК са налични замърсителите, посочени в точка ADR.OPS.A.060, букви а)–д), летищният оператор:

- а) определя код RWYCC въз основа на вида и дълбочината на замърсителя и температурата;
 - б) инспектира ПИК, когато състоянието на повърхността на ПИК може да се е променило поради метеорологичните условия, оценява състоянието на повърхността на ПИК и определя нов RWYCC;
 - в) използва специални доклади от въздухоплавателни средства, за да се направи нова оценка на RWYCC.;
- г) точка ADR.OPS.B.080 се заменя със следното:

„ADR.OPS.B.080 Маркировка и осветление на превозни средства и други подвижни обекти

- а) Летищният оператор гарантира, че превозните средства и други подвижни обекти, с изключение на въздухоплавателните средства, в работната площ на летището са:
 - (1) маркирани с ярки цветове или на подходящи места по тях са изобразени знамена с подходяща големина, кариран десен и контрастни цветове;
 - (2) осветени със сигнални светлини с нисък интензитет, чиито тип и характеристики са подходящи за тяхната функция, ако превозните средства и летището се използват през нощта или в условията на намалена видимост. Цветът на светлините, които трябва да се използват, е следният:
 - i) мигаща синя светлина за превозните средства, свързани с аварийни дейности или със сигурността;
 - ii) мигаща жълта светлина за други превозни средства, включително съпровождащи превозни средства (follow-me);
 - iii) постоянна червена светлина за предмети с ограничена подвижност.
- б) Летищният оператор може да освободи от буква а) оборудване за обслужване на въздухоплавателни средства и превозни средства, които се използват единствено на перона.“;

у) точка ADR.OPS.C.005 се заменя със следното:

„ADR.OPS.C.005 Техническо обслужване — общо

- а) Летищният оператор установява и прилага програма за техническо обслужване, която включва превантивно техническо обслужване, ако е целесъобразно, за да се поддържат съоръженията, системите и оборудването на летището, необходими за неговата експлоатация, в състояние, което не нарушава безопасността, редовността или ефективността на въздушната навигация. При създаването и изпълнението на програмата за техническо обслужване се спазват принципите на човешкия фактор.
- б) Летищният оператор гарантира, че са осигурени подходящи и адекватни средства за ефективно прилагане на програмата за техническо обслужване.“;

ф) вмъква се следната точка ADR.OPS.C.007:

„ADR.OPS.C.007 Техническо обслужване на превозни средства

а) Летищният оператор:

- (1) установява и прилага програма за техническо обслужване, която включва превантивно техническо обслужване и спазва принципите на човешкия фактор, за аварийно-спасителни и противопожарни превозни средства, за да се гарантира ефективността на превозните средства и тяхното оборудване и съответствие с указаното време за реакция през целия жизнен цикъл на превозното средство;
- (2) осигурява прилагането на програма за техническо обслужване на останалите превозни средства, които осъществяват дейност в работната площ или други експлоатационни площи.

б) Летищният оператор:

- (1) установява процедури за подпомагане на изпълнението на програмата за техническо обслужване, посочена в буква а);
- (2) осигурява подходящи и адекватни средства и съоръжения за нейното ефективно изпълнение;
- (3) води записи за техническото обслужване на всяко превозно средство.

в) Летищният оператор гарантира, че организациите, които осъществяват дейност или предоставят услуги на летището:

- (1) осигуряват техническо обслужване за своите превозни средства, които се използват в рамките на работната площ или други експлоатационни площи, в съответствие с установената програма за техническо обслужване, включително превантивно техническо обслужване;
- (2) водят съответните записи за техническото обслужване.

г) Летищният оператор гарантира, че неизправни превозни средства не се използват.“;

х) точки ADR.OPS.C.010 и ADR.OPS.C.015 се заменят със следното:

„ADR.OPS.C.010 Поддържане на настилки, други наземни повърхности и дренаж

а) Летищният оператор инспектира редовно повърхностите на всички работни площи, включително настилките (ПИК, пътища за рулиране и перони), прилежащите зони и дренажа с цел оценка на тяхното състояние като част от програмата за превантивно и корективно техническо обслужване.

б) Летищният оператор:

- (1) поддържа повърхностите на всички работни площи с цел избягване и отстраняване на FOD, които биха могли да повредят въздухоплавателните средства или да нарушат функционирането на системите на въздухоплавателните средства;
- (2) поддържа повърхността на ПИК, пътищата за рулиране и пероните с цел предотвратяване образуването на опасни неравности;
- (3) поддържа ПИК в състояние, осигуряващо характеристики на триене на повърхността, което отговаря на минималните стандарти или ги надвишава;
- (4) периодически инспектира и документира характеристиките на триене на повърхността на ПИК за целите на техническото обслужване. Честотата на провеждане на тези инспекции трябва да е достатъчна за определяне на тенденцията в характеристиките на триене на повърхността на ПИК;

- (5) предприема дейности за корективно техническо обслужване, за да се предотврати понижаване под минималните стандарти на характеристиките на триене на повърхността на цялата ПИК или за част от нея, когато не е замърсена.

ADR.OPS.C.015 Техническо обслужване на визуални средства и електрически системи

- a) Летищният оператор установява и прилага програма за превантивно и корективно техническо обслужване, за да се осигури изправността на електрическите системи и непрекъсваемостта на електрозахранването на всички необходими съоръжения на летището по начин, гарантиращ безопасността, редовността и ефективността на въздушната навигация.
- б) Летищният оператор установява и прилага програма за превантивно и корективно техническо обслужване, за да се осигури изправността на отделните светлини и надеждността на светлинните системи на летището по начин, гарантиращ непрекъснатост на насочването и контрола на въздухоплавателните и превозните средства, както следва:
- (1) За ПИК, оборудвана за точен подход за кацане по категория II или III, системата за превантивно техническо обслужване има за цел по време на всеки период от операциите по категория II или III всички подходящи светлини и светлини на ПИК да са изправни и във всички случаи най-малко:
- 95 % от светлините да са изправни във всеки от следните елементи:
 - светлинна система за точен подход за кацане по категория II и III — вътрешните 450 m;
 - осовите светлини на ПИК;
 - праговете светлини на ПИК;
 - страничните светлини на ПИК.
 - 90 % от светлините в зоната за приземяване да са изправни;
 - 85 % от светлините на светлинната система на подхода за кацане да са изправни след 450 m;
 - 75 % от светлините в края на ПИК да са изправни.
- (2) Светлините, които в съответствие с точка 1) може да са неизправни, не изменят основния модел на светлинната система.
- (3) Не се допуска да има неизправна светлина в съседство с друга неизправна светлина, освен при линейни светлини или светлинен хоризонт, където може да се допуснат две съседни неизправни светлини.
- (4) За стоп линия на мястото за изчакване при ПИК, използвана заедно с ПИК, която е предназначена за експлоатация при условията на хоризонтална видимост на ПИК под 550 m, системата за превантивно техническо обслужване има следните цели:
- да не останат повече от две неизправни светлини;
 - да не останат две съседни неизправни светлини, освен ако разстоянието между светлините е значително по-малко от изискваното.
- (5) За път за рулиране, предназначен за използване при условията на хоризонтална видимост на ПИК под 550 m, системата за превантивно техническо обслужване има за цел да не се допускат неизправни две съседни светлини по осовата линия на пътя за рулиране.
- (6) За писта, оборудвана за точен подход за кацане по категория I, използваната система за превантивно техническо обслужване има за цел по време на всеки период от операциите по категория I всички подходящи светлини и светлини на ПИК да са изправни и във всички случаи:
- най-малко 85 % от светлините да са изправни във всеки от следните:
 - светлинната система за точен подход за кацане по категория I;
 - праговете светлини на ПИК;
 - страничните светлини на ПИК;
 - светлините в края на ПИК;
 - не се допуска да има неизправна светлина в съседство с друга неизправна светлина, освен ако разстоянието между светлините е значително по-малко от изискваното.

- (7) За ПИК, предназначена за изпитане при условията на хоризонтална видимост на ПИК под 550 m, системата за превантивно техническо обслужване има за цел по време на всеки период от операциите всички светлини на ПИК да са изправни и при всички случаи:
- i) най-малко:
 - А) 95 % от светлините да са изправни в осветлението по осовата линия на ПИК (когато има такава) и в страничните светлини на ПИК;
 - Б) 75 % от светлините в края на ПИК да са изправни;
 - ii) не се допуска да има неизправна светлина в съседство с друга неизправна светлина.
- (8) За ПИК, предназначена за изпитане при условията на хоризонтална видимост на ПИК от 550 m или повече, системата за превантивно техническо обслужване има за цел по време на всеки период от операциите всички светлини на ПИК да са изправни и при всички случаи:
- i) най-малко 85 % от светлините да са изправни в страничните светлини на ПИК и в края на ПИК;
 - ii) не се допуска да има неизправна светлина в съседство с друга неизправна светлина.
- (9) За ПИК, оборудвана със системи за визуална индикация на гласадата, системата за превантивно техническо обслужване има за цел по време на всеки период от операциите всички модули да са изправни. Даден модул се счита за неизправен, ако броят на неизправните светлини е такъв, че модулът не предоставя насочването на въздухоплавателните средства, за което е предназначен.
- в) За целите на буква б) светлината се счита за неизправна, ако:
- (1) средният интензитет на главния лъч е под 50 % от стойността, която е указана в спецификациите за сертифициране, издадени от Агенцията. За осветителни модули, при които проектният среден интензитет на главния лъч е над стойността, указана в спецификациите за сертифициране, издадени от Агенцията, стойността от 50 % се отнася до посочената проектна стойност;
 - (2) цветовият филтър липсва, повреден е или не се осигурява правилният цвят на светлинния лъч.
- г) Летищният оператор установява и прилага програма за превантивно и корективно техническо обслужване, за да се осигури изправността и надеждността на системата от маркировки и маркировъчни знаци на летището по начин, гарантиращ непрекъснатост на насочването и контрола на въздухоплавателните и превозните средства.
- д) Дейности по строителство или техническо обслужване не се извършват в близост до летищни електрически системи, когато на летището се прилагат процедури при намалена видимост.
- е) Летищният оператор гарантира, че:
- (1) програмите за превантивно техническо обслужване, посочени в букви а), б) и г), включват подходящи инспекции и проверки на отделните елементи на всяка система и на системата като цяло, които се извършват в съответствие с установените процедури и на определени интервали, подходящи за планираната експлоатация и системата;
 - (2) се предприемат подходящи корективни действия за отстраняване на всички набелязани дефекти.
- ж) Летищният оператор води записи за съответните дейности по техническо обслужване.“
-