

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **B**

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 923/2012 НА КОМИСИЯТА

от 26 септември 2012 година

за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация 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

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1)

Изменен със:

Официален вестник

№ страница дата

► **M1**

Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 година

L 63 1 6.3.2015 г.



РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 923/2012 НА КОМИСИЯТА

от 26 септември 2012 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)⁽¹⁾, и по-специално член 4, букви а) и б) от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност (Основния регламент за EASA⁽²⁾), и по-специално членове 8 и 8б от него, както и приложение Vб към него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 216/2008 от Комисията се изисква да приеме правила за прилагане, с оглед да се приемат съответни разпоредби относно правилата за полети въз основа на стандартите и препоръчителните практики на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), както и да се хармонизира прилагането на класификацията на въздушното пространство на ИКАО, с цел да се гарантира непрекъснато осигуряване на безопасно и ефикасно обслужване на въздушното движение в рамките на единното европейско небе.
- (2) В съответствие с член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе⁽³⁾, на Евроконтрол бе даден мандат да подпомага Комисията при разработването на правила за прилагане, които установяват съответни разпоредби относно правилата за полети въз основа на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, и хармонизират прилагането на класификацията на въздушното пространство на ИКАО.
- (3) В съответствие с член 1, параграф 3 и член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004, както и с член 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008, инициативата за единното европейско небе следва да подпомогне държавите членки в изпълнението на техните задължения съгласно Чикагската конвенция от 1944 г. за международно гражданско въздухоплаване (наричана по-нататък „Чикагската конвенция“), като осигури общо тълкуване и прилагане.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

⁽²⁾ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

▼B

- (4) Целта на Регламент (ЕО) № 551/2004 е да се подкрепи концепцията за все по-интегрирано оперативно въздушно пространство в контекста на общата транспортна политика, както и да се установят общи процедури за проектиране, планиране и управление, осигурявайки ефикасно и безопасно осъществяване на управлението на въздушното движение. Тази цел е от особено значение за бързото въвеждане на функционалните блокове въздушно пространство в единното европейско небе.
- (5) Резултатите от работата, извършена от съвместната група, създадена от Комисията, Евроконтрол и ИКАО, която въз основа на подадената от държавите членки информация анализира и обобща разликите между тях във връзка със стандартите на ИКАО относно правилата за полети и съответните разпоредби за аеронавигационно обслужване, потвърждават необходимостта от стандартизирането на общи правила и различия по отношение на единното европейско небе.
- (6) С оглед да се гарантира безопасно, ефективно и експедитивно международно въздушно движение и да се подпомогне установяването на функционални блокове въздушно пространство, всички участници в единното европейско небе следва да се придържат към общ набор от правила. Освен това от ключово значение за безопасността на трансграничните дейности е създаването на прозрачна регулаторна система, чрез която на участниците да може да се гарантира правна сигурност и предвидимост. За тази цел следва да бъдат установени стандартизирани правила за полети и съответни разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и те да бъдат допълнени при необходимост с документи с насоки и/или приемливи средства за осигуряване на съответствие.
- (7) За постигането на тези цели ИКАО следва да бъде уведомявана от държавите членки само за съвместно приети европейски разлики в области, които попадат в обхвата на правото на Съюза. Тези разлики следва да се установяват и наблюдават чрез постоянен процес.
- (8) Държавите членки, които са приели разпоредби, допълващи даден стандарт на ИКАО, следва да продължат да ги прилагат до приемането на съответните разпоредби на Съюза, ако те считат това за все още необходимо и при условие че тези допълнителни разпоредби не представляват разлика по Чикагската конвенция или спрямо действащото законодателство на Съюза.
- (9) Настоящият регламент следва да се прилага, без да се засягат задълженията и правата на държавите членки над открито море, в съответствие с член 12 от Чикагската конвенция и особено с приложение 2 към Чикагската конвенция, както и задълженията на държавите членки и на Съюза съгласно Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право и задълженията на държавите членки по Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море, 1972 г.
- (10) В съответствие с член 1, параграф 2 от Рамковия регламент (ЕО) № 549/2004 регулаторната рамка за създаването на Единно европейско небе не обхваща военните операции и учения.
- (11) Съществуващият процес за изменение на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО в рамките на Чикагската конвенция не се разглежда в настоящия регламент.

▼B

- (12) Разширяването на обхвата на компетенциите на EASA, така че те да включват безопасността на управлението на въздушното движение, изисква съгласуваност между разработването на правилата за прилагане съгласно Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (13) С цел да се осигури съгласуваност между транспонирането на разпоредбите на приложение 2 към Чикагската конвенция, изложени в настоящия регламент, и бъдещите разпоредби, произтичащи от други приложения към Чикагската конвенция, които ще бъдат включени в следващите етапи на работа, както и прилагането на бъдещите правила на Съюза, първоначалните разпоредби следва да бъдат преразгледани при необходимост.
- (14) При необходимост следва да се актуализират други елементи на законодателството на Съюза, за да се позовават на настоящия регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и обхват

1. Целта на настоящия регламент е да се установят общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, които да се прилагат за общото въздушно движение в обхвата на Регламент (ЕО) № 551/2004.
2. Настоящият регламент се прилага по-специално за ползватели на въздушното пространство и въздухоплавателни средства, участващи в общото въздушно движение:
 - а) експлоатирани в посока на, в границите на, или извън Съюза;
 - б) с национални и регистрационни знаци на държава — членка на Съюза, и експлоатирани във всякакво въздушно пространство по начин, който да не противоречи на правилата, публикувани от страната, под чиято юрисдикция е територията, над която се прелита.
3. Настоящият регламент се прилага също така за компетентните органи на държавите членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и съответния наземен персонал, участващ в експлоатацията на въздухоплавателните средства.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „точност“ (ассигасу) е степента на съответствие между прогнозната или измерената стойност и действителната стойност;
2. „договор ADS-C“ (ADS-C agreement) е план за докладване, който определя условията за докладване на данни ADS-C (т.е. данните, изисквани от органа за обслужване на въздушното движение, и честотата на предаване на докладите ADS-C, които трябва да бъдат договорени, преди ADS-C да се използва в обслужването на въздушното движение);
3. „консултативно въздушно пространство“ (advisory airspace) е въздушно пространство с определени размери или установен маршрут, в границите на което се осигурява консултативно обслужване на въздушното движение;

▼B

4. „консултативно трасе“ (advisory route) е установен маршрут, в границите на който се осигурява консултативно обслужване на въздушното движение;
5. „фигурен пилотаж“ (aerobatic flight) означава целенасочено изпълнявани маневри от въздухоплавателно средство, включващи внезапни изменения на пространствената му позиция, неестествена пространствена позиция или неестествено изменение на скоростта, които не са необходими за нормален полет или за обучение за свидетелства за правоспособност или квалификации, различни от тези за фигурен пилотаж;
6. „летище“ (aerodrome) е определена зона (включително всички сгради, инсталации и оборудване) на земя или вода или на неподвижно съоръжение, неподвижно съоръжение в открито море или плаващо съоръжение, предназначена да бъде използвана, изцяло или частично, за кацане, излитане и движение на въздухоплавателни средства по повърхността;
7. „обслужване по летищен контрол“ (aerodrome control service) означава обслужване по контрол на въздушното движение (КВД) по отношение на летищното движение;
8. „летищна контролна кула“ (aerodrome control tower) е орган, създаден за осигуряване на обслужване по контрол на въздушното движение по отношение на летищното движение;
9. „летищно движение“ (aerodrome traffic) е всяко движение по маневрената площ на летището и всички полети на въздухоплавателни средства в района на дадено летище. Въздухоплавателните средства, експлоатирани в района на дадено летище, включват, но не само, въздухоплавателни средства, влизащи в летищния кръг на полетите или напускащи този кръг;
10. „летищен кръг на полетите“ (aerodrome traffic circuit) е установен маршрут за полет на въздухоплавателните средства, летящи в района на дадено летище;
11. „зона за летищно движение“ (aerodrome traffic zone) е въздушно пространство с определени размери, установено около летище за предпазване на летищното движение;
12. „авиационна работа“ (aerial work) означава полет на въздухоплавателното средство, при който то се използва за специализирани услуги като услугите, свързани със селското стопанство, строителството, фотографията, топографските измервания, наблюдението и патрулирането, търсенето и спасяването, авиационната реклама и т.н.;
13. „Аеронавигационна информация и публикация“ (Aeronautical Information Publication — AIP) е сборник, издаван или одобряван от дадена държава, който съдържа дългосрочна аеронавигационна информация от важно значение за въздушната навигация;
14. „аеронавигационно мобилно обслужване“ (aeronautical mobile service) е мобилно обслужване между аеронавигационните станции и станциите на въздухоплавателните средства или между станциите на въздухоплавателните средства, в което могат да участват станциите на средствата за спасяване; в това обслужване могат да участват и аварийни радиопредставители за указване на местоположение, които работят на специалните честоти, използвани при бедствия и аварии;
15. „аеронавигационна станция“ (aeronautical station) е наземна станция за аеронавигационно мобилно обслужване. В някои случаи аеронавигационната станция може да бъде разположена на борда на плавателен съд или на платформа в морето;

▼B

16. „самолет“ (aeroplane) е задвижвано от силова установка по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство, получаващо подезната си сила в полет главно от аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при определени условия на полета;
17. „бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха“ (airborne collision avoidance system — ACAS) е система на борда на въздухоплавателното средство, използваща сигналите от транспондера за вторичен обзорен радар (SSR), която функционира независимо от наземното оборудване и предоставя на пилота информация за потенциално конфликтна ситуация с въздухоплавателни средства, оборудвани с транспондери за вторичен обзорен радар;
18. „въздухоплавателно средство“ (aircraft) е всяка машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност;
19. „адрес на въздухоплавателно средство“ (aircraft address) е уникална комбинация от 24 бита, служеща за обозначаване на въздухоплавателно средство за целите на връзката въздух — земя, навигацията и обзора;
20. „наблюдение от въздухоплавателно средство“ (aircraft observation) е оценката на един или повече метеорологични елементи, извършена от въздухоплавателно средство в полет;
21. „информация за полетите и метеорологичните условия (AIRMET)“ е информацията, издавана от метеорологична служба за слеждане за наличие или очаквана поява на определени метеорологични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полетите на въздухоплавателни средства на малки височини и които не са били вече включени в прогнозата, предназначена за полети на малки височини в съответния район за полетна информация или негов подрайон;
22. „връзка въздух — земя“ (air-ground communication) е двупосочна връзка между въздухоплавателни средства и станции или пунктове, разположени на земната повърхност;
23. „контролна радиостанция въздух — земя“ (air-ground control radio station) е аеронавигационна далекосъобщителна станция, предназначена главно за осигуряване на връзката по провеждането на полетите и управлението на въздухоплавателните средства в даден район;
24. „доклад за полет“ (air-report) означава доклад от въздухоплавателно средство в полет, изготвен в съответствие с изискванията за местоположение и докладване за експлоатация и/или за метеорологични условия.
25. „рулиране по въздуха“ (air-taxiing) е движение на вертолет или друго вертикално излитащо и кацащо въздухоплавателно средство над повърхността на летището обикновено при наличие на земен ефект с пътна скорост, по-малка от 37 км/ч (20 kts);
26. „въздушно движение“ (air traffic) означава всички въздухоплавателни средства в полет или движещи се по маневрената площ на дадено летище;
27. „консултативно обслужване на въздушното движение“ (air traffic advisory service) е обслужване, предоставяно в консултативно въздушно пространство за осигуряване на сепарация, доколкото това практически е възможно, между въздухоплавателни средства, изпълняващи полети съгласно полетен план по правилата за полети по прибори;
28. „разрешение по контрол на въздушното движение“ (air traffic control clearance) е разрешение за дадено въздухоплавателно средство да продължи своя маршрут при условията, определени от орган за контрол на въздушното движение;

▼B

29. „инструкция за контрол на въздушното движение“ (air traffic control instruction) означава разпореждания, издадени от контрола на въздушното движение с цел да се изиска предприемането на конкретно действие от даден пилот;
30. „обслужване по контрол на въздушното движение“ (air traffic control service) е обслужване, предоставяно с цел:
 - а) предотвратяване на сблъскване:
 - 1) между въздухоплавателни средства; и
 - 2) между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ на летището; както и
 - б) поддръждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение;
31. „орган за контрол на въздушното движение“ (air traffic control unit) е общ термин, означаващ в различните случаи районен контролен център, орган за контрол на подхода или летищна контролна кула;
32. „обслужване на въздушното движение (ОВД)“ (air traffic service — ATS) е общ термин с различно значение според случая — полетно-информационно обслужване, аварийно-оповестително обслужване, консултативно обслужване на въздушното движение, контрол на въздушното движение (контрол на района, контрол на подхода или контрол на летищното движение);
33. „въздушни пространства на обслужване на въздушното движение“ (air traffic services airspace) означава въздушни пространства с определени размери и азбучно обозначение, в които могат да се осъществяват определени видове полети и за които са установени обслужване на въздушното движение и правила за експлоатация;
34. „пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение“ (air traffic services reporting office) е орган, създаден с цел получаване на представените преди излитане доклади, свързани с обслужването на въздушното движение, и полетни планове;
35. „орган за обслужване на въздушното движение“ (air traffic services unit) е общ термин, означаващ в различните случаи орган за контрол на въздушното движение, център за полетна информация, летищен орган за полетно-информационно обслужване или пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение;
36. „въздушен път“ (airway) е контролирано въздушно пространство (или негова част) с формата на коридор;
37. „аварийно-оповестително обслужване“ (alerting service) е обслужване, предоставяно с цел уведомяване и оказване на необходимото съдействие на съответните организации, за въздухоплавателни средства, нуждаещи се от помощта на службите за търсене и спасяване;
38. „резервно летище“ (alternate aerodrome) е летище, към което дадено въздухоплавателно средство може да продължи полета си, когато стане невъзможно или неепоръчително то да продължи полета си към летището на местоназначение или да кацне на него. Резервните летища включват, както следва:
 - а) „резервно летище при излитане“ (take-off alternate) е летище, на което дадено въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако възникне необходимост от това непосредствено след излитане и няма възможност да бъде използвано летището на излитане;

▼B

- б) „резервно летище по маршрута“ (en-route alternate) е летище, на което дадено въздухоплавателно средство може да извърши кацане, след като при полета по маршрута си е попаднало в нестандартни условия или аварийно състояние;
 - в) „резервно летище по маршрута при ETOPS полети“ (ETOPS en-route alternate) е пригоден и подходящ резервен летище, на което даден самолет може да извърши кацане, след като при ETOPS полет по маршрута си е претърпял спиране на двигател или е попаднал в други нестандартни условия или аварийно състояние;
 - г) „резервно летище на летището на кацане“ (destination alternate) е резервно летище, към което дадено въздухоплавателно средство може да продължи полета си, ако стане невъзможно или неепоръчително то да кацне на летището на местоназначение;
39. „абсолютна височина“ (altitude) е вертикалното разстояние, измерено от средното морско равнище (mean sea level — MSL) до определено ниво, точка или обект, приет за точка;
 40. „обслужване по контрол на подхода“ (approach control service) е обслужване по контрол на въздушното движение за долитащи или отлитащи контролирани полети;
 41. „орган за контрол на подхода“ (approach control unit) е орган за обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети, долитащи към или отлитащи от едно или повече летища;
 42. „перон“ (apron) е определен район, предназначен за разполагане на въздухоплавателни средства с цел качване или слизване на пътници, товарене или разтоварване на пощенски пратки или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване;
 43. „районен контролен център (РКЦ)“ (area control centre — ACC) е орган, създаден за обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети в контролираните райони под същата юрисдикция;
 44. „обслужване по контрол на района“ е обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети в контролирани райони;
 45. „зонална навигация“ (area navigation — RNAV) означава метод за навигация, който позволява полета на въздухоплавателни средства по всякакъв желан маршрут в обхвата на наземни или космически помощни средства за навигация, или в границите на възможностите на автономни помощни средства, или комбинация от двете;
 46. „трасе за ОВД“ (ATS route) е определен маршрут, предназначен за направляване на потока въздушно движение за нуждите на обслужването на въздушното движение;
 47. „автоматичен зависим обзор — радиопредаване“ (automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B)) е метод, по който въздухоплавателни средства, летищни превозни средства и други обекти могат автоматично в режим на радиопредаване да предават и/или приемат по съответна линия данни за идентификация, местонахождение и допълнителни данни при необходимост;

▼B

48. „автоматичен зависим обзор — контракт“ (automatic dependent surveillance — contract (ADS-C)) е средство, чрез което по линия за предаване на данни се обменя информация за условията на договор ADS-C между наземната система и въздухоплавателното средство, като се уточнява при какви условия ще започне предаването на доклади ADS-C и какви данни ще се съдържат в тях;
49. „автоматична информация за летищен терминал (automatic terminal information service — ATIS)“ е автоматично предоставяне на текуща, рутинна информация на пристигащи и заминаващи въздухоплавателни средства в продължение на 24 часа или на определена част от нея:
 - а) „автоматична информация за летищен терминал по линия за предаване на данни (Data link-automatic terminal information service (D-ATIS))“ означава предоставяне на ATIS посредством линия за предаване на данни;
 - б) „гласова автоматична информация за летищен терминал (Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS))“ означава предоставяне на ATIS посредством непрекъснато повтарящо се гласово предаване;
50. „долна граница на облачността“ (ceiling) е височината над земята или водата на долната граница на най-ниския облачен слой, намиращ се по-ниско от 6 000 m (20 000 ft) и закриващ повече от половината небе;
51. „точка за преминаване“ (change-over point) е точката, в която дадено въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по отсечка от трасе за ОВД, определено чрез високочестотни всенасочени радиопредаватели, се очаква да прехвърли основната си навигационна ориентация от средството зад него към средството пред него;
52. „граница за действие на разрешението“ (clearance limit) означава точката, до която даденото на въздухоплавателното средство разрешение по контрол на въздушното движение е валидно;
53. „облак от значение за експлоатацията“ (cloud of operational significance) е облак с височина на долната граница на облаците под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина над морското равнище, като се взема по-голямата от двете стойности, или купесто-дъждовен облак или мощен купест облак на всякаква височина;
54. „код (SSR)“ (code SSR) е номер, присвоен на конкретен многоимпулсен сигнал за отговор, предаван от транспондера в режим А или режим С;
55. „компетентен орган“ (competent authority) е орган, определен от държавата членка за компетентен да осигури съответствие с изискванията на настоящия регламент;
56. „контролиран район“ (control area) е контролирано въздушно пространство, простиращо се нагоре от определена граница над земната повърхност;
57. „контролирано летище“ (controlled aerodrome) е летище, на което се осигурява обслужване по контрол на летищното движение, независимо дали е налице или не контролирана зона;
58. „контролирано въздушно пространство“ (controlled airspace) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение в съответствие с класификацията на въздушното пространство;

▼B

59. „контролиран полет“ (controlled flight) е всеки полет, който е предмет на разрешение по контрол на въздушното движение;
60. „връзка между ръководителите на полети и пилотите чрез линия за предаване на данни“ (controller-pilot data link communications (CPDLC)) е средство за комуникация между ръководителя на полети и пилота по линия за предаване на данни за целите на контрола на въздушното движение (КВД);
61. „контролирана зона“ (control zone) е контролирано въздушно пространство, простиращо се от земната повърхност нагоре до определена горна граница;
62. „крейсерски набор“ (cruise climb) е пилотиране на самолет в крейсерски режим, осигуряващо нарастване на абсолютната височина при намаляване масата на самолета;
63. „крейсерско ниво“ (cruising level) е ниво, поддържано в продължение на значителна част от полета;
64. „текущ полетен план (current flight plan — CPL)“ е полетен план, включващ възможните промени, предизвикани от последващи разрешения;
65. „опасна зона“ (danger area) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което за посочени периоди от време може да се осъществява дейност, представляваща опасност за полетите на въздухоплавателни средства;
66. „връзка по линия за предаване на данни“ (data link communications) е форма на комуникация, предназначена за обмен на съобщения по линия за предаване на данни;
67. „стойност“ (datum) означава количество или набор от количества, които могат да служат за справка или като база за изчисляване на други количества;
68. „разрешение от по-низшестоящ орган“ (downstream clearance) означава разрешение, издадено на въздухоплавателно средство от орган за контрол на въздушното движение, който не е настоящият контролиращ орган на това въздухоплавателно средство;
69. „разчетно изтекло време“ (estimated elapsed time) е разчетното време, необходимо за придвижване от една основна точка до друга;
70. „разчетно време за начало на движението“ (estimated off-block time) е разчетното време, в което самолетът ще започне движение, свързано с излитане;
71. „разчетно време на долитане“ (estimated time of arrival) означава за полети по правилата за полети по прибори (ППП) разчетното време, в което въздухоплавателното средство ще долети над точка, определена с използване на навигационни помощни средства, от която започва процедурата за кацане по прибори, а при отсъствие на навигационни помощни средства, свързани с това летище — времето, в което въздухоплавателното средство ще долети над летището. За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети (ПВП), това е разчетното време, в което въздухоплавателното средство ще долети над летището;
72. „предполагаемо време на подход“ (expected approach time) е времето, в което органът за КВД очаква долитащо със закъснение въздухоплавателно средство, задържано над точката за изчакване, да я напусне, за да завърши подхода си за кацане. Действителното време на напускане на точката за изчакване ще зависи от разрешението за подход;
73. „попълнен полетен план“ (filed flight plan — FPL) е план за полета във вида, представен на органа за обслужване на въздушното движение, попълнен от пилота или упълномощено лице, без каквито и да са последващи промени;

▼B

74. „член на летателния екипаж“ (flight crew member) е правоспособен член на екипажа, на когото са възложени задължения от съществено значение за експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство през полетното дежурство;
75. „център за полетна информация“ (flight information centre) е орган, създаден за осигуряване на полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване;
76. „район за полетна информация“ (flight information region) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване;
77. „полетно-информационно обслужване“ (flight information service) е обслужване, предоставяно с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасно и ефикасно изпълнение на полетите;
78. „полетно ниво“ (flight level — FL) е повърхност на постоянно атмосферно налягане, отнесена към специфична стойност на налягане, 1013,2 хектопаскала (hPa), и отделена от други такива повърхности посредством определени интервали от налягане;
79. „полетен план“ (flight plan) е специфична информация, предоставяна на органите за обслужване на въздушното движение, отнасяща се за предстоящ полет или част от полет на въздухоплавателно средство;
80. „видимост в полет“ (flight visibility) е видимостта от пилотската кабина на въздухоплавателното средство по направление на полета;
81. „прогноза“ (forecast) е описание на метеорологичните условия, очаквани в конкретен момент или в период от време в определен район или част от въздушното пространство;
82. „приземна видимост“ (ground visibility) е видимост на летището, докладвана от упълномощен наблюдател или от автоматични системи;
83. „курс“ (heading) е направлението на надлъжната ос на въздухоплавателното средство, изразявано обикновено в градуси спрямо северното направление (на истинския, магнитния, компасния или условния меридиан);
84. „относителна височина“ (height) е вертикалното разстояние до дадено ниво, точка или обект, приет за точка, измерено от определена отправна точка;
85. „вертолет“ (helicopter) е по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство, което се поддържа в полет главно чрез реакция на въздуха с един или няколко носещи винта, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение;
86. „въздушно пространство над открито море“ (high seas airspace) е въздушното пространство извън това над сухоземна територия и териториални морета, както е посочено в Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, Монтего Бей, 1982 г.);
87. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;
88. „полет по ППП“ (IFR flight) е полет, изпълняван в съответствие с правилата за полети по прибори;
89. „ПМУ“ (IMC) е съкращението, използвано за обозначаване на приборни метеорологични условия;

▼B

90. „процедура за подход по прибори“ (instrument approach procedure — IAP) е поредица от предварително определени маневри, изпълнени по прибори съгласно изискванията за предпазване от препятствия, започваща от точката за начален подход или, ако е приложимо, от началото на определен маршрут за кацане (схема за долитане) и завършваща в точка, в която може да се извърши кацане, или ако такова не се извърши, в точка, за която са валидни критериите за минималната безопасна височина над препятствията при изчакване или по маршрута. Процедурите за подход по прибори се класифицират, както следва:
- а) *процедура за неточен подход (Non-precision approach — NPA)* е процедура за подход по прибори, при която се използва странично насочване, но не и вертикално насочване;
 - б) *процедура за подход с вертикално насочване (Approach procedure with vertical guidance — APV)* е процедура по прибори, при която се използва странично и вертикално насочване, но не отговаря на изискванията, установени за точен подход и кацане;
 - в) *процедура за точен подход (Precision approach — PA)* е процедура за подход по прибори, като се използва точно странично и вертикално насочване с минимума, определени от категорията на експлоатация;
91. „приборни метеорологични условия (ПМУ)“ (instrument meteorological conditions — IMC) са метеорологични условия, изразени в стойности за видимост, разстояние до облаците и долната граница на облачността, като те са по-малки от минималните, установени за визуални метеорологични условия;
92. „зона за кацане“ (landing area) е частта от работната площ, която е предназначена за кацане или излитане на въздухоплавателни средства;
93. „ниво“ (level) е общ термин, отнасящ се до вертикалното положение на въздухоплавателно средство в полет, като в различни случаи може да означава относителна височина, абсолютна височина или полетно ниво;
94. „маневрена площ“ (maneuvering area) е частта от летището, изключваща перона, предназначена за излитане, кацане и рулиране на въздухоплавателни средства;
95. „режим (SSR)“ (mode (SSR)) е условен индикатор, отнасящ се към специфични функции на запитващите сигнали, предавани от запитващите устройства на вторичните обзорни радар. Съществуват четири режима, посочени в приложение 10 на ИКАО: А, С, S и смесен режим;
96. „работна площ“ (movement area) е частта от летището, предназначена за излитане, кацане и рулиране на въздухоплавателни средства, състояща се от маневрената площ и перона(ите);
97. „нощ“ (night) е периодът между края на вечерния граждански полумрак и началото на сутрешния граждански полумрак. Когато центърът на слънчевия диск достигне позиция на 6 градуса под хоризонта, гражданският полумрак завършва вечер и започва сутрин;

▼B

98. „препятствие“ (obstacle) са всички неподвижни (временни или постоянни) и подвижни обекти или части от тях, които:
- а) са разположени в зона, предназначена за движение на въздухоплавателни средства по повърхността; или
 - б) се възвишават над определена повърхност, предназначена да осигури безопасността на въздухоплавателни средства в полет; или
 - в) се намират извън горепосочените повърхности и са били оценени като опасни за въздухоплаването;
99. „оперативна площадка“ (operating site) е площадка, избрана от оператора или командира за кацане, излитане и/или подемно-товарни операции;
100. „командир“ (pilot-in-command) е пилотът, определен от оператора, а при въздухоплаване с общо предназначение — от собственика, да ръководи и да отговаря за безопасното изпълнение на полета;
101. „барометрична височина“ (pressure-altitude) е атмосферно налягане, изразено в абсолютна височина, съответстваща на това налягане в стандартна атмосфера съгласно определението в приложение 8, част 1 към Чикагската конвенция;
102. „неразрешена употреба на вещества“ (problematic use of substances) е употребата на едно или няколко психоактивни вещества от авиационния персонал по начин, който:
- а) представлява пряка опасност за употребилият ги или застрашава живота, здравето и благополучието на други хора; и/или
 - б) причинява или задълбочава проблеми или разстройства от професионален, социален, психически или физически характер;
103. „забранена зона“ (prohibited area) е въздушно пространство с установени размери над земната повърхност или териториалните води на страната, в пределите на което полетите на въздухоплавателни средства са забранени;

▼M1

104. „психоактивно вещество“ (psychoactive substance) означава алкохол, опиоиди, канабиноиди, успокоителни и приспивателни, кокаин, други психостимуланти, халюциногени и летливи разтворители, като се изключват кофеинът и тютюнът;

▼B

105. „радар“ (radar) е устройство за радиооткриване, което осигурява информация за отдалечеността, азимута и/или височината на обекти;
106. „задължителна радиозона“ (radio mandatory zone — RMZ) е въздушно пространство с определени размери, в границите на което наличието и експлоатацията на радиооборудване са задължителни;

▼B

107. „радионавигационно обслужване“ е обслужване, предоставящо посредством едно или повече радионавигационни средства насочваща информация или данни относно местоположението с цел ефикасна и безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства;
108. „радиотелефония“ (radiotelephony) е форма на радиовръзка, предназначена главно за обмен на информация в речева форма;
109. „повтарящ се полетен план“ (repetitive flight plan — RPL) е полетен план за често повтарящи се, серийни, изпълнявани по разписание полети с еднакви основни елементи, представен от оператора, за съхранение и многократна употреба от органи за обслужване на въздушното движение;
110. „точка за доклад“ (reporting point) е определено географско място, спрямо което може да бъде докладвано местоположението на въздухоплавателно средство;
111. „ограничена зона“ (restricted area) е въздушно пространство с установени размери над земната повърхност или териториалните води на страната, в пределите на което полетите на въздухоплавателните средства са ограничени съгласно определени условия;
112. „отсечка от маршрута“ (route segment) означава маршрут или част от маршрут на полет обикновено без междинно спиране;
113. „писта за излитане и кацане (ПИК)“ (runway) е определен правоъгълен участък от наземно летище, подготвен за излитане и кацане на въздухоплавателни средства;
114. „място за изчакване при пистата за излитане и кацане“ (runway-holding position) е определено място, осигуряващо защита на пистата за излитане и кацане, повърхността за ограничение на препятствията и критичната/чувствителната зона на системите ILS/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;
115. „хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане“ (runway visual range — RVR) е разстоянието, до което пилотът на въздухоплавателно средство, намиращо се на осовата линия на пистата за излитане и кацане, може да види маркировъчните знаци на повърхността на пистата или светлините, които я ограничават или маркират осовата ѝ линия;
116. „персонал, свързан с безопасността“ (safety-sensitive personnel) означава лица, които могат да застрашат безопасността на въздухоплаването, ако те изпълняват своите задължения и функции по неправилен начин, като към тях спадат, но не само, членовете на екипажа, персоналът по техническо обслужване на въздухоплавателните средства и ръководителите на полети;
117. „планер“ (sailplane) е по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство, което се поддържа в полет чрез аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател, т.е. включително делтапланери, парапланери и други аналогични въздухоплавателни средства;

▼B

118. „втори́чен обзорен радар“ (secondary surveillance radar — SSR) е радарна система за наблюдение, използваща предаватели/приемници (запитващи устройства) и транспондери;
119. „информация SIGMET“ (SIGMET information) е информацията, която се публикува от дадена метеорологична служба за наблюдение относно възникването или очакваното възникване на специфични климатични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полета на въздухоплавателно средство;
120. „сигнална площадка“ (signal area) е площадка на летището, използвана за разполагане на земна сигнализация;
121. „основна точка“ (significant point) е определено географско място, използвано при определяне на трасе за ОВД или маршрута на полета на въздухоплавателно средство, както и за други цели на навигацията и ОВД;
122. „полет по особени правила за визуални полети“ (special VFR flight) е полет по правила за визуални полети, разрешен от орган за контрол на въздушното движение за изпълнение в границите на контролирана зона при метеорологични условия, които са по-лоши от визуалните метеорологични условия (ВМУ);
123. „отклонено въздухоплавателно средство“ (strayed aircraft) е въздухоплавателно средство, което се е отклонило значително от своята планирана пътна линия или което докладва, че се е изгубило;
124. „обзорен радар“ (surveillance radar) е радарно оборудване, използвано за определяне на местоположението на дадено въздухоплавателно средство по разстояние и азимут;
125. „рулиране“ (taxiing) е движение на въздухоплавателно средство на собствена тяга по повърхността на летище или оперативна площадка, с изключение на излитане и кацане;
126. „път за рулиране“ (taxiway) е определен път на сухопътно летище, предназначен за рулиране на въздухоплавателни средства и служещ за връзка между отделните части на летището, включително:
 - а) пътека за рулиране на въздухоплавателното средство към стоянката (aircraft stand taxi lane), която е част от перона, обозначена е като път за рулиране и е предназначена за осигуряване само на достъпа на въздухоплавателни средства до стоянките;
 - б) перонен път за рулиране (apron taxiway), който е част от системата от пътеки за рулиране, разположен е на перона и е предназначен да осигури маршрута на рулиране през перона;
 - в) път за рулиране за бързо излизане (rapid exit taxiway), който е път за рулиране, свързан с ПИК под остър ъгъл, позволяващ на кацащите самолети излизане от ПИК с по-голяма скорост отколкото по други извеждащи пътеки за рулиране, като по този начин се свежда до минимум времето на заемане на ПИК;
127. „територия“ (territory) означава сухопътната територия и прилежащите ѝ териториални води, по отношение на които дадена държава има суверенни права, суверенна власт, протекция или мандат;
128. „праз“ (threshold) е началото на частта от пистата, която е използвана за кацане;

▼B

129. „общо разчетно изтекло време“ (total estimated elapsed time) означава:
- а) за полети по правилата за полети по прибори — разчетното време, необходимо от излитането до прелитането над определена с навигационни средства зададена точка, от която се предвижда да започне процедурата на подхода за кацане по прибори, а ако няма навигационно средство, свързано с летището на местоназначение — до долитането над летището на местоназначение;
 - б) за полети по правилата за визуални полети (ПВП) — разчетното време от излитането до долитането над летището на местоназначение;
130. „пътна линия“ (track) е проекцията на траекторията на полета на въздухоплавателно средство върху земната повърхност, направлението на която във всяка нейна точка обикновено се изразява в градуси спрямо северното направление (на истинския, магнитния или условния меридиан);
131. „препоръка за предотвратяване на сблъскване“ (traffic avoidance advice) е препоръка за маневриране, дадена от орган за обслужване на въздушното движение с цел да се помогне на пилота да избегне сблъскване;
132. „информация за движението“ (traffic information) е информация, давана от органа за обслужване на въздушното движение, предупреждаваща пилота за други известни или наблюдавани въздухоплавателни средства в полет или движещи се по маневрената площ на летището, които могат да се намират близо до неговото местоположение или набелязан маршрут за полет, и помагаща на пилота да избегне сблъскване;
133. „точка за предаване на контрола“ (transfer of control point) е определена точка, намираща се по маршрута на полета на въздухоплавателно средство, в която отговорността за обслужването на това въздухоплавателно средство по контрол на въздушното движение се предава от един контролен орган или позиция на следващия(ата);
134. „преходна абсолютна височина“ (transition altitude) е абсолютната височина, на която или под която положението на дадено въздухоплавателно средство във вертикална плоскост се контролира по отношение на абсолютната височина;
135. „преходно ниво“ (transition level) е най-ниското ниво над переходната абсолютна височина, което може да се използва за полет;
136. „задължителна транспондерна зона“ (transponder mandatory zone — TMZ) означава въздушно пространство с определени размери, в което наличието и експлоатацията на транспондери за докладване на барометричната височина са задължителни;
137. „неидентифицирано въздухоплавателно средство“ (unidentified aircraft) е въздухоплавателно средство, наблюдавано или докладвано да извършва полет в дадена зона, чиято идентичност не е установена;
138. „безпилотен неуправляем аеростат“ (unmanned free balloon) е безмоторно, безпилотно въздухоплавателно средство, което е по-леко от въздуха и се намира в свободен полет;
139. „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети.

▼B

140. „полет по ПВП“ (VFR flight) е полет, изпълняван в съответствие с правилата за визуални полети;
141. „видимост“ (visibility) означава видимост за въздухоплавателни цели, която се определя от по-голямата стойност от:
- а) най-голямото разстояние, на което черен обект с подходящи размери, разположен в близост до повърхността, може да се види и разпознае, когато се наблюдава на светъл фон;
 - б) най-голямото разстояние, на което светлини с интензитет около 1 000 кандели (cd) могат да се видят и идентифицират на неосветен фон;
142. „визуални метеорологични условия“ (visual meteorological conditions) са метеорологични условия, изразени в стойности за видимост, разстояние до облаците и долната граница на облачността, съответстващи на установените минимуми или по-високи от тях;
143. „ВМУ“ (VMC) е съкращението, използвано за обозначаване на визуални метеорологични условия.

*Член 3***Съответствие**

Държавите членки гарантират съответствието с общите правила и разпоредби, посочени в приложението към настоящия регламент, без да се засягат разпоредбите за гъвкавост, които се съдържат в член 14 от Регламент (ЕО) № 216/2008, и предпазните мерки, съдържащи се в член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

*Член 4***Дерогации за специални операции**

1. По искане на правни субекти, извършващи определени дейности, компетентните органи могат да предоставят на тези субекти дерогации от специфичните изисквания на настоящия регламент за следните дейности от обществен интерес и за обучението, необходимо за безопасното осъществяване на дейностите:

- а) полицейски и митнически мисии;
- б) мисии за наблюдение на въздушното движение и преследване;
- в) мисии за екологичен контрол, осъществявани от държавни органи или от тяхно име;
- г) операции за търсене и спасяване;
- д) медицински полети;
- е) евакуации;
- ж) борба с пожари;

▼B

- з) дерогации, които са необходими, за да се гарантира сигурността на полетите на държавни ръководители, министри и държавни служители от подобен ранг.
2. Компетентният орган, разрешил дерогацията, информира EASA за нейното естество най-късно два месеца, след като дерогацията е одобрена.
3. Настоящият член се прилага, без да се засягат разпоредбите на член 3, и може да се прилага и в случаите, когато дейностите, изброени в параграф 1, не могат да бъдат извършени като оперативно въздушно движение или когато те не могат по друг начин да се ползват от разпоредбите за гъвкавост, които се съдържат в настоящия регламент.

*Член 5***Разлики**

1. След влизането в сила на настоящия регламент и най-късно до датата, на която той става приложим, държавите членки:
- а) официално уведомяват ИКАО, че всички нотифицирани преди разлики по отношение на стандартите и препоръчаните практики на ИКАО, които попадат в обхвата на настоящия регламент, са оттеглени с изключение на тези, които се отнасят до основни интереси от политиката за сигурност и отбрана на държавите членки в съответствие с член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004;
 - б) уведомяват ИКАО за общоприетите разлики, съдържащи се в допълнението към приложението към настоящия регламент.
2. В съответствие с приложение 15 към Чикагската конвенция всяка държава членка публикува чрез своя сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ общоприетите разлики, за които е уведомена ИКАО в съответствие с параграф 1, буква б) от настоящия член, както и всякакви други разпоредби, необходими по съображения за въздушна отбрана и сигурност на местно ниво в съответствие с параграф 1, буква а) от настоящия член.

*Член 6***Следене на измененията**

1. След влизането в сила на настоящия регламент Комисията установява, с подкрепата на Евроконтрол и EASA, постоянен процес:
- а) за да се гарантира, че всички изменения, приети в рамките на Чикагската конвенция, които са от значение по отношение на предмета на настоящия регламент, се следят и анализират; както и
 - б) за изготвяне при необходимост на предложения за изменения в приложението към настоящия регламент.
2. Разпоредбите на член 5 от настоящия регламент, отнасящи се до оттегляне на разлики, уведомяване за тях и публикуване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“, и на член 7 във връзка с изменения в приложението се прилагат по целесъобразност.



Член 7

Изменения в приложението

1. Внасянето на изменения в приложението се извършва в съответствие с член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004.
2. Измененията, посочени в параграф 1, могат да включват, но не само: изменения, необходими за гарантиране на последователността на правните разпоредби по време на бъдещо разширяване на съдържанието на настоящия регламент със съответни разпоредби на приложения и документи на ИКАО, различни от приложение 2, или промени, произтичащи от актуализирането на самите горепосочени приложения и документи на ИКАО или от промените в съответната съюзна правна уредба.

Член 8

Преходни и допълнителни мерки

1. Държави членки, приели преди влизането в сила на настоящия регламент разпоредби, допълващи стандарт на ИКАО, трябва да гарантират, че те са в съответствие с настоящия регламент.
2. За целите на настоящия член тези разпоредби, допълващи стандарт на ИКАО, не представляват разлика по Чикагската конвенция. Държавите членки публикуват тези допълнителни разпоредби, както и цялата уредба, оставена на решението на компетентен орган по силата на настоящия регламент, чрез своя сборник „Аеронавигационна информация и публикация“. Те също така информират Комисията и EASA най-късно два месеца след влизането в сила на настоящия регламент, или при приемането на допълнителната разпоредба.

Член 9

Изисквания за безопасност

1. След влизането в сила на настоящия регламент и без да се засягат разпоредбите на член 7 държавите членки гарантират с цел поддържане или повишаване на съществуващите нива на безопасност, че в рамките на процес на управление на безопасността, обхващащ всички аспекти на прилагането на настоящия регламент, се извършва оценка на безопасността относно плана за прилагане която включва установяване на опасностите, оценка и ограничаване на риска, и която предхожда осъществяването на промени в прилаганите преди процедури. Това ограничаване може да включва прилагането на член 3.

Член 10

Изменения в регламенти (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 1265/2007, (ЕС) № 255/2010 и в Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011

1. Регламент (ЕО) № 730/2006 се изменя, както следва:
 - а) параграфи 3 и 4 от член 2 се заменят със следния текст:
 - „3. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;
 4. „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети;“.

▼B

2. Регламент (ЕО) № 1033/2006 се изменя, както следва:

а) член 2, параграф 2, точка 8 се заменя със следния текст:

„8. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;“

б) член 3, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Разпоредбите, посочени в приложението, се прилагат при предаването, приемането и разпространението на полетните планове за всеки полет, предмет на настоящия регламент, и при всички промени на основните позиции в полетен план в предполетна фаза в съответствие с настоящия регламент.“;

в) заглавието и точка 1 от приложението се заменят със следния текст:

„Разпоредби, посочени в член 3, параграф 1

1. Раздел 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията (*).

(*) ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1“

3. Регламент (ЕО) № 1794/2006 се изменя, както следва:

а) букви в) и г) от член 2 се заменят със следния текст:

„в) „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;

г) „ПВП“ (VFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за визуални полети;“.

4. Регламент (ЕО) № 1265/2007 се изменя, както следва:

а) член 2, параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. „полети, изпълнявани по правилата за визуални полети“ (полети по ПВП) означава всички полети, изпълнявани по правилата за визуални полети;“.

5. Регламент (ЕС) № 255/2010 се изменя, както следва:

а) член 2, параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. „ППП“ (IFR) е съкращението, използвано за обозначаване на правилата за полети по прибори;“.

6. Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 се изменя, както следва:

а) позоваването в приложение II, точка 4, буква а) на „приложение 2 относно правилата за полети, 10-о издание от юли 2005 г.“ се заменя с позоваване на „Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012.“;

▼B

- б) позоваването в приложение II, точка 4, буква в), на „приложение 11 относно обслужването на въздушното движение, 13-о издание от юли 2001 г., включително всички изменения до № 47-B“ се изменя, като в края на това изречение се добавя „и Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, както е приложимо“;
- в) позоваването в приложение III, точка 2, буква б), на „приложение 11 относно обслужването на въздушното движение, 13-о издание от юли 2001 г., включително всички изменения до № 47-B“ се изменя, като в края на това изречение се добавя „и Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, както е приложимо“.

*Член 11***Влизане в сила**

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

Той се прилага от 4 декември 2012 г.

2. Чрез дерогация от втора алинея от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на настоящия регламент до 4 декември 2014 г.

Когато държава членка се възползва от тази възможност, тя уведомява Комисията и EASA в съответствие с член 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 за причините за дерогацията и нейната продължителност, както и за предвиждания график за прилагане на настоящия регламент.

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



ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРАВИЛА ЗА ПОЛЕТИ

РАЗДЕЛ 1

Полет над открито море

SERA (Стандартизирани европейски правила за полети).1001 Общи положения

- а) За полети над открито море се прилагат без изключение правилата, определени в приложение 2 към Чикагската конвенция. За целите на последователността и безпроблемното обслужване на въздушното движение, по-специално в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, разпоредбите на приложение 11 към Чикагската конвенция могат да бъдат приложени във въздушното пространство над открито море по начин, който е съвместим с прилагането на тези разпоредби над територията на държавите членки. Това не засяга дейностите на държавните въздухоплавателни средства по член 3 от Чикагската конвенция. Това не засяга и отговорността на държавите членки да гарантират, че експлоатацията на въздухоплавателните средства в границите на районите за полетна информация, за които те трябва да осигурят обслужване на въздушното движение в съответствие с регионалните аеронавигационни споразумения на ИКАО, се извършва по сигурен, бърз и ефикасен начин.
- б) За частите от откритото море, за които дадена държава членка е поела, в съответствие с регионално аеронавигационно споразумение на ИКАО, отговорността за обслужване на въздушното движение, тази държава членка определя доставчика на това обслужване.

РАЗДЕЛ 2

Приложимост и съответствие

SERA.2001 Приложимост

Без да се засягат разпоредбите на SERA.1001 по-горе, настоящият регламент се прилага в съответствие с член 1 по-специално по отношение на ползвателите на въздушно пространство и въздухоплавателните средства:

- а) извършващи дейност в посока на, в границите на, или извън Съюза;
- б) с национални и регистрационни знаци на държава — членка на Съюза, и експлоатирани във всякакво въздушно пространство по начин, който не противоречи на правилата, публикувани от страната, под чиято юрисдикция е територията, над която се прелита.

Настоящият регламент се прилага също така за компетентните органи на държавите членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и съответния наземен персонал, участващ в експлоатацията на въздухоплавателните средства.

SERA.2005 Съответствие с правилата за полети

Експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство по време на полет, върху работната площ на летище или на оперативна площадка трябва да бъде в съответствие с общите правила и приложимите местни разпоредби, а по време на полет — и със:

- а) правилата за визуални полети; или
- б) правилата за полети по прибори.

SERA.2010 Отговорности

- а) Отговорност на командира на въздухоплавателното средство

Командирът на въздухоплавателното средство, независимо от това дали той го управлява или не, е отговорен за експлоатацията на въздухоплавателното средство в съответствие с настоящия регламент, с изключение на това че командирът може да се отклони от тези правила при обстоятелства, поради които това отклонение е абсолютно необходимо в интерес на безопасността.

▼B

б) Предполетна подготовка

До началото на полета командирът на въздухоплавателното средство е длъжен да се запознае с цялата налична информация за планирания полет. Предполетната подготовка за полети извън района на летище, както и за всички полети по правилата за полети по прибори, включва подробно изучаване на последните налични метеорологични прогнози и доклади за текущото време предвид изискванията относно запаса от гориво и алтернативни действия в случаите, когато полетът не може да бъде изпълнен съгласно плана.

SERA.2015 Полномощия на командира на въздухоплавателното средство

По време на изпълнение на задълженията си командирът на ВС носи крайната отговорност за разпореждането с въздухоплавателното средство.

SERA.2020 Неразрешена употреба на психоактивни вещества

Лица, намиращи се под засягащо човешките възможности въздействие на психоактивни вещества, не се допускат до изпълнение на функционалните им задължения, ако същите са свързани с безопасността на полетите. Забранени са всички форми на употреба на такива вещества от тези лица.

*РАЗДЕЛ 3**Общи правила и избягване на сблъскване***ГЛАВА 1****Защита на хора и имущество****SERA.3101 Небрежна или неразумна експлоатация на въздухоплавателно средство**

Не се разрешава експлоатацията на въздухоплавателното средство по небрежен или нера разумен начин, застрашаващ живота или имуществото на други лица.

SERA.3105 Минимални височини

С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се разрешават полети на въздухоплавателно средство над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от тази, която при възникване на аварийна ситуация ще позволи кацане, без да се застрашат хора или имущество по земната повърхност. Минималните височини за полети по ПВП (VFR), са тези, които са определени в SERA.5005, буква е), а минималните нива за полети по ППП (IFR) са тези, посочени в SERA.5015, буква б).

SERA.3110 Крейсерски нива

Крейсерските нива, на които се извършват полети или част от полет, се определят по отношение на:

- а) полетни нива — за полети на или над най-ниското използваемо полетно ниво или, когато е приложимо, над преходната абсолютна височина;
- б) абсолютни височини — за полети под най-ниското използваемо полетно ниво или, където е приложимо, на или под преходната абсолютна височина.

SERA.3115 Изхвърляне на гориво или предмети

Изхвърлянето на гориво или предмети от въздухоплавателно средство в полет трябва да се извършва само в съответствие със:

- а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и
- б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.



SERA.3120 Теглене

Въздухоплавателно средство може да тегли друг обект или въздухоплавателно средство само в съответствие със:

- а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и
- б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.3125 Парашутни скокове

Парашутни скокове, различни от аварийните, се осъществяват само в съответствие със:

- а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и
- б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.3130 Фигурен пилотаж

Фигурен пилотаж се извършва само в съответствие със:

- а) законодателството на Съюза или, когато е приложимо, националното законодателство за въздухоплавателни дейности, регулирани от държавите членки; както и
- б) информацията, препоръката и/или разрешението от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.3135 Полети в група

Не се разрешават полети в група, освен когато съществува предварителна договореност между командирите на въздухоплавателните средства, влизащи в състава на групата, а за полет в група в контролирано въздушно пространство — в съответствие с условията, предписани от компетентния орган. Въпросните условия включват, както следва:

- а) един от командирите на въздухоплавателните средства се определя за водач на групата;
- б) групата действа като единично въздухоплавателно средство по отношение на навигацията и докладването на местоположението;
- в) отговорността за сепарацията между въздухоплавателните средства в групата носят водачът на групата и командирите на другите въздухоплавателни средства, като при нейното осигуряване се отчитат преходните периоди, когато въздухоплавателните средства маневрират за заемане на своите места в групата, а също така при събиране и разделяне на групата; както и
- г) за държавни въздухоплавателни средства — максималното напречно, надлъжно и вертикално разстояние между всяко въздухоплавателно средство и това на водача на групата в съответствие с Чикагската конвенция. За въздухоплавателни средства, които не са държавни, всяко въздухоплавателно средство трябва да поддържа разстояние от не повече от 1 km (0,5 NM) странично и надлъжно и 30 m (100 ft) вертикално от това на водача на групата.

SERA.3140 Безпилотни неуправляеми аеростати

Безпилотните неуправляеми аеростати се експлоатират по такъв начин, че да се сведат до минимум рисковете за хора, имущество или други въздухоплавателни средства, както и в съответствие с условията, определени в допълнение 2.



SERA.3145 Забранени и ограничени зони

Не се разрешават полети на въздухоплавателни средства в забранени или ограничени зони, данните за които са надлежно публикувани, освен в съответствие с условията за ограничения или с разрешение на държавата членка, над чиято територия са установени зоните.

ГЛАВА 2

Избягване на сблъсквания

SERA.3201 Общи положения

Разпоредбите на настоящия регламент не освобождават командира на въздухоплавателното средство от отговорността да предприеме най-подходящите действия за избягване на сблъскване, включително съответни маневри въз основа на инструкции за разрешаване на конфликта (resolution advisories) от бордовата система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS).

SERA.3205. Близост

Забранява се сближаване на въздухоплавателни средства на разстояние, при което се създава опасност от сблъскване между тях.

SERA.3210 Право на предимство

- а) Въздухоплавателното средство, което има право на предимство, запазва курса и скоростта си.
- б) Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че е с влошена маневреност.
- в) Не се разрешава на въздухоплавателно средство, което съгласно долупосочените правила е длъжно да даде предимство на друго, да преминава над, под или пред него освен в случаите, когато се намира на безопасно разстояние и се отчита влиянието на турбулентната следа от въздухоплавателното средство.
 - 1) *Сближение с насрещни курсове.* При опасност от сблъскване поради сближаване на две въздухоплавателни средства с насрещни или приблизително насрещни курсове всяко въздухоплавателно средство трябва да завие надясно.
 - 2) *Сближение със сходящи курсове.* При сближаване на две въздухоплавателни средства със сходящи курсове на приблизително едно и също ниво, въздухоплавателното средство, намиращо се в ляво от другото, е длъжно да даде предимство със следните изключения:
 - i) задвижваните от силова установка по-тежки от въздуха въздухоплавателни средства дават предимство на дирижабли, планери и аеростати;
 - ii) дирижаблите дават предимство на планери и аеростати;
 - iii) планерите дават предимство на аеростати;
 - iv) задвижваните от силова установка въздухоплавателни средства дават предимство на въздухоплавателните средства, теглещи други въздухоплавателни средства или обекти.
 - 3) *Задминаване.* Задминаващо въздухоплавателно средство е това, което приближава друго въздухоплавателно средство отзад по линия, която сключва ъгъл, по-малък от 70 градуса с плоскостта на симетрия на задминаваното въздухоплавателно средство, т.е. намиращо се в такова положение спрямо задминаваното въздухоплавателно средство, при което през нощта не могат да се различат нито левите (бакборд), нито десните (щирборд) навигационни светлини на въздухоплавателното средство. Задминаваното въздухоплавателно средство има предимство, а задминаващото въздухоплавателно средство дава предимство, като завива надясно, независимо от това дали набира височина, снижава се или се намира в хоризонтален полет; последващите изменения на положението на двете въздухоплавателни средства едно спрямо друго не освобождават задминаващото въздухоплавателно средство от това задължение, докато задминаването не бъде окончателно завършено.
 - i) *Задминаване на планери.* Планер, задминаващ друг планер може да завие надясно или наляво.

▼B

- 4) *Кацане*. Въздухоплавателно средство в полет или движещо се по земна или водна повърхност е длъжно да даде предимство на въздухоплавателно средство, изпълняващо кацане или краен етап на подход за кацане.
- i) Когато две или повече въздухоплавателни средства, по-тежки от въздуха, подхождат към летище или оперативна площадка с цел кацане, въздухоплавателното средство, което се намира по-високо, дава предимство на намиращото се по-ниско въздухоплавателно средство, като последното не се възползва от това правило, за да пресече пътя на друго въздухоплавателно средство, което се намира на краен етап на подхода за кацане, или да го задмине. Въпреки това задвижваните от силова установка въздухоплавателни средства (по-тежки от въздуха), дават предимство на планерите.
 - ii) *Аварийно кацане*. Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че изпълнява принудително кацане.
- 5) *Излитане*. Въздухоплавателно средство, рулиращо по маневрената площ на летище, дава предимство на излитащо или готвещо се да излети въздухоплавателно средство.
- г) Движение на въздухоплавателни средства, хора и превозни средства по работната площ на летище
- 1) В случай на опасност от сблъскване между две въздухоплавателни средства, рулиращи по работната площ на летище или по еквивалентна част от оперативна площадка, се прилагат следните правила:
 - i) при сближаване на две въздухоплавателни средства с насрещни или приблизително насрещни курсове всяко въздухоплавателно средство спира или ако е възможно, завива надясно за осигуряване на необходимото разстояние между тях;
 - ii) при сближаване на две въздухоплавателни средства, движещи се със сходящи курсове, въздухоплавателното средство, намиращо се вляво от другото, дава предимство;
 - iii) задминаваното въздухоплавателно средство е с предимство пред задминаващото въздухоплавателно средство, като задминаващото въздухоплавателно средство осигурява необходимото разстояние между тях.
 - 2) На контролирано летище въздухоплавателно средство, рулиращо по маневрената площ, спира и изчаква на всички определени места за изчакване до пистата за излитане и кацане, освен ако е получило от летищната контролна кула изрично разрешение да навлезе в пистата за излитане и кацане или да я пресече.
 - 3) Въздухоплавателно средство, рулиращо по маневрената площ, спира и изчаква на всички светещи стоп-линии и може да продължи движението си съгласно точка 2), след като те бъдат изключени.
 - 4) Движение на хора и превозни средства в летищата
 - i) Движението на хора или превозни средства, включително теглени въздухоплавателни средства, по маневрената площ на летището се контролира от летищната контролна кула с цел да се предотвратят опасности за тях или за въздухоплавателни средства, които кацат, рулират или излитат.
 - ii) При условия, за които са в ход процедурите при намалена видимост:
 - A) лицата и превозните средства, които осъществяват дейност по маневрената площ на дадено летище, се ограничават до необходимия минимум и се обръща особено внимание на изискванията за защита на чувствителната(ите) зона(и) на системите ILS/MLS, когато се изпълняват действия за точен подход и кацане по прибори по категория II или категория III;

▼B

- Б) при спазване на разпоредбите на подточка iii) минималната сепарация между превозните средства и рулиращите въздухоплавателни средства трябва да е съгласно предписаната от доставчика на аеронавигационно обслужване (ANSP) и да е одобрена от компетентния орган, като са взети предвид наличните помощни средства;
- В) когато на една и съща писта за излитане и кацане непрекъснато се изпълняват смесени действия за точен подход и кацане по прибори с ILS и MLS по категория II или категория III, се защитават налагащите по-големи ограничения критични и чувствителни зони на ILS или MLS.
- iii) Аварийните автомобили, движещи се за оказване на помощ на въздухоплавателно средство в бедствие, имат предимство пред цялото останало движение по работната площ на летището.
- iv) при спазване на разпоредбите на подточка iii) превозните средства, движещи се по маневрената площ на летището, трябва да спазват следните правила:
 - А) превозните средства, включително ако те теглят въздухоплавателни средства, дават предимство на кацащите, излитащите, рулиращите или теглените въздухоплавателни средства;
 - Б) превозните средства дават предимство на други превозни средства, теглещи въздухоплавателни средства;
 - В) превозните средства дават предимство на други превозни средства в съответствие с инструкциите на органа за обслужване на въздушното движение;
 - Г) независимо от разпоредбите на букви А), Б) и В) превозните средства, включително ако те теглят въздухоплавателни средства, спазват инструкциите на летищната контролна кула.

SERA.3215 Светлини на въздухоплавателното средство

- а) С изключение на случаите, предвидени в буква д), през нощта всички въздухоплавателни средства в полет трябва да бъдат с включени:
 - 1) сигнални светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство с цел да се предотврати сблъскване; и
 - 2) навигационни светлини, обозначаващи траекторията на въздухоплавателно средство спрямо произволен наблюдател; не се разрешава включване на други светлини, които могат да бъдат объркани с навигационните светлини; или
 - 3) в случай на аеростати — светлини за позициониране.
- б) С изключение на случаите, предвидени в буква д), през нощта:
 - 1) всички въздухоплавателни средства, движещи се по работната площ на летище, трябва да бъдат с включени навигационни светлини, обозначаващи траекторията на въздухоплавателно средство спрямо произволен наблюдател; не се разрешава включване на други светлини, които могат да бъдат объркани с навигационните светлини;
 - 2) всички въздухоплавателни средства, намиращи се върху работната площ на летище, трябва да бъдат с включени светлини, обозначаващи доколкото е възможно габаритите им, ако не са подходящо осветени от стационарни или други източници;
 - 3) всички рулиращи или теглени въздухоплавателни средства върху работната площ на летището трябва да бъдат с включени светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство; и

▼B

- 4) всички въздухоплавателни средства върху работната площ на летището, чиито двигатели работят, трябва да са с включени светлини, указващи този факт.
- в) С изключение на случаите, предвидени в буква д), всички въздухоплавателни средства в полет, които са оборудвани със сигнални светлини съгласно изискването в буква а), точка 1), включват тези светлини и през деня.
- г) С изключение на случаите, предвидени в буква д), всички въздухоплавателни средства:
- 1) рулиращи или теглени по работната площ на летището, които са оборудвани със сигнални светлини съгласно изискването в буква б), точка 3), или
 - 2) са върху работната площ на летище и са оборудвани със светлини съгласно изискването в буква б), точка 4)
- включват тези светлини и през деня.
- д) Пилотът има право да изключва или намалява интензитета на мигащите светлини, с които е оборудвано въздухоплавателното средство съгласно изискванията в букви а), б) в) и г), ако те:
- 1) влияят или могат да повлияят отрицателно на задоволителното изпълнение на неговите задължения; или
 - 2) предизвикват или могат да предизвикат опасно заслепяване на външен наблюдател.

SERA.3220 Учебни полети по прибори

Забранява се изпълнението на учебни полети по прибори, освен ако:

- а) въздухоплавателното средство е оборудвано с напълно изправно вдвоено управление; и
- б) допълнителен квалифициран пилот (наричан в това правило „осигуряващ пилот“) заема едното пилотско място като осигуряващ пилот на лицето, което изпълнява учебен полет по прибори. Осигуряващият пилот трябва да има достатъчен обзор напред и от всяка страна на въздухоплавателното средство или на борда на въздухоплавателното средство трябва да има компетентен наблюдател, поддържащ връзка с осигуряващия пилот и заемащ място, от което неговото поле на обзор адекватно допълва това на осигуряващия пилот.

SERA.3225 Действия на летище или в околността на летище

Въздухоплавателно средство, изпълняващо действия на летище или в околността на летище, е длъжно:

- а) да наблюдава летищното движение с цел да се предотврати сблъскване;
- б) да се съобразява със схемата на движение на другите въздухоплавателни средства или да я избягва;
- в) с изключение на аеростатите, при подход за кацане и след излитане да изпълнява всички завои наляво, освен ако няма други инструкции от УВД;
- г) с изключение на аеростатите, да излита и каца срещу вятъра, освен ако е за предпочитане друго направление поради съображения за безопасност, конфигурацията на пистата за излитане и кацане или въздушното движение.



SERA.3230 Действия над водно пространство

- а) Въздухоплавателно средство при сближаване с друго въздухоплавателно средство или плавателен съд и опасност от сблъскване продължава движението си с особено внимание, съобразявайки се с обстоятелствата, условията и присъщите на другото средство ограничения.
- 1) *Сближение със сходящи курсове.* Въздухоплавателно средство, намиращо се вляво от друго въздухоплавателно средство или плавателен съд, е длъжно да даде предимство за осигуряване на необходимото разстояние.
 - 2) *Сближение с насрещни курсове.* Въздухоплавателно средство, сближаващо се насрещно или почти насрещно с друго въздухоплавателно средство или плавателен съд, е длъжно да завие надясно за осигуряване на необходимото разстояние.
 - 3) *Задминаване.* Задминаваното въздухоплавателно средство или плавателен съд има предимство и задминаващото въздухоплавателно средство е длъжно да измени своя курс за осигуряване на необходимото разстояние.
 - 4) *Кацане и излитане.* Въздухоплавателно средство, излитащо от или кацащо на водна повърхност, е длъжно да осигури необходимото разстояние до всички плавателни съдове и да не затруднява тяхното движение, доколкото това е практически възможно.
- б) Светлини на въздухоплавателно средство на вода През нощта или през всеки друг период, предписан от компетентния орган, всички въздухоплавателни средства на вода включват светлини съгласно изискванията на Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море, 1972 г., а в случаите, когато това е невъзможно — светлини, максимално близки по характеристики и разположение до изискваните от международните правила.

ГЛАВА 3

Сигнали

SERA.3301 Общи положения

- а) При наблюдаване или получаване на някой от сигналите, посочени в допълнение 1, въздухоплавателното средство предприема действия в съответствие със значението на сигнала, пояснено в същото допълнение.
- б) Сигналите съгласно допълнение 1 са с посоченото в него значение, когато се използват. Те трябва да се използват само за посочените цели; не се използват никакви други сигнали, които могат да бъдат объркани с тях.
- в) Сигналист отговаря за подаването на стандартни насочващи сигнали на въздухоплавателните средства по ясен и точен начин, като използва сигналите, посочени в допълнение 1.
- г) Функциите на сигналист могат да се изпълняват само от лица, които са обучени, квалифицирани и одобрени съгласно изискванията на съответното съюзно или национално законодателство.
- д) Сигналистът трябва да носи отличителна луминесцентна жилетка, за да може летателният екипаж да установи, че той или тя е лицето, отговарящо за насочването.
- е) През деня цялата сигнализация се извършва от целия участващ в нея наземен персонал с луминесцентни палки, ракети за тенис или ръкавици. През нощта или при намалена видимост се използват светещи палки.



ГЛАВА 4

Астрономическо време

SERA.3401 Общи положения

- а) Задължително е използването на координирано универсално време (UTC), като то се изразява в часове и минути, а когато това се изисква — и в секунди, от 24-часов ден, започващ в полунощ.
- б) Извършва се проверка на времето преди началото на всеки контролиран полет, а по време на полет — при необходимост.
- в) Когато се използва астрономическо време при осъществяване на връзка по линия за предаване на данни, то трябва да е с точност 1 секунда спрямо UTC.
- г) Астрономическо време при обслужването на въздушното движение
 - 1) Летищната контролна кула дава на пилота точно време преди рулирането на въздухоплавателното средство за излитане, освен ако има договореност пилотът да го получи от други източници. Освен това органите за обслужване на въздушното движение дават точно време на въздухоплавателните средства при поискване. За проверка на времето то се дава с точност поне до минута.

РАЗДЕЛ 4

Полетни планове

SERA.4001 Представяне на полетен план

- а) Информацията, отнасяща се до предстоящ полет или част от полет, която се предоставя на органите за обслужване на въздушното движение, трябва да бъде във формата на полетен план. Терминът „полетен план“ означава в различните случаи или пълна информация по всички елементи на описанието на даден полет за целия му маршрут, или ограничена информация, изисквана *inter alia*, когато целта е да се получи разрешение за малка част от полета, като например за пресичане на въздушен път, за излитане от или за кацане на контролирано летище.
- б) Полетен план се представя преди началото на:
 - 1) всеки полет или част от него, осигурен с обслужване по контрол на въздушното движение;
 - 2) всеки полет по правилата за полети по прибори (ППП) в границите на консултативно въздушно пространство;
 - 3) всеки полет в райони или по трасета, определени от компетентния орган, с оглед да се улесни полетно-информационното обслужване, аварийно-оповестителното обслужване и действията по търсене и спасяване;
 - 4) всеки полет в райони или по трасета, определени от компетентния орган, с оглед да се улесни координацията със съответните военни части или с органите за обслужване на въздушното движение в съседни държави с цел да се избегне евентуалната необходимост от прехващане с цел идентификация;
 - 5) всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави;
 - 6) всеки полет, планиран за изпълнение през нощта, ако се напуска околността на летище.
- в) Полетният план се представя преди заминаване на пункта за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение, а по време на полет се предава на съответния орган за обслужване на въздушното движение или на контролната радиостанция „въздух — земя“, освен ако са взети мерки за представяне на повтарящи се полетни планове.

▼B

- г) Полетният план за всеки полет, за който се предвижда пресичане на международни граници, обслужване по контрол на въздушното движение или консултативно обслужване на въздушното движение, се представя не по-късно от шестдесет минути преди заминаване, а ако е представен по време на полет, то моментът на представяне трябва да осигури получаването му от съответния орган за обслужване на въздушното движение не по-късно от десет минути преди разчетното време за прелитане от въздухоплавателното средство на:
- 1) предвидената точка на влизане в съответния контролиран район или консултативно въздушно пространство; или
 - 2) точката на пресичане на въздушен път или на консултативно трасе.

SERA.4005 Съдържание на полетния план

- а) Полетният план включва информация по тези от следните въпроси, които се считат за важни от компетентния орган:
- 1) идентификация (опознавателен индекс) на въздухоплавателното средство;
 - 2) правила за осъществяване на полета и тип на полета;
 - 3) брой и тип(ове) въздухоплавателни средства и категория на турбулентната следа;
 - 4) оборудване;
 - 5) летище или оперативна площадка на излитане;
 - 6) разчетно време за начало на движение;
 - 7) крейсерска(и) скорост(и);
 - 8) крейсерско(и) ниво(а);
 - 9) маршрут на полета;
 - 10) летище или оперативна площадка на местоназначение и общо разчетно изтекло време;
 - 11) резервно(и) летище(а) или оперативна(и) площадка(и);
 - 12) запас от гориво (изразен в полетно време);
 - 13) общ брой лица на борда;
 - 14) аварийно-спасително оборудване;
 - 15) друга информация.
- б) За полетни планове, представени по време на полет, посоченото летище или оперативна площадка на излитане служи като източник, от който при необходимост може да се получи допълнителна информация за полета. Освен това вместо разчетно време за начало на движението се посочва разчетното време за прелитане на първия пункт по маршрута съгласно полетния план.

SERA.4010 Попълване на полетен план

- а) Полетният план трябва да съдържа информация по съответните въпроси в зависимост от случая, включително за „резервно(и) летище(а) или оперативна(и) площадка(и)“ за целия маршрут или частта от него, за която е представен полетният план.

▼B

- б) Той трябва в допълнение да съдържа информация, когато е уместно, по всички други въпроси съгласно предписанията на компетентния орган или ако по други причини това се сметне за необходимо от лицето, което представя полетния план.

SERA.4015 Промени в полетния план

- а) При спазване на разпоредбите на SERA.8020, буква б) всички промени в представен полетен план за полет по правилата за полети по прибори (ППП) или за контролиран полет по правилата за визуални полети (ПВП) се докладват във възможно най-кратък срок на съответния орган за обслужване на въздушното движение. За други полети, изпълнявани по правилата за визуални полети (ПВП), значителни промени в полетния план се докладват във възможно най-кратък срок на съответния орган за обслужване на въздушното движение.
- б) Ако представената преди полета информация за запаса от гориво и броя на пътниците не е актуална към момента на излитането, това представлява съществена промяна в полетния план, която трябва да се докладва.

SERA.4020 Приключване на полетен план

- а) Във възможно най-кратък срок след кацането то се докладва лично, по радиотелефон, линия за предаване на данни или чрез други средства, предписани от компетентния орган, на съответния орган за обслужване на въздушното движение на летището на кацане за всеки полет, за който е представен полетен план за целия полет или за останалата част от него до летището на местоназначение.
- 1) Не се изисква доклад за кацане след кацане на летище, на което се предоставя обслужване на въздушното движение, при условие че радиовръзка или визуални сигнали показват, че кацането е наблюдавано.
- б) Когато полетен план е представен само за част от полета, която не включва останалата част от него до местоназначението, той се приключва, когато се изисква, посредством подходящ доклад до съответния орган за обслужване на въздушното движение.
- в) Ако на летището или оперативната площадка на кацане няма орган за обслужване на въздушното движение, докладът за кацането се предава, когато се изисква, на най-близкия орган за обслужване на въздушното движение във възможно най-кратък срок след кацане, като се използва най-бързото налично средство за това.
- г) Когато се знае, че съобщителните съоръжения на летището или на оперативната площадка на кацане са неподходящи и липсват други начини за обработване с наземни средства на доклада за кацане, трябва да се предприемат следните действия. Непосредствено преди кацането на въздухоплавателното средство на съответния орган за обслужване на въздушното движение се предава по възможност съобщение, което е аналогично на доклада за кацане, когато се изисква такъв доклад. Обикновено съобщението се предава на аеронавигационната станция, обслужваща органа за обслужване на въздушното движение, отговарящ за района за полетна информация, в който се експлоатира въздухоплавателното средство.
- д) Докладът за кацане, изготвен от въздухоплавателното средство, трябва да съдържа информация по следните въпроси:
- 1) идентификация (опознавателен индекс) на въздухоплавателното средство;
 - 2) летище или оперативна площадка на излитане;
 - 3) летище или оперативна площадка на местоназначение (само в случай на кацане не по местоназначение);
 - 4) летище или оперативна площадка на кацане;
 - 5) час на пристигане.



РАЗДЕЛ 5

Визуални метеорологични условия (ВМУ), правила за визуални полети (ПВП), особени ПВП и правила за полети по прибори
SERA.5001 Минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци

Минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци се съдържат в таблица S5-1.

Таблица S5-1 (*)

Диапазон от абсолютни височини	Клас на въздушното пространство	Видимост в полет	Разстояние до облаци
На и над 3 050 m (10 000 ft) височина над средното морско равнище (AMSL)	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
Под 3 050 m (10 000 ft) AMSL и над 900 m (3 000 ft) AMSL или над 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
На и под 900 m (3 000 ft) AMSL или 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина	A (**) B C D E	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
	F G	5 km (***)	Липса на облаци и видимост на повърхността

(*) Когато преходната абсолютна височина е по-малка от 3 050 m (10 000 ft) AMSL, трябва да се използва полетно ниво (FL) 100 вместо 10 000 ft.

(**) Включването на минимални стойности на ВМУ за въздушното пространство клас А е за информация на пилотите и не означава допускането на полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, във въздушното пространство клас А.

(***) По предписание на компетентния орган:

а) може да бъде позволена намалена на не по-малко от 1 500 m видимост в полет за полети, изпълнявани:

- 1) с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и навременно предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; или
- 2) при обстоятелства, при които вероятността от сблъскване с други въздухоплавателни средства е ниска — например в райони с ниска интензивност на движението или при изпълнение на специални полети на малка височина.

б) ВЕРТОЛЕТИ могат да получат разрешение да летят при видимост в полет *под 1 500 m*, но не по-малка от 800 m, ако поддържат скорост, позволяваща адекватно визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия. В специални случаи могат да бъдат разрешени полети при видимост в полет под 800 m — например медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари.

SERA.5005 Правила за визуални полети

а) Полети по правилата за визуални полети (ПВП) се изпълняват при стойности за видимостта и разстоянието до облаци, които са равни на или по-големи от посочените в таблица S5-1, освен когато въздухоплавателното средство изпълнява полет по особени ПВП.

б) С изключение на случаите когато от орган за контрол на въздушното движение е получено разрешение за полет по особени ПВП, за полет по ПВП не може да се излита от или каца на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, както и да се влиза в зоната на летищното движение или летищния кръг, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности:

- 1) долната граница на облачността е по-ниска от 450 m (1 500 ft); или
- 2) приземната видимост е по-малка от 5 km.

▼B

в) По предписание от компетентния орган могат да бъдат разрешени нощни полети по ПВП при следните условия:

- 1) ако се напуска околността на летище, трябва да се представи полетен план в съответствие със SERA.4001, буква б), точка б);
- 2) при полета се установява и поддържа двупосочна радиовръзка по съответния съобщителен канал за ОВД, ако е наличен такъв;
- 3) прилагат се посочените в таблица S5-1 минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци със следните изключения:
 - i) долната граница на облачността да не е по-малко от 450 m (1 500 ft);
 - ii) с изключение на случаите, посочени в буква в), точка 4), не се прилагат разпоредбите за намалената видимост в полет съгласно таблица S5-1 букви а) и б);
 - iii) във въздушното пространство клас В, С, D, Е, F и G на и под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище или 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина, пилотът трябва да поддържа постоянен визуален контакт с повърхността;
 - iv) за вертолети във въздушно пространство клас F или G на и под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище или 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина, видимостта в полет не трябва да бъде по-малка от 3 km, при условие че пилотът поддържа постоянен визуален контакт с повърхността и скорост, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; и
 - v) за планински терен компетентният орган може да предпише по-високи минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци.

4) За вертолети в специални случаи, като например медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, могат да се разрешат по-ниски минимални стойности от посочените в точка 3) за долната граница на облачност, видимостта и разстоянието до облаци.

5) с изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има специално разрешение от компетентния орган, нощните полети по ПВП се изпълняват на ниво, което е не по-ниско от минималната абсолютна височина за полети, установена от държавата, над чиято територия се прелита, а ако не е установена такава височина:

- i) на ниво не по-ниско от 600 m (2 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, при полет над хълмиста или планинска местност;
- ii) на ниво, което е не по-ниско от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в подточка i).

г) Освен ако е разрешено от компетентния орган в съответствие с Регламент (ЕО) № 730/2006, не се изпълняват полети по ПВП:

- 1) над полетно ниво 195;
- 2) при свръхзвукови скорости.

▼B

- д) Не се дава разрешение за полети по ПВП над полетно ниво 285, когато се прилага минимална стойност от 300 m (1 000 ft) за вертикалната сепарация над полетно ниво 290.
- е) С изключение на случаите когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се изпълняват полети по ПВП:
- 1) над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие в радиус от 600 m от въздухоплавателното средство;
 - 2) на по-малка височина от 150 m (500 ft) над земната или водната повърхност, или 150 m (1 500 ft) над най-високото препятствие в радиус от 150 m (500 ft) от въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в точка 1).
- ж) Освен ако е посочено друго в разрешенията по контрол на въздушното движение или от компетентния орган, хоризонтални полети по ПВП в крейсерски режим на повече от 900 m (3 000 ft) над земната или водната повърхност или по-висока стойност, указана от компетентния орган, се изпълняват на крейсерско ниво, съответстващо на пътната линия, съгласно таблицата на крейсерските полетни нива в допълнение 3.
- з) Полетите по ПВП трябва да са в съответствие с разпоредбите на раздел 8:
- 1) когато се изпълняват във въздушно пространство клас В, С или D,;
 - 2) когато са част от летищно движение на контролирано летище; или
 - 3) когато се изпълняват по особени ПВП.
- и) Въздухоплавателно средство в полет по ПВП, изпълняван в райони или по маршрути, определени от компетентния орган, в съответствие с SERA.4001, буква б), точки 3) или 4) прослушва непрекъснато гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал на органа за обслужване на въздушното движение, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост докладва на този орган местоположението си.
- й) Въздухоплавателно средство, експлоатирано в съответствие с визуалните правила за полети, което желае да премине към съответствие с правилата за полети по прибори, трябва:
- 1) ако е бил представен полетен план, да съобщи необходимите промени, които трябва да бъдат извършени в сегашния му полетен план; или
 - 2) съгласно изискването в SERA.4001, буква б) да представи полетен план на съответния орган за обслужване на въздушното движение във възможно най-кратък срок и да получи разрешение преди да продължи по ППП, когато се намира в контролирано въздушно пространство.

SERA.5010 Полети по особени правила за визуални полети в контролирани зони

В контролирани зони могат да се изпълняват полети по особени ПВП, при условие че има разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия:

а) за пилота:

- 1) липса на облаци и с видимост на повърхността;

▼B

- 2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;
 - 3) с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; и
- б) за КВД:
- 1) само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган;
 - 2) приземната видимост е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети;
 - 3) долната граница на облачността е не по-малко от 180 m (600 ft).

SERA.5015 Правила за полети по прибори (ППП) — правила, приложими за всички полети по PPP

а) Оборудване на въздухоплавателното средство

Воздухоплавателните средства трябва да бъдат оборудвани с подходящи прибори и навигационни средства съобразно маршрута на полета и в съответствие с приложимото законодателство за въздушни операции.

б) Минимални нива

С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има специално разрешение от компетентния орган, полетите по PPP се изпълняват на ниво, което е не по-ниско от минималната абсолютна височина за полети, установена от държавата, над чиято територия се прелита, а ако не е установена такава височина:

- 1) на ниво не по-ниско от 600 m (2 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, при полет над хълмиста или планинска местност;
- 2) на ниво, което е не по-ниско от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в точка (1).

в) Преминаване от полет по правилата за полети по прибори към полет по правилата за визуални полети

- 1) Воздухоплавателното средство, избиращо да премине от полет по правилата за полети по прибори към полет по правилата за визуални полети, е длъжно специално да уведоми съответния орган за обслужване на въздушното движение, че прилагането на PPP се прекратява и да му съобщи необходимите промени в сегашния си полетен план.
- 2) Когато въздухоплавателно средство, изпълняващо полет по правилата за полети по прибори, се намира или попадне във визуални метеорологични условия, то не трябва да прекратява прилагането на PPP, освен когато се очаква, че полетът ще продължи достатъчно дълъг период от време в непрекъснати визуални метеорологични условия.

SERA.5020 PPP — Правила, приложими за полети по PPP в границите на контролирано въздушно пространство

- а) Полетите по PPP трябва да са в съответствие с разпоредбите на раздел 8, когато се изпълняват в контролирано въздушно пространство.

▼B

- б) В контролирано въздушно пространство полетите по ППП в крейсерски режим се изпълняват на крейсерско ниво или, ако това е разрешено от органа за обслужване на въздушното движение, в режим на крейсерски набор между две нива или над определено ниво, избрани от таблицата на крейсерски полетни нива в допълнение 3, с изключение на това че предписаното в нея съответствие между нивата и пътната линия не се прилага, когато е посочено друго в разрешенията по контрол на въздушното движение или от компетентния орган в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“.

SERA.5025 ППП — Правила, приложими за полети по ППП извън контролирано въздушно пространство

а) Крейсерски полетни нива

Хоризонтален полет по ППП в крейсерски режим извън контролирано въздушно пространство се изпълнява на крейсерско ниво, съответстващо на неговата пътна линия, съгласно таблицата на крейсерските полетни нива в допълнение 3, освен ако е посочено друго от компетентния орган за полет на или под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище.

б) Връзка

Въздухоплавателно средство в полет по ППП, изпълняван извън контролирано въздушно пространство, но в райони или по маршрути, определени от компетентния орган, в съответствие с SERA.4001, буква б), точка (3) или (4), прослушва непрекъсната гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал на органа за обслужване на въздушното движение, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост установява двупосочна връзка с този орган.

в) Доклади за местоположението

За полет по ППП, изпълняван извън контролирано въздушно пространство, за който компетентният орган изисква от съответното въздухоплавателно средство да прослушва непрекъсната гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал на органа за обслужване на въздушното движение, предоставящ полетно-информационно обслужване, и при необходимост да установи двупосочна връзка с този орган, въздухоплавателното средство докладва местоположението си съгласно SERA.8025 за контролирани полети.

РАЗДЕЛ 6

Класификация на въздушното пространство

SERA.6001 Класификация на въздушното пространство

Държавите членки определят съобразно своите нужди класа на въздушното пространство съгласно следната класификация на въздушното пространство и в съответствие с допълнение 4:

- а) *Клас А.* Разрешени са само полети по правилата за полети по прибори (ППП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация един от друг. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.
- б) *Клас В.* Разрешени са полети по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП). На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация един от друг. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.
- в) *Клас С.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП. На всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение, а на полетите по ППП — сепарация от други полети по ППП и от полетите по ПВП. Полетите по ПВП са със сепарация от полетите по ППП и получават информация за движението по отношение на други полети по ПВП, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. За полети по ПВП се прилага ограничение за приборната въздушна скорост (IAS) на 250 kts на височина под 3 050 m (10 000 ft) над средното морско равнище (AMSL), освен ако има одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.

▼B

- г) *Клас D.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП, като за всички полети се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение. Полетите по ППП са със сепарация от другите полети по ППП и получават информация за движението по отношение полетите по ПВП, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. Полетите по ПВП получават информация за движението по отношение на всички други полети, а при поискване — препоръки за предотвратяване на сблъскване. За всички полети се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“ и за всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети подлежат на разрешение по КВД.
- д) *Клас E.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП. На полетите по ППП се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и сепарация от други полети по ППП. Всички полети получават информация за движението, доколкото е възможно. За полетите по ППП се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Всички полети по ППП подлежат на разрешение по КВД. Клас E не се използва за контролирани зони.
- е) *Клас F.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП. Всички участващи полети по ППП получават консултативно обслужване на въздушното движение, а всички полети получават при поискване полетно-информационно обслужване. За участващите в консултативното обслужване полети по ППП се изисква непрекъсната гласова връзка „въздух — земя“ и всички полети по ППП трябва да са в състояние да установят гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Не се изисква разрешение по КВД.
- ж) *Клас G.* Разрешени са полети по ППП и по ПВП, като при поискване те получават полетно-информационно обслужване. Всички полети по ППП трябва да са в състояние да установят гласова връзка „въздух — земя“. За всички полети на височина под 3 050 m (10 000 ft) AMSL се прилага ограничение за скоростта на 250 kts IAS, освен ако има одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост. Не се изисква разрешение по КВД.
- з) Прилагането на клас F се счита за временна мярка, докато стане възможно той да бъде заменен с алтернативна класификация.

SERA.6005 Изисквания относно връзката и транспондерите за вторични обзорни радары (SSR)

- а) Задължителна радиозона (RMZ)
- Полетите по ПВП, изпълнявани в части от въздушно пространство клас E, F или G, и полетите по ППП, изпълнявани в части от въздушно пространство клас F или G, определени за задължителна радиозона (RMZ) от компетентния орган, прослушват непрекъсната гласовата връзка „въздух — земя“ по съответния съобщителен канал и при необходимост установяват двупосочна връзка, освен ако се прилагат алтернативни разпоредби на доставчика на аеронавигационно обслужване за конкретното въздушно пространство.
 - Преди навлизане в задължителна радиозона пилотите осъществяват първоначално обаждане по съответния съобщителен канал, което съдържа посочване на виканата станция, позивната, типа на въздухоплавателното средство, местоположението, нивото, целите на полета и друга информация съгласно предписанията на компетентния орган.

▼B

- б) Задължителна транспондерна зона (TMZ)
- 1) За всички полети във въздушно пространство, определено от компетентния орган като задължителна транспондерна зона (TMZ), изпълняващите ги въздухоплавателни средства носят и използват транспондери за SSR, които са в състояние да функционират в режими А и С или в режим S, освен ако се прилагат алтернативни разпоредби на доставчика на аеронавигационно обслужване за конкретното въздушно пространство.
- в) Въздушните пространства, определени като задължителна радиозона и/или задължителна транспондерна зона, се обявяват надлежно в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“.

РАЗДЕЛ 7

*Обслужване на въздушното движение***SERA.7001 Общи положения — цели на обслужването на въздушното движение**

Целите на обслужването на въздушното движение са:

- а) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства;
- б) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ;
- в) поддръжане и поддържане на последователен и експедитивен поток на въздушното движение;
- г) предоставяне на препоръки и информация от полза за безопасното и ефикасно изпълнение на полети;
- д) уведомяване на съответните организации във връзка с въздухоплавателни средства, които се нуждаят от помощ, свързана с търсене и спасяване, както и за подпомагане на подобни организации в съответствие с изискванията.

SERA.7005 Координация между оператора на въздухоплавателно средство и обслужването на въздушното движение

- а) При изпълнението на своите цели органите за обслужване на въздушното движение надлежно отчитат изискванията на операторите на въздухоплавателни средства, които са резултат от техните задължения съгласно посоченото в съответните правила на Европейския съюз относно въздушните операции, и — в случай на изискване от страна на операторите на въздухоплавателни средства — предоставят на тях или на посочените от тях представители такава информация, с която могат да разполагат, така че операторите на въздухоплавателни средства или определените от тях представители да бъдат в състояние да изпълняват своите задължения.
- б) В случай на изискване от оператор на въздухоплавателно средство, съобщенията (включително докладите за местоположение), получени от органите за обслужване на въздушното движение и отнасящи се до експлоатацията на въздухоплавателното средство, за която този оператор на въздухоплавателното средство извършва оперативен контрол, се предоставят незабавно на оператора на въздухоплавателното средство или на определен от него представител, доколкото е възможно, в съответствие с договорените на местно равнище процедури.

РАЗДЕЛ 8

*Обслужване по контрол на въздушното движение***SERA.8001 Приложение**

Обслужване по контрол на въздушното движение се предоставя:

- а) на всички полети по ППП във въздушно пространство класове А, В, С, D и E;

▼B

- б) на всички полети по ПВП във въздушно пространство класове „В“, „С“ и „D“;
- в) на всички полети по особени ПВП;
- г) на цялото движение в контролирани летища.

SERA.8005 Функциониране на обслужването по контрол на въздушното движение

- а) С цел да се осигури обслужване по контрол на въздушното движение, органът за КВД:

- 1) получава информация относно планираното движение на всяко въздухоплавателно средство или варианти от нея, както и информация относно действителното движение на всяко въздухоплавателно средство;
- 2) определя от получената информация относителното местоположение на известните въздухоплавателни средства едно спрямо друго;
- 3) издава разрешения и предоставя информация с цел предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателните средства под негов контрол и поддръждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение;
- 4) при необходимост координира разрешенията с други органи:
 - i) когато въздухоплавателно средство може по друг начин да бъде в противоречие с движението, което се извършва под контрола на други такива органи;
 - ii) преди прехвърляне на контрола на въздухоплавателно средство на други такива органи.

- б) Разрешенията, които се издават от органите за контрол на въздушното движение, осигуряват сепарация:

- 1) между всички полети във въздушно пространство клас „А“ и „В“;
- 2) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство класове „С“, „D“ и „Е“;
- 3) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас „С“;
- 4) между полети по правилата за летене по прибори и полети по особени ПВП;
- 5) между полети по особени ПВП, освен ако е предвидено друго от компетентния орган;

с изключение, когато е по искане от пилота на въздухоплавателно средство и при съгласие от пилота на другото въздухоплавателно средство и съгласно предписанието на компетентния орган за изброените в буква б) по-горе случаи във въздушно пространство класове „D“ и „Е“, полет може да получи разрешение за поддържане на собствена сепарация по отношение на конкретна част от полета под 3 050 m (10 000 ft) по време на набор или снижаване през деня при визуални метеорологични условия.

- в) С изключение на случаите, когато може да бъде приложено намаляване на минималните стойности за сепарация в околността на летища, сепарацията от орган за контрол на въздушното движение се получава посредством най-малко една от следните:

- 1) вертикална сепарация, получена от задаване на различни нива, избрани от таблицата на крейсерските нива в допълнение 3 от приложението към настоящия регламент, с изключение на това че предписаното в нея съответствие между нивата и пътната линия не се

▼B

прилага, когато е посочено друго в съответния сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ или в разрешенията по контрол на въздушното движение. Номиналната минимална стойност за вертикална сепарация е 300 m (1 000 ft) до полетно ниво (FL) 410 включително и 600 m (2 000 ft) над това ниво;

2) хоризонтална сепарация, получена чрез осигуряване на:

- i) сепарация по дължина чрез поддържане на интервал между въздухоплавателни средства, изпълняващи полет по същите, по сближаващи се или по обратни курсове, изразен във време или в разстояние; или
- ii) странична сепарация чрез поддържане на различни маршрути за въздухоплавателните средства или тяхната експлоатация в различни географски зони.

SERA.8010 Минимуми на сепарация

- а) Изборът на минимална сепарация за прилагане в рамките на дадена част от въздушно пространство се прави от доставчика на аеронавигационно обслужване, отговарящ за предоставянето на обслужване на въздушното движение и одобрен от съответния компетентен орган.
- б) За движението от едно въздушно пространство в съседно и за маршрутите, които са по-близо до общата граница на съседните въздушни пространства отколкото приложимите при тези обстоятелства минимуми на сепарация, изборът на минимуми за сепарация се прави след консултации между доставчиците на аеронавигационно обслужване, които отговарят за предоставянето на обслужване на въздушното движение в съседното въздушно пространство.
- в) Подробностите във връзка с избраните минимуми на сепарация и с техните области на прилагане се съобщават на:

- 1) съответните органи за обслужване на въздушното движение; и
- 2) пилотите и операторите на въздухоплавателни средства посредством публикуване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“, където сепарацията се основава на употребата от въздухоплавателното средство на определени навигационни средства или определени навигационни техники.

SERA.8015 Разрешения по контрол на въздушното движение

- а) Разрешенията по контрол на въздушното движение се основават единствено на изискванията за предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение.
- б) Операции, при които се изисква разрешение
 - 1) Разрешение по контрол на въздушното движение се получава преди извършване на контролиран полет или на част от контролиран полет. Такова разрешение се изисква чрез представяне на полетен план на орган за контрол на въздушното движение.
 - 2) Командирът на въздухоплавателното средство информира КВД, ако дадено разрешение по контрол на въздушното движение не е задоволително. В такива случаи КВД издава изменено разрешение, ако това е практически възможно.
 - 3) Когато въздухоплавателното средство е поискало разрешение, включващо предимство, при поискване от съответния орган за КВД се представя доклад, обясняващ необходимостта от такова предимство.

▼B

- 4) *Потенциална промяна на разрешение по време на полет.* В зависимост от запаса от гориво и продължителността на полета вследствие на промяна на разрешението по време на полет, командирът на въздухоплавателното средство може да вземе решение за продължаване на полета към друго летище на местоназначение, като в този случай преди излитане съответните органи за контрол на въздушното движение се уведомяват за това с допълнителна информация в полетния план за променения маршрут, ако е известен, и новото летище на местоназначение.
 - 5) На контролирано летище е забранено рулиране на въздухоплавателно средство по маневрената площ без разрешение от летищната контролна кула, като екипажът на въздухоплавателното средство е длъжен да изпълнява инструкциите, давани от летищната контролна кула.
- в) Разрешения за полети при околзвучова скорост
- 1) Разрешението по контрол на въздушното движение във връзка с фазата на околзвучово ускоряване при полет със свръхзвучова скорост продължава най-малко до края на тази фаза.
 - 2) Разрешението по контрол на въздушното движение във връзка със забавяне и снижение на въздухоплавателно средство от крейсерен полет със свръхзвучова скорост към полет с дозвучова скорост следва да предоставя възможност за непрекъснато снижение най-малко по време на околзвучовата фаза.
- г) Съдържание на разрешенията
- Разрешенията по контрол на въздушното движение посочват:
- 1) идентификацията на въздухоплавателното средство, както се посочва в полетния план;
 - 2) границата за действие на разрешението;
 - 3) маршрута на полета;
 - 4) нивото/нивота на полета за целия маршрут или за част от него и промените в нивата, ако се изискват такива;
 - 5) всички необходими инструкции или информация относно други въпроси като маневри при подход или при излитане, връзка и период на изтичане на разрешението.
- д) Повтаряне на разрешения и на информация, свързана с безопасността
- 1) Полетният екипаж повтаря на ръководителя на полети свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни:
 - i) разрешения за маршрути от КВД;
 - ii) разрешения и инструкции за навлизане, кацане на, излитане от, излизане извън пистата, пресичане, рулиране и отклонение от пистата; и
 - iii) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, зададени нови канали за връзка, инструкции за нивото, инструкции за курса и скоростта; и
 - iv) преходни нива, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в предаванията на ATIS.
 - 2) Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие и инструкциите за рулиране, се повтарят или се потвърждават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.
 - 3) Ръководителят изслушва повторението, за да се убеди, че разрешението или инструкцията са разбрани правилно от полетния екипаж и предприема незабавни действия за коригиране на евентуални установени по време на повторението несъответствия.

▼B

4) Не е необходимо гласово повторение на съобщения за връзка по линия за предаване на данни между ръководителите на полети и пилотите, освен ако не е посочено друго от доставчика на аеронавигационно обслужване.

е) Съгласуване на разрешенията

1) Разрешението по контрол на въздушното движение се съгласува между органите за контрол на въздушното движение с цел покриване на целия маршрут на въздухоплавателно средство или на конкретна част от него, както се посочва в разпоредбите по точки от (2) до (6).

2) Въздухоплавателно средство получава разрешение за целия маршрут до летището за първо планирано кацане:

i) когато преди излитането е било възможно съгласуване на разрешението между всички органи, под контрола на които ще бъде въздухоплавателното средство; или

ii) когато е налице разумна увереност, че между органите, под контрола на които ще бъде впоследствие въздухоплавателното средство, ще бъде извършено предварително съгласуване.

3) Когато съгласуване по точка (2) не е постигнато или не се предвижда, въздухоплавателното средство получава разрешение дотам, докато съществува разумна увереност за постигане на съгласуване; преди този момент или в този момент въздухоплавателното средство получава допълнително разрешение наред с инструкциите, които се издават по целесъобразност.

4) Когато е предписано от органа за ОВД, въздухоплавателното средство осъществява контакт със следващ орган за контрол на въздушното движение с цел получаване на последващо разрешение преди преминаване на точката на прехвърляне на контрола.

i) Въздухоплавателното средство поддържа необходимата двупосочна връзка с настоящия орган за контрол на въздушното движение, докато получи последващо разрешение.

ii) Разрешение, издадено като последващо разрешение, следва да бъде ясно идентифицируемо от пилота като такова.

iii) Освен ако не са съгласувани, последващите разрешения не следва да влияят на първоначалния профил на полета на въздухоплавателно средство във всяко въздушно пространство, различно от това на органа за контрол на въздушното движение, който отговаря за предоставянето на последващото разрешение.

5) Когато въздухоплавателно средство възнамерява да излети от летище в контролиран район и да навлезе в друг контролиран район в рамките на тридесет минути или в друг определен период от време, договорен между въпросните районни контролни центрове, съгласуването със следващия районен контролен център се извършва преди издаване на разрешението за излитане.

6) Когато въздухоплавателно средство възнамерява да напусне контролиран район за полет извън контролираното въздушно пространство и впоследствие отново навлезе в същия или в друг контролиран район, може да бъде издадено разрешение от момента на излитане до летището на първо планирано приземяване. Такова разрешение или промени в него се прилагат единствено за онези части от полета, които се извършват в рамките на контролирано въздушно пространство.

SERA.8020 Придържане към полетния план

а) С изключение на предвиденото в букви б) и г) въздухоплавателното средство се придържа към текущия полетен план или към приложимата част от текущия полетен план, представени за контролиран полет, освен ако не е поискано и получено разрешение за промяна от съответния орган за КВД, или освен при възникване на аварийна ситуация, изискваща незабавно действие от страна на въздухоплавателното

▼B

средство, като в последния случай веднага щом обстоятелствата позволяват това, след тези действия по аварийната ситуация съответният орган за обслужване на въздушното движение трябва да бъде уведомен за предприетите действия, както и че тези действия са предприети по аварийна ситуация.

- 1) Освен ако няма друго разрешение от компетентния орган или нареждане от съответния орган за КВД, доколкото е практически възможно, контролираните полети:
 - i) когато са по установено трасе за ОВД, се извършват по определената осова линия за този маршрут; или
 - ii) когато са по друг маршрут, се извършват директно между средствата за навигация и/или пунктовете, определящи този маршрут.
 - 2) Освен ако няма друго разрешение от компетентния орган или нареждане от съответния орган за КВД, въздухоплавателно средство, експлоатирано по отсечка от трасе за ОВД, определено чрез високочестотни всенасочени радиопредаватели, прехвърля основната си навигационна ориентация от средството зад него към средството пред него в, или от оперативна гледна точка максимално близо до, точката за преминаване, ако е установена такава.
 - 3) Отклоненията от изискванията по точка (2) се съобщават на съответния орган за обслужване на въздушното движение.
- б) *Непредвидени отклонения.* В случай че контролиран полет се отклонява непредвидено от текущия си полетен план, се предприемат следните действия:
- 1) Отклонение от пътната линия: ако въздухоплавателното средство се е отклонило от пътната линия, се предприемат незабавни действия за коригиране на курса на въздухоплавателното средство с оглед във възможно най-кратък срок движението по пътната линия да бъде възстановено.
 - 2) Вариране на истинската въздушна скорост: ако средната истинска въздушната скорост на крейсерско ниво между точките за доклад варира или се очаква да варира с 5 % над или под истинската въздушна скорост, посочена в полетния план, съответният орган за обслужване на въздушното движение следва да бъде уведомен за това.
 - 3) Промяна в разчетното време: ако за разчетното време за следващата приложима точка за доклад, граница на район за полетна информация или летище на местоназначение, според това кое от тях е първо, е установено, че съдържа грешка, по-голяма от 3 минути от стойността, съобщена на органите за обслужване на въздушното движение, или друг такъв период от време, предписан от компетентния орган, или въз основа на регионалните аэронавигационни споразумения на ИКАО, съответният орган за обслужване на въздушното движение следва възможно най-бързо да бъде уведомен за промененото разчетно време.
 - 4) Освен това, когато е налице договор ADS-C, органът за ОВД се уведомява автоматично по съответната линия за предаване на данни за настъпили промени, надхвърлящи праговите стойности, предвидени по договора ADS-C.
- в) *Планирани промени.* Исканията за промени в полетния план трябва да съдържат следната информация:
- 1) Промяна на крейсерско ниво: идентификация на въздухоплавателното средство; искано ново крейсерско ниво и крейсерска скорост на това ниво, изменено разчетно време (когато е приложимо) по отношение на следващите граници на район за полетна информация.



2) Промяна на маршрута:

- i) *Непроменено местоназначение*: идентификация на въздухоплавателното средство; правила за полети; описание на новия маршрут на полета, включително свързаните с него данни от полетния план, като се започне от местоположението, представляващо начало на исканата промяна на маршрута; променено разчетно време; всякаква друга уместна информация.
 - ii) *Променено местоназначение*: идентификация на въздухоплавателното средство; правила за полети; описание на новия маршрут на полета до промененото летище на местоназначение, включително свързаните с него данни от полетния план, като се започне от местоположението, представляващо начало на исканата промяна на маршрута; променено разчетно време; резервно летище (резервни летища); всякаква друга уместна информация.
- г) *Влошаване на метеорологичните условия под минималните за ВМУ*. Когато стане очевидно, че извършване на полет при ВМУ в съответствие с текущия полетен план няма да бъде практически възможно, контролираният полет по ПВП:
- 1) поисква промяна на разрешението, даваща възможност на въздухоплавателното средство да продължи при ВМУ към летището на местоназначение или към резервно летище, или да напусне въздушното пространство, за което се изисква разрешение от органите за контрол на въздушното движение; или
 - 2) ако не може да бъде получено разрешението по буква а), продължава при визуални метеорологични условия и уведомява съответния орган за КВД за предприетите действия или по напускане на въздушното пространство, или по кацане на най-близкото подходящо летище; или
 - 3) ако се извършва в рамките на контролирана зона, поисква разрешение за полет по особени ПВП; или
 - 4) поисква разрешение за действие съгласно ППП.

SERA.8025 Доклади за местоположение

- а) Въздухоплавателното средство, изпълняващо контролиран полет, е длъжно своевременно да докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение времето и нивото на прелитане над всяка установена задължителна точка за доклад, включително и всяка друга изисквана информация, с изключение на случаите, определени от компетентния орган или от съответния орган за обслужване на въздушното движение. При прелитане над други точки, докладите за местоположение се предават и по искане на съответния орган за обслужване на въздушното движение. Ако липсват установени точки за доклад, докладите за местоположение се предават през интервали от време, предписани от компетентния орган или определени от съответния орган за обслужване на въздушното движение.
- 1) Когато при контролиран полет доклади за местоположението се предоставят по линия за предаване на данни, въздухоплавателното средство предоставя речеви доклади за местоположението само при поискване от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

SERA.8030 Прекратяване на контрола

Въздухоплавателното средство, което изпълнява контролиран полет, е длъжно незабавно да уведоми съответния орган за контрол на въздушното движение, когато премине към полет, неподлежащ на контрол на въздушното движение, освен когато изпълнява кацане на контролирано летище.

SERA.8035 Връзка

- а) Въздухоплавателното средство, изпълняващо контролиран полет, осъществява непрекъснато прослушване на съответния съобщителен канал за гласова връзка „въздух — земя“ на органа за контрол на въздушното движение и при необходимост установява двустранна връзка с него, освен ако има други предписания от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване по отношение на въздухоплавателно средство, участващо в летищното движение на контролирано летище.

▼B

- 1) Изискването за въздухоплавателно средство да осъществява прослушване на съответния канал за гласова връзка „въздух — земя“ остава в сила, когато бъде установена връзка между ръководителите на полети и пилотите чрез линия за предаване на данни.
- б) Държавите членки изпълняват съответните разпоредби относно прекъсванията на връзката, приети по Чикагската конвенция. Комисията предлага общи европейски процедури за въвеждането на посочените разпоредби на ИКАО в правото на Съюза не по-късно от 31 декември 2015 г.

РАЗДЕЛ 9

*Полетно-информационно обслужване***SERA.9001 Прилагане**

- а) Полетно-информационното обслужване се осигурява от съответните органи за обслужване на въздушното движение за всички въздухоплавателни средства, които е възможно да бъдат засегнати от информацията и:
 - 1) на които се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение; или
 - 2) които по друг начин са известни на органите за обслужване на въздушното движение.
- б) Приемането на полетно-информационно обслужване не освобождава от отговорност командира на въздухоплавателно средство и той следва да вземе окончателното решение във връзка с евентуална предложена промяна в полетния план.
- в) Когато органите за обслужване на въздушното движение осигуряват както полетно-информационно обслужване, така и обслужване по контрол на въздушното движение, осигуряването на обслужване по контрол на въздушното движение има предимство пред осигуряването на полетно-информационно обслужване, когато осигуряването на обслужване по контрол на въздушното движение налага това.

SERA.9005 Обхват на полетно-информационното обслужване

- а) Полетно-информационното обслужване включва осигуряване на подходяща информация:
 - 1) за специфични климатични явления по маршрута, които могат да повлияят на безопасността на полета (SIGMET) и за полетите и метеорологичните условия (AIRMET);
 - 2) относно вулканична дейност преди изригване, вулканично изригване и облаци от вулканична пепел;
 - 3) относно отделянето в атмосферата на радиоактивни материали или токсични химикали;
 - 4) относно промените в наличието на радионавигационно обслужване;
 - 5) относно промените в условията на летищата и свързаните с тях съоръжения, включително относно състоянието на работните площи на летищата при сняг, лед или сериозно наводнение;
 - 6) относно безпилотните свободни аеростати;

както и всякаква друга информация, която може да е от значение за безопасността.
- б) В допълнение към буква а) полетно-информационното обслужване на полети включва предоставянето на информация относно:
 - 1) докладваните атмосферни условия или прогнозата за атмосферните условия на летището на излитане, летището на местоназначение и резервните летища;

▼B

- 2) опасностите от сблъскване за въздухоплавателните средства, извършващи полети във въздушно пространство класове C, D, E, F и G;
 - 3) за полети над водни повърхности, доколкото е практически възможно и при поискване от пилота — всякаква налична информация като радиопозивна, местоположение, действителна траектория, скорост и т.н. на надводните плавателни съдове в района.
- в) Полетно-информационното обслужване на полети по ПВП включва, освен посоченото в буква а), също и предоставяне на налична информация относно движението и атмосферните условия по маршрута на полета, които могат да направят извършването на полет по ПВП практически невъзможно.

SERA.9010 Автоматична информация за летищен терминал (ATIS)

а) Използване на съобщения от ATIS при насочено предаване на искания/отговори

- 1) При поискване от пилота, приложимите съобщения от ATIS се предават от съответния орган за обслужване на въздушното движение.
- 2) Когато се предоставя Voice-ATIS и/или D-ATIS:
 - i) въздухоплавателното средство потвърждава приемането на информацията при установяване на връзка с органа за ОВД, осигуряващ обслужване по контрол на подхода, с летищната контролна кула или с летищния орган за полетно-информационно обслужване (AFIS) по целесъобразност; и
 - ii) съответният орган за обслужване на въздушното движение, когато отговаря на въздухоплавателно средство, потвърждаващо получаването на съобщение от ATIS или, в случай на приземяващо се въздухоплавателно средство, в момент, който може да бъде посочен от компетентния орган, предоставя на въздухоплавателното средство актуалната настройка на висотомера.
- 3) Информацията, съдържаща се в текущата ATIS, чието получаване е потвърдено от съответното въздухоплавателно средство, може да не се включва в насоченото предаване към въздухоплавателното средство с изключение на настройката на висотомера, която се предоставя в съответствие с точка (2).
- 4) Ако въздухоплавателно средство потвърди получаването на ATIS, която вече не е актуална, всеки елемент от информацията, който се нуждае от актуализация, се предава незабавно на въздухоплавателното средство.

б) ATIS за пристигащи и заминаващи въздухоплавателни средства

Съобщенията от ATIS с информация за пристигане и заминаване съдържат следните елементи в посочения ред:

- 1) наименование на летището;
- 2) указание за пристигане и/или заминаване;
- 3) вид договор, ако връзката се осъществява чрез D-ATIS;
- 4) идентификатор;
- 5) време на наблюдението, ако е уместно;
- 6) вид очакван/и подход/и;
- 7) използвана писта/писти; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;

▼B

- 8) важни сведения за повърхността на пистата и спирачни действия по целесъобразност;
 - 9) забавяне на изчакването, ако е уместно;
 - 10) преходно ниво, където е приложимо;
 - 11) друга основна информация във връзка с експлоатацията;
 - 12) посока и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и — когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на въздухоплавателни средства — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
 - 13) видимост и, когато е приложимо, хоризонтална видимост на пистата ⁽¹⁾;
 - 14) атмосферните условия в момента ⁽¹⁾;
 - 15) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, като се взема по-голямата от двете стойности; купесто-дъждовни облаци; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е известна ⁽¹⁾;
 - 16) температура на въздуха;
 - 17) температура на точката на оросяване;
 - 18) настройка (настройки) на висотомера;
 - 19) всякаква налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за подход и първоначален набор на височина, включително срез на вятъра, и информация относно последните атмосферни условия от значение за експлоатацията;
 - 20) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
 - 21) специфични инструкции във връзка с ATIS.
- в) ATIS за пристигащи въздухоплавателни средства
- Съобщенията от ATIS, съдържащи единствено информация за пристигане, съдържат следните елементи в посочения ред:
- 1) наименование на летището;
 - 2) указание за пристигане;
 - 3) вид договор, ако връзката се осъществява чрез D-ATIS;
 - 4) идентификатор;
 - 5) време на наблюдението, ако е подходящо;
 - 6) вид очакван/и подход/и;
 - 7) основна/основни писта/писти за кацане; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;

⁽¹⁾ Тези елементи се заменят със съкращението „CAVOK“ („Видимост, облаци и време в момента, по-добри от определени стойности или условия“), когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост от 10 km или повече и не е докладвана най-ниската видимост; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

▼B

- 8) важни сведения за повърхността на пистата и спирачни действия по целесъобразност;
 - 9) забавяне на изчакването, ако е уместно;
 - 10) преходно ниво, където е приложимо;
 - 11) друга основна информация във връзка с експлоатацията;
 - 12) посока и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и — когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на въздухоплавателни средства — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
 - 13) видимост и RVR, когато е приложимо ⁽¹⁾;
 - 14) атмосферните условия в момента ⁽¹⁾;
 - 15) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, като се взема по-голямата от двете стойности; купесто-дъждовни облаци; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е известна ⁽¹⁾;
 - 16) температура на въздуха;
 - 17) температура на точката на оросяване;
 - 18) настройка (настройки) на висотомера;
 - 19) всякаква налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за подход, включително срез на вятъра, и информация относно последните атмосферни условия от значение за експлоатацията;
 - 20) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
 - 21) специфични инструкции във връзка с ATIS.
- г) ATIS за заминаващи въздухоплавателни средства
- Съобщенията от ATIS, съдържащи единствено информация за заминаване, съдържат следните елементи в посочения ред:
- 1) наименование на летището;
 - 2) указание за заминаване;
 - 3) вид договор, ако връзката се осъществява чрез D-ATIS;
 - 4) идентификатор;
 - 5) време на наблюдението, ако е уместно;
 - 6) писта/писти използвана/използвани за излитане; състояние на спирачната система, представляваща потенциална опасност, ако има такава;
 - 7) важни сведения за повърхността на пистата/пистите, използвани за излитане, и спирачни действия по целесъобразност;

⁽¹⁾ Тези елементи се заменят със съкращението „CAVOK“ („Видимост, облаци и време в момента, по-добри от определени стойности или условия“), когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдението: а) видимост от 10 km или повече и не е докладвана най-ниската видимост; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

▼B

- 8) отлагане на заминаването, ако е уместно;
- 9) преходно ниво, където е приложимо;
- 10) друга основна информация във връзка с експлоатацията;
- 11) посока и скорост на вятъра на повърхността, включително значителни промени и — когато са налични сензори за вятъра на повърхността, свързани конкретно с части от използваната писта, и информацията се изисква от операторите на въздухоплавателни средства — посочване на пистата и на частта от пистата, за която се отнася информацията;
- 12) видимост и RVR, когато е приложимо ⁽¹⁾;
- 13) атмосферните условия в момента ⁽¹⁾;
- 14) облаци под 1 500 m (5 000 ft) или под най-голямата минимална секторна височина, като се взема по-голямата от двете стойности; купесто-дъждовни облаци; ако небето е замъглено, вертикална видимост, ако е известна ⁽¹⁾;
- 15) температура на въздуха;
- 16) температура на точката на оросяване;
- 17) настройка (настройки) на висотомера;
- 18) всякаква налична информация относно важни метеорологични явления в зоните за първоначален набор на височина, включително срез на вятъра;
- 19) дългосрочна прогноза, ако е на разположение; и
- 20) специфични инструкции във връзка с ATIS.

*РАЗДЕЛ 10**Аварийно-оповестително обслужване***SERA.10001 Прилагане**

- а) Аварийно-оповестителното обслужване се осигурява от органите за обслужване на въздушното движение:
 - 1) за всички въздухоплавателни средства, на които се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение;
 - 2) доколкото е възможно, за всички останали въздухоплавателни средства, които са изпратили полетен план или са известни по друг начин на обслужването на въздушното движение; и
 - 3) за всички въздухоплавателни средства, за които е известно или се смята, че са обект на противозаконни действия.

SERA.10005 Информация за въздухоплавателно средство, изпълняващо полет в близост до въздухоплавателно средство в аварийно състояние

- а) Когато орган за обслужване на въздушното движение установи, че въздухоплавателно средство се намира в аварийно състояние, други въздухоплавателни средства, за които е известно, че се намират в

⁽¹⁾ Тези елементи се заменят със съкращението „CAVOK“ („Видимост, облаци и време в момента, по-добри от определени стойности или условия“), когато следните условия възникват едновременно по време на наблюдениято: а) видимост от 10 km или повече и не е докладвана най-ниската видимост; б) няма облаци от значение за експлоатацията; и в) няма атмосферни условия от значение за въздухоплаването.

▼B

близост до въпросното въздухоплавателно средство, с изключение на предвиденото в буква б), получават възможно най-бързо информация относно естеството на аварията.

- б) Когато орган за обслужване на въздушното движение е уведомен или смята, че въздухоплавателно средство е обект на противозаконни действия, във връзката „въздух — земя“ на органа за ОВД не се посочва естеството на извънредната ситуация, освен когато то е посочено първо от въпросното въздухоплавателно средство и когато е сигурно, че такова посочване няма да усложни ситуацията.

РАЗДЕЛ 11

*Намеса, извънредни обстоятелства и прехват***SERA.11001 Незаконна намеса**

- а) Въздухоплавателно средство, което е обект на незаконна намеса, трябва да се опита да установи транспондера на код 7500 и да уведоми съответния орган за обслужване на въздушното движение за този факт, за всички свързани с него важни обстоятелства и за всяко отклонение от текущия полетен план, наложено от тези обстоятелства, за да може органът за обслужване на въздушното движение да осигури предимство на въздухоплавателното средство и да сведе до минимум възможността за конфликтни ситуации с други въздухоплавателни средства.
- б) Ако въздухоплавателно средство е обект на незаконна намеса, командирът трябва да се опита да се приземи във възможно най-кратък срок на най-близкото подходящо летище или на определено летище, посочено от компетентния орган, освен ако съображения на борда не налагат друго.

SERA.11005 Обслужване на въздухоплавателно средство в случай на авария

- а) В случай че за въздухоплавателно средство се знае или се смята, че се намира в състояние на извънредна ситуация, включително ако е обект на незаконна намеса, органите за обслужване на въздушното движение отделят максимално внимание на въздухоплавателното средство, оказват му съдействие и му дават приоритет пред други въздухоплавателни средства, според обстоятелствата.
- б) Когато въздухоплавателно средство е обект на незаконна намеса или има съмнения за такава, органите за обслужване на въздушното движение задоволяват незабавно исканията на въздухоплавателното средство. Информацията във връзка с безопасното извършване на полета продължава да се предава и да се предприемат необходимите действия с оглед експедитивно изпълнение на всички етапи от полета, особено на безопасното приземяване на въздухоплавателното средство.
- в) Когато въздухоплавателно средство е обект на незаконна намеса или има съмнения за такава, органите за обслужване на въздушното движение, в съответствие с договорените на местно равнище процедури, информират незабавно съответния определен от държавата орган и обменят необходимата информация с оператора на въздухоплавателното средство или с посочен негов представител.

SERA.11010 Извънредни обстоятелства в полет

Отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство

- а) Веднага щом орган за обслужване на въздушното движение бъде уведомен за отклонено въздухоплавателно средство, той предприема необходимите стъпки, посочени в точки (1) и (3), за оказване на съдействие на въздухоплавателното средство и охраняване на неговия полет.
- 1) В случай че местоположението на въздухоплавателното средство не е известно, органът за обслужване на въздушното движение:
- прави опит за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство, ако такава връзка все още не е налице;
 - използва всички налични средства, за да определи неговото местоположение;
 - уведомява други органи за обслужване на въздушното движение, в чието пространство е възможно въздухоплавателното средство да се е отклонило или да се отклони, като взема под внимание всички фактори, които може да са повлияли на навигацията на въздухоплавателното средство при тези обстоятелства;
 - уведомява, в съответствие с договорените на местно равнище процедури, съответните военни органи и им предоставя съответен летателен план и други данни във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство;

▼B

- v) изисква от посочените в подточки iii) и iv) органи и от други въздухоплавателни средства в полет съдействие за установяване на връзка с въздухоплавателното средство и определяне на неговото местоположение.
- 2) Изискванията в точка (1), подточки iv) и v) се прилагат също така и за органите за обслужване на въздушното движение, информирани в съответствие с точка (1), подточка iii).
- 3) Когато местоположението на въздухоплавателното средство бъде установено, органът за обслужване на въздушното движение:
- i) информира въздухоплавателното средство относно неговото местоположение и относно коригиращите действия, които следва да бъдат предприети. Тази информация се предоставя незабавно, след като отделът за ОВД узнае, че е възможен прехват или друга опасност във връзка с безопасността на въздухоплавателното средство; и
 - ii) при необходимост предоставя на другите органи за обслужване на въздушното движение и на съответните военни органи необходимата информация във връзка с отклоненото въздухоплавателно средство и всяка препоръка, дадена на това въздухоплавателно средство.
- б) Веднага щом органът за обслужване на въздушното движение бъде уведомен за неидентифицирано въздухоплавателно средство в неговото пространство, той прави опит да установи идентичността на въздухоплавателното средство, когато това е необходимо за предоставянето на обслужване на въздушното движение или се изисква от съответните военни органи съгласно договорените на местно равнище процедури. За тази цел органът за обслужване на въздушното движение предприема следните стъпки според обстоятелствата:
- 1) прави опит за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство;
 - 2) отправя запитване относно полета към другите органи за обслужване на въздушното движение в района за полетна информация и иска съдействие от тях за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство;
 - 3) отправя запитване относно полета към органите за обслужване на въздушното движение, обслужващи съседни райони за полетна информация, и иска съдействие от тях за установяване на двупосочна връзка с въздухоплавателното средство;
 - 4) прави опит за получаване на информация от други въздухоплавателни средства в района;
 - 5) при необходимост органът за обслужване на въздушното движение уведомява съответния военен орган веднага щом бъде установена идентичността на въздухоплавателното средство.
- в) В случай на отклонено или неидентифицирано въздухоплавателно средство следва да бъде взета предвид възможността въздухоплавателното средство да е обект на незаконна намеса. Ако органът за обслужване на въздушното движение прецени, че отклоненото или неидентифицираното въздухоплавателно средство може да е обект на незаконна намеса, съответният определен от държавата орган следва да бъде незабавно уведомен в съответствие с договорените на местно равнище процедури.

SERA.11015 Прехват

- а) С изключение на прехващане и съпровождане, изпълнявани по искане на въздухоплавателното средство, прехватът на гражданско въздухоплавателно средство се регулира от съответните подзаконови и административни разпоредби, приети от държавите членки в съответствие с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, и по-специално член 3, буква г) от нея, съгласно който договарящите се държави в ИКАО поемат ангажимент, когато приемат разпоредби по отношение на въздухоплавателните средства под тяхна юрисдикция, да се съобразяват надлежно с безопасността на навигацията на гражданските въздухоплавателни средства.
- б) Командирът на гражданско въздухоплавателно средство, когато същото е прехванато:
- 1) изпълнява незабавно инструкциите, дадени от прехващащото въздухоплавателно средство, като интерпретира и отговаря на визуалните сигнали, в съответствие със спецификациите в таблици S11-1 и S11-2;



- 2) уведомява, ако е възможно, съответния орган за обслужване на въздушното движение;
- 3) прави опит да установи радиовръзка с прехващащото въздухоплавателно средство или със съответния орган за управление на прехвата, като се обади на аварийната честота 121,5 MHz и съобщи позивната си и вида на полета; а в случай че не може да установи контакт и ако е възможно, повтаря това обаждане на аварийна честота 243 MHz;
- 4) задава режим А, код 7700 на транспондера за SSR, ако въздухоплавателното средство е оборудвано с такъв, освен когато е получило други инструкции от съответния орган за обслужване на въздушното движение.
- 5) ако въздухоплавателното средство е оборудвано с ADS-B или ADS-C, избира подходящата функционалност за извънредна ситуация, ако е налице такава, освен когато са получени други инструкции от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

Таблица S11 — 1

Сигнали, подавани от прехващащото въздухоплавателно средство и отговори от прехванатото въздухоплавателно средство

Серия	Сигнали, подавани от ПРЕХВАЩАЧА	Значение	Отговори, давани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство	Значение
1	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Прехващачът, заел позиция отпред, като правило вляво и над прехванатото въздухоплавателно средство (или влясно, ако прехванатото въздухоплавателно средство е хеликоптер), разклаща крилото и мига с навигационните светлини на неравни интервали (и със светлините за кацане при прехват на хеликоптер). След получаване на потвърждение изпълнява бавен хоризонтален завой обикновено наляво (надясно при прехват на хеликоптер), заемайки необходимия курс за следване. <i>Забележка 1.</i> <i>Метеорологичните условия или теренът могат да наложат обръщане на позицията и курса за следване, посочени по-горе в Серия 1.</i> <i>Забележка 2.</i> <i>Ако прехванатото въздухоплавателно средство не е в състояние да поддържа скоростта си в съответствие със скоростта на прехващащото въздухоплавателно средство, очаква се последното да извърши серия от обиколки и да разклаща крилото всеки път, когато преминава покрай прехванатото въздухоплавателно средство.</i>	Вие сте прехванат, следвайте ме.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Разклащане на крилото, мигане с навигационните светлини на неравни интервали и следване на прехващача.	Разбрано, изпълнявам.
2	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Рязък маневър за отклоняване от прехванатото въздухоплавателно средство, състоящ се от изпълняван в набор завой на 90 градуса и повече, без пресичане на правлението на полета на прехванатото въздухоплавателно средство.	Можете да продължите полета си.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Разклащане на крилото.	Разбрано, изпълнявам.



Серия	Сигнали, подавани от ПРЕХВАЩАЧА	Значение	Отговори, давани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство	Значение
3	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Пускане на колесника (ако има такъв), включване на фаровете за кацане и прелитане над пистата за излитане и кацане в посока на кацането или, ако прехванатото въздухоплавателно средство е хеликоптер, прелитане над площадката за кацане на хеликоптери. Ако прехващачът е хеликоптер, се изпълнява подход за кацане и зависване в близост до площадката за кацане.	Кацнете на това летище.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Пускане на колесника (ако има такъв), включване на фаровете за кацане и следване на прехващача и, ако след прелитане на пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери се счете, че кацането е безопасно, се изпълнява кацане.	Разбрано, изпълнявам.

Таблица S11 — 2

Сигнали, подавани от прехванатото въздухоплавателно средство и отговори от прехващачото въздухоплавателно средство

Серия	Сигнали, подавани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство	Значение	Отговори, давани от ПРЕХВАЩАЩОТО въздухоплавателно средство	Значение
4	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Прибиране на колесника (ако има такъв) и мигане с фаровете за кацане при прелитане над пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери на височина над 300 m (1 000 ft), но не по-високо от 600 m (2 000 ft) (за хеликоптери — над 50 m (170 ft), но не по-високо от 100 m (330 ft) спрямо превишението на летището и изпълнение на кръг над пистата за излитане и кацане или площадката за кацане на хеликоптери. Ако не е в състояние да мига с фаровете за кацане, мига с всякакви други налични светлини.	Определеното от Вас летище не отговаря на типа въздухоплавателно средство.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Ако е необходимо прехванатото въздухоплавателно средство да следва прехващача до резервно летище, прехващачът прибира колесника и използва предписаните за прехващача сигнали от Серия 1. Ако е взето решение за освобождаване на прехванатото въздухоплавателно средство, прехващачът използва предписаните за прехващача сигнали от Серия 2.	Разбрано, следвайте ме. Разбрано, можете да продължите полета си.
5	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Включване и изключване на всички светлини на равни интервали, но по начин, предотвратяващ объркването с мигащи светлини.	Не мога да изпълня.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Използване на предписаните за прехващача сигнали от Серия 2.	Разбрано.
6	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Мигане с всички светлини на неравни интервали.	Състояние на бедствие.	ДЕНЕМ и НОЩЕМ: Използване на предписаните за прехващача сигнали от Серия 2.	Разбрано.

- в) Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача посредством визуални сигнали, прехванатото въздухоплавателно средство е длъжно незабавно да поиска разяснение, като същевременно спазва визуалните инструкции, подавани от прехващача.
- г) Когато инструкциите, получени по радиото от друг източник, противоречат на тези, подавани от прехващача по радиото, прехванатото въздухоплавателно средство е длъжно незабавно да поиска разяснение, като същевременно спазва инструкциите, подавани от прехващача по радиото.
- д) Когато при изпълнение на прехват е установена двустранна радиовръзка, но е невъзможно използване на общ език, предаването на инструкциите, потвърждаването им, както и предаването на съществена информация се осъществяват чрез използване на изразите и произношението, указани в таблица S11-3, като всяка фраза се предава двукратно:



Таблица S11 — 3

Фрази, използвани от ПРЕХВАЩАЧА			Фрази, използвани от ПРЕХВАНАТОТО въздухоплавателно средство		
Фраза	Произношение ⁽¹⁾	Значение	Фраза	Произношение ⁽¹⁾	Значение
ПОЗИВНА	<u>КОЛ</u> СА-ЙН	Каква е позивната Ви?	ПОЗИВНА (позивна) ⁽²⁾	<u>КОЛ</u> СА-ЙН (позивна)	Моята позивна е (позивна)
СЛЕДВАЙТЕ МЕ	<u>ФОЛ</u> -ЛОУ	Следвайте ме	ИЗПЪЛ-НЯВАМ	<u>УИЛ</u> -КО	Разбрано, изпълнявам
СНИЖА-ВАЙТЕ	ДИИ- <u>СЕНД</u>	Снижавайте кацане за	Изпълнявам		
			НЕ МОГА	<u>КЕН</u> НОТ	Не мога да изпълня
КАЦНЕТЕ	<u>ЮЛААНД</u>	Кацнете на това летище	ПОВТОРЕТЕ	РИ- <u>ПИИТ</u>	Повторете командата си
			ЗАГУБИХ ОРИЕНТИ-РОВКА	<u>АМЛОСТ</u>	Неизвестно местоположение
ПРОДЪЛЖ-ЕТЕ	ПРО- <u>СЕЕД</u>	Можете да продължите полета си			
			БЕДСТВИЕ	МЕЙДЕЙ	Търпя бедствие
			ОТВЛИЧА-НЕ ⁽³⁾	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЕК</u>	Въздухоплавателното средство е обект на незаконна намеса
			КАЦАНЕ (обозначение на мястото)	ЛААНД (обозначение на мястото)	Разрешете кацане на (обозначение на мястото)
			СНИЖЕНИЕ	ДИИ- <u>СЕНД</u>	Разрешете снижение

⁽¹⁾ При произнасяне на думите в тази колона се набляга на подчертаните срички.

⁽²⁾ Позивната, която се предава, е тази, използвана в радиообмена с органите за обслужване на въздушното движение и за обозначаване на полета на въздухоплавателното средство в полетния план.

⁽³⁾ Понякога е нежелателно или обстоятелствата не винаги позволяват да се използва фразата „ОТВЛИЧАНЕ“.

е) Незабавно след като органът за обслужване на въздушното движение бъде уведомен, че въздухоплавателно средство е прехванато в неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки според обстоятелствата:

- 1) прави опит за установяване на двупосочна връзка с прехванатото въздухоплавателно средство посредством всички налични средства, включително на аварийната радиочестота 121,5 MHz, за извънредни ситуации, освен ако такава връзка вече не е осъществена;
- 2) информира пилота на прехванатото въздухоплавателно средство относно прехвата;
- 3) установява контакт с органа за управление на прехвата, като поддържа двупосочна връзка с прехващщото въздухоплавателно средство и му предоставя наличната информация относно въздухоплавателното средство;
- 4) при необходимост предава съобщения между прехващщото въздухоплавателно средство или органа за управление на прехвата и прехванатото въздухоплавателно средство;
- 5) в тясна координация с органа за управление на прехвата предприема всички необходими стъпки с цел да се гарантира безопасността на прехванатото въздухоплавателно средство;
- 6) информира органите за обслужване на въздушното движение, обслужващи съседни райони за полетна информация, ако се окаже, че въздухоплавателното средство се е отклонило от такъв съседен район за полетна информация.

▼B

ж) Веднага щом органът за обслужване на въздушното движение бъде уведомен, че въздухоплавателно средство е прехванато извън неговата зона на отговорност, той предприема следните стъпки съобразно обстоятелствата:

- 1) информира органа за обслужване на въздушното движение, обслужващ въздушното пространство, в което се осъществява прехватът, като му предоставя налична информация, която ще помогне за идентифицирането на въздухоплавателното средство, и иска от него да предприеме действия съгласно буква е);
- 2) предава съобщения между прехванатото въздухоплавателно средство и съответния орган за обслужване на въздушното движение, органа за управление на прехвата или прехващащото въздухоплавателно средство.

ГЛАВА 12***Метеорологично обслужване — наблюдения на въздухоплавателни средства и доклади чрез гласова връзка*****SERA.12001 Видове наблюдения на въздухоплавателни средства**

а) По време на всяка фаза от полета се извършват следните наблюдения на въздухоплавателните средства:

- 1) специални наблюдения на въздухоплавателни средства; и
- 2) други непланирани наблюдения на въздухоплавателни средства.

SERA.12005 Специални наблюдения на въздухоплавателни средства

а) Специални наблюдения се извършват и докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават следните условия:

- 1) умерена или силна турбулентност; или
- 2) умерено или силно обледеняване; или
- 3) силни планински вълни; или
- 4) гръмотевични бури без град, скрити, вградени, над обширен район, или във вид на шквалова линия; или
- 5) гръмотевични бури с град, скрити, вградени, над обширен район, или във вид на шквалова линия; или
- 6) силни прашни или пясъчни бури; или
- 7) облак от вулканична пепел; или
- 8) вулканична дейност, предхождаща изригване, или вулканично изригване.

б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават.

SERA.12010 Други непланирани наблюдения на въздухоплавателни средства

В случай че възникнат други метеорологични условия, които не са изброени в SERA.12005, буква а), като например срез на вятъра, но които според командира могат да повлияят на безопасността или да окажат значително въздействие върху ефикасността на други операции на въздухоплавателното средство, командирът уведомява съответния орган за обслужване на въздушното движение веднага, щом това стане възможно.

SERA.12015 Докладване на наблюденията на въздухоплавателни средства чрез гласова връзка

а) Наблюдението на въздухоплавателно средство в полет се докладва още по време на самото наблюдение или възможно най-скоро след това.

▼B

- б) Наблюденията на въздухоплавателно средство се докладват като доклади за полети и трябва да съответстват на техническите спецификации в допълнение 5.

SERA.12020 Обмен на доклади за полети

- а) Органите за ОВД предават при първа възможност специални и непланови доклади за полетите към:
- 1) други засегнати въздухоплавателни средства;
 - 2) съответната метеорологична служба за наблюдение (MWO); и
 - 3) други засегнати органи за ОВД.
- б) Предаванията към въздухоплавателните средства се повтарят с честота и в продължение на период от време, които се определят от съответния орган за ОВД.



Допълнение 1

Сигнали

1. СИГНАЛИ ЗА БЕДСТВИЕ И СПЕШНОСТ
 - 1.1. **Общи разпоредби**
 - 1.1.1. Независимо от разпоредбите в точки 1.2 и 1.3, въздухоплавателното средство, търпящо бедствие, използва всички средства, с които разполага, за да привлече внимание, да укаже своето местоположение и да получи помощ.
 - 1.1.2. Процедурите за предаване по телекомуникационен път на сигнали за бедствие и спешност трябва да са в съответствие с том II от приложение 10 към Чикагската конвенция.
 - 1.2. **Сигнали за бедствие**
 - 1.2.1. Когато съществува сериозна и непосредствена опасност за въздухоплавателното средство и то се нуждае от незабавна помощ, се използват заедно или отделно следните сигнали:
 - а) сигнал, предаден с използване на радиотелеграфия или с помощта на друг метод за сигнализация, състоящ се от групата SOS (.. — — .. в Морзов код);
 - б) радиотелефонен сигнал за бедствие, състоящ се от изговорената дума „МЕЙДЕЙ“ („MAYDAY“);
 - в) съобщение за бедствие, предадено по линия за предаване на данни, имащо значението на думата „MAYDAY“;
 - г) сигнални ракети или патрони, разпръскващи червена светлина, изстрелвани поединично на кратки интервали;
 - д) парашутна осветителна бомба с червен цвят;
 - е) задаване за транспондера на режим А, код 7700.
 - 1.3. **Сигнали за спешност**
 - 1.3.1. Когато екипажът на въздухоплавателното средство иска да съобщи за трудности, които го принуждават да кацне, но не се нуждае от незабавна помощ, се използват заедно или отделно следните сигнали:
 - а) повтарящо се включване и изключване на фаровете за кацане; или
 - б) повтарящо се включване и изключване на навигационните светлини по начин, който предотвратява объркването с „мигане“.
 - 1.3.2. Когато екипажът на въздухоплавателното средство иска да предаде спешно съобщение за безопасността на кораб, въздухоплавателно средство или друго превозно средство или за човек на борда или в ползрението му, се използват заедно или отделно следните сигнали:
 - а) сигнал, предаден с използване на радиотелеграфия или с помощта на друг метод за сигнализация, състоящ се от групата XXX (—.. —.. —.. в Морзов код);
 - б) радиотелефонен сигнал за спешност, състоящ се от изговорените думи „PAN, PAN“;
 - в) съобщение за спешност, предадено по линия за предаване на данни, имащо значението на думите „PAN, PAN“;
2. ВИЗУАЛНИ СИГНАЛИ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ПРЕДУПРЕЖДАВАНЕ НА НЕУПЪЛНОМОЩЕНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, КОЕТО ИЗПЪЛНЯВА ПОЛЕТ ИЛИ ВЪЗНАМЕРЯВА ДА НАВЛЕЗЕ В ОГРАНИЧЕНА, ЗАБРАНЕНА ИЛИ ОПАСНА ЗОНА

▼B

- 2.1. Когато се използват визуални сигнали за предупреждаване на неупълномощено въздухоплавателно средство, което изпълнява полет или възнамерява да навлезе в ограничена, забранена или опасна зона през деня или през нощта, от земята се изстрелва поредица от сигнални ракети на интервали от 10 секунди, всяка от които при пръскане показва червени и зелени светлини или звезди, с което указва на неупълномощеното въздухоплавателно средство, че изпълнява полет или възнамерява да навлезе в ограничена, забранена или опасна зона, както и че въздухоплавателното средство следва да предприеме необходимите коригиращи действия.

3. СИГНАЛИ ЗА ЛЕТИЩНО ДВИЖЕНИЕ

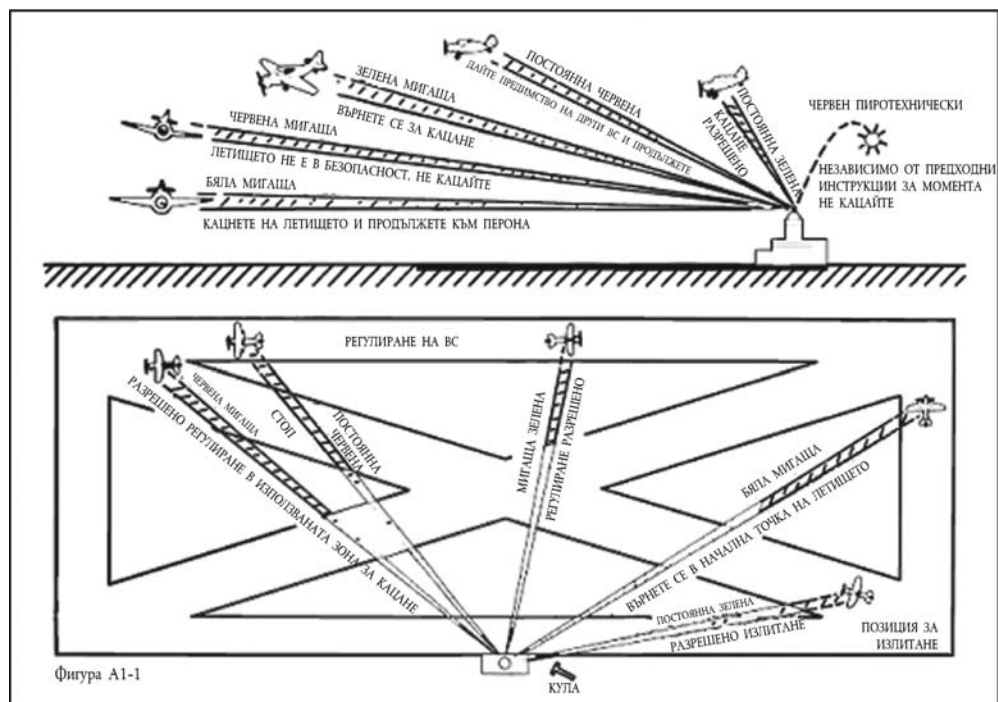
3.1. Светлинни и пиротехнически сигнали

3.1.1. Инструкции

Таблица AP 1 — I

Светлина		От летищна контролна кула към	
		Въздухоплавателно средство в полет	Въздухоплавателно средство на земята
Насочена към съответното въздухоплавателно средство (вж. фигура A1-1).	Постоянна зелена	Кацането разрешено	Излитането разрешено
	Постоянна червена	Дайте предимство на други въздухоплавателни средства и продължете изпълнението на полет в кръг	Стоп
	Поредица от мигания на зелена светлина	Завърнете се за кацане (*)	Рулирането разрешено
	Поредица от мигания на червена светлина	Летището не е в безопасност, не кацайте	Рулирането в използваната зона за кацане разрешено
	Поредица от мигания на бяла светлина	Кацнете на това летище и продължете движението си към перона (*)	Върнете се в начална точка на летището
Червен пиротехнически сигнал		Независимо от всякакви предишни инструкции, за момента не кацайте	

(*) Разрешения за кацане и за рулиране ще бъдат предоставени своевременно.



▼B

3.1.2. *Потвърждение от въздухоплавателно средство*

а) По време на полет:

1) през деня:

- чрез разклащане на крилото на въздухоплавателното средство, с изключение на участъка между третия и четвъртия завой (base leg) и крайния участък (final leg) на подхода;

2) през нощта:

- с двукратно мигане на светлините за кацане на въздухоплавателното средство или, ако не е оборудвано с такива, с двукратно включване и изключване на навигационните светлини.

б) На земята:

1) през деня:

- чрез движение на елероните или вертикалното кормило на въздухоплавателното средство;

2) през нощта:

- с двукратно мигане на светлините за кацане на въздухоплавателното средство или, ако не е оборудвано с такива, с двукратно включване и изключване на навигационните светлини.

3.2. **Визуални наземни сигнали**3.2.1. *Забрана за кацане*

- 3.2.1.1. Хоризонтален червен квадрат с жълти диагонали (фигура A1-2), когато е показван на сигнална площадка, указва че кацането е забранено и че е възможно забраната за кацане да бъде продължителна.



фигура A1-2

- 3.2.2. *Необходимост от специални предпазни мерки при подход или кацане*

- 3.2.2.1. Хоризонтален червен квадрат с един жълт диагонален (фигура A1-3), когато е показван на сигнална площадка, указва че поради влошеното състояние на маневрената площ, или поради някаква друга причина, следва да се вземат специални предпазни мерки при подхода за кацане или при кацането.



фигура A1-3

- 3.2.3. *Използване на писти и пътеки за рулиране*

- 3.2.3.1. Разположена хоризонтално бяла гира (фигура A1-4), когато е показвана на сигнална площадка, указва че въздухоплавателните средства са задължени да извършват излитане, кацане и рулиране само на пистите и пътеките за рулиране.



фигура A1-4

▼B

- 3.2.3.2. Същата разположена хоризонтално бяла гира, както в точка 3.2.3.1, но с черна линия, разположена перпендикулярно на дръжката и преминаваща през кръглата част на гирата (фигура A1-5), когато е показвана на сигнална площадка, указва че въздухоплавателните средства са задължени да извършват излитане и кацане единствено на пистите за излитане и кацане, но за други маневри не са ограничени само до пистите и пътеките за рулиране.



фигура A1-5

- 3.2.4. *Закрити писти или пътеки за рулиране*

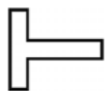
- 3.2.4.1. Едноцветни кръстове в контрастиращ жълт или бял цвят (фигура A1-6), показвани хоризонтално върху писти и пътеки за рулиране или части от тях, указват област, негодна за движение на въздухоплавателни средства.



фигура A1-6

- 3.2.5. *Посоки за кацане или излитане*

- 3.2.5.1. Хоризонтален бял или оранжев знак за кацане „Т“ (фигура A1-7) указва посоката, която следва да се използва от въздухоплавателните средства за излитане и кацане, които трябва да се извършват в посока, успоредна на ствола на буквата „Т“ към траверсата. Когато се използва през нощта, знакът за кацане „Т“ трябва да бъде или осветен или очертан с бели светлини.



фигура A1-7

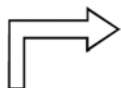
- 3.2.5.2. Комплект от две цифри (фигура A1-8), показвани вертикално на летищната контролна кула или в близост до нея, указва на въздухоплавателните средства в маневрената площ посоката за излитане, изразена в групи от по 10 градуса до най-близките 10 градуса на магнитния компас.



фигура A1-8

- 3.2.6. *Дясно движение*

- 3.2.6.1. Когато е показвана в маневрената площ или хоризонтално в края на използваната писта за излитане и кацане или летателна писта, стрелката за дясно движение, оцветена в лесно забележим цвят (фигура A1-9), указва, че следва да бъде направен завой надясно преди кацане и след излитане.



фигура A1-9

▼B

3.2.7. Пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение

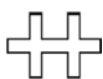
3.2.7.1. Буквата „C“, показвана вертикално с черен цвят на жълт фон (фигура A1-10), указва местоположението на пункта за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение.



фигура A1-10

3.2.8. Изпълняване на полети на планери

3.2.8.1. Двоен бял кръст, когато е показван хоризонтално (фигура A1-11) на сигнална площадка, указва че летището се използва от планери и че се изпълняват полети на планери.



фигура A1-11

4. НАСОЧВАЩИ СИГНАЛИ

4.1. От сигналист към въздухоплавателно средство

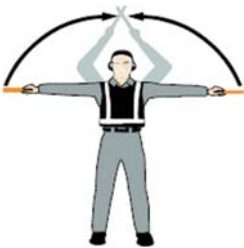
4.1.1. Сигналите за използване от сигналиста, при необходимост с осветени ръце за подобряване на видимостта им от мястото на пилота, и пред въздухоплавателното средство в позиция са:

- а) за въздухоплавателно средство с неподвижно крило — от лявата му страна, където може да бъде видян най-добре от пилота; и
- б) за хеликоптери — там където сигналистът може да бъде видян най-добре от пилота.

4.1.2. Преди да бъдат използвани описаните по-долу сигнали, сигналистът е длъжен да се увери че зоната, в рамките на която ще маневрира въздухоплавателното средство, е свободна от обекти, с които въздухоплавателното средство, изпълнявайки изискването по SERA.3301, буква а), би могло в други случаи да се сблъска.

	1. Рулирайте съгласно подаваните ви сигнали (*) Вдигнете дясната ръка над нивото на главата с палка, насочена нагоре; Движете към тялото насочената надолу палка в лявата ръка. (*) Този сигнал указва, от лице, разположено в края на крилото на въздухоплавателното средство, към пилота/сигналиста/оператора, изпълняващ буксиране, че движението на въздухоплавателното средство от/към позиция за паркиране ще бъде безпрепятствено.
	2. Вашата местостоянка е тук Вдигнете напълно изпънатите ръце право над главата, с палки, насочени нагоре.



	3. Продължете към следващия сигналист или съгласно разпорежданията на кулата или наземния контрол Насочете двете ръце нагоре; движете и изпъвайте ръцете настрани от тялото и посочете с палките посоката, в която се намира следващият сигналист или пистата за рулиране.
	4. Рулирайте направо Свийте изпънатите ръце в лактите и движете палките нагоре и надолу от нивото на гръдния кош към главата.
	5 а) Завийте наляво (от гледна точка на пилота) С дясна ръка и палка изпънати под прав ъгъл спрямо тялото подайте сигнал „Приближете се“ с лявата ръка. Скоростта на подаване на този сигнал показва на пилота желаната скорост на движение на самолета.
	5 б) Завийте надясно (от гледна точка на пилота) С лява ръка и палка изпънати под прав ъгъл спрямо тялото подайте сигнал „Приближете се“ с дясната ръка. Скоростта на подаване на този сигнал показва на пилота желаната скорост на движение на самолета.
	6 а) Нормално спиране Изпънете напълно ръцете си и палките под прав ъгъл спрямо двете страни на тялото и бавно ги придвижете над главата си, докато палките се кръстосат.

▼B

	6 б) Аварийно спиране Рязко изпънете ръцете и палките и ги придвижете над главата си, докато палките се кръстосат.
	7 а) Натиснете спирачките Повдигнете дясната си ръка с отворена длан малко над нивото на рамото. Като поддържате зрителен контакт с полетния екипаж, стиснете дланта си в юмрук. Не се движете, докато не получите потвърждение от полетния екипаж с вдигане на палци.
	7 б) Освободете спирачките Повдигнете дясната си ръка със стисната в юмрук длан малко над нивото на рамото. Като поддържате зрителен контакт с полетния екипаж, отпуснете дланта си. Не се движете, докато не получите потвърждение от полетния екипаж с вдигане на палци.
	8 а) Спирачните столчета са поставени С напълно изпънати ръце и палки над главата движете палките навътре с рязко движение, докато не се докоснат. Уверете се, че е получено потвърждение от полетния екипаж.
	8 б) Спирачните столчета са махнати С напълно изпънати ръце и палки над главата движете палките навън с рязко движение. Не отстранявайте столчетата, докато не получите разрешение от полетния екипаж.



	9. Пуснете двигателя(ите) Вдигнете на нивото на главата дясната си ръка с палка, сочеща нагоре, и започнете да я движите в кръг, като същевременно държите лявата си ръка над нивото на главата и сочите двигателя, който трябва да бъде запуснат.
	10. Изключете двигателя(ите) Изпънете ръка с палката в нея пред тялото на нивото на раменете, след което придвижете ръката и палката до края на лявото рамо и я придвижете до края на дясното рамо с „режещо“ движение пред гърлото.
	11. Намалете скоростта Движете изпънатите ръце надолу в „успокояващ“ жест, като местите палките нагоре и надолу от кръста към коленете.
	12. Намалете оборотите на двигателя(ите) от посочената страна С ръце, спуснати надолу и палки, сочещи към земята, движете или дясната, или лявата палка нагоре и надолу, указвайки че съответно двигателят(ите) от лявата или дясната страна следва да бъде(ат) забавен(и).
	13. Движете се назад С ръце пред тялото на нивото на кръста, въртете ръцете една над друга в движение напред. За да спрете движението назад на въздухоплавателното средство, използвайте сигнал 6 а) или 6 б).

▼B

	14 а) Завийте при движение назад (с движение на опашката надясно) Насочете лявата ръка с палка в нея надолу и движете дясната ръка от положение вертикално над главата до положение хоризонтално напред, като повтаряте движението на дясната ръка.
	14 б) Завийте при движение назад (с движение на опашката наляво) Насочете дясната ръка с палка в нея надолу и движете лявата ръка от положение вертикално над главата до положение хоризонтално напред, като повтаряте движението на лявата ръка.
	15. Пътят е свободен/всичко е наред (*) Вдигнете дясната ръка на нивото на главата с палка, сочеща нагоре, или покажете ръка с вдигнат нагоре палец; лявата ръка остава встрани при коляното. (*) Този сигнал се използва също и като технически сигнал за връзка/обслужване.
	16. Изпълнявайте висене (*) Изпънете изцяло ръцете и палките под прав ъгъл странично на тялото. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	17. Издигайте се (*) Изпънете изцяло ръцете и палките под прав ъгъл странично на тялото с длани, обърнати нагоре, и движете ръцете в посока нагоре. Скоростта на движение на ръцете указва скоростта на движение нагоре на въздухоплавателното средство. (*) Използва се при зависване на вертолети.



	18. Снижавайте (*) Изпънете изцяло ръцете и палките под ъгъл от 90 градуса странично на тялото с длани, обърнати надолу, и движете ръцете в посока надолу. Скоростта на движение на ръцете указва скоростта на движение надолу на въздухоплавателното средство. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	19 а) Летете хоризонтално наляво (от гледна точка на пилота) (*) Изпънете ръката хоризонтално под ъгъл от 90 градуса спрямо дясната страна на тялото. Движете другата ръка в същото направление с движение, наподобяващо метене с метла. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	19 б) Летете хоризонтално надясно (от гледна точка на пилота) (*) Изпънете ръката хоризонтално под ъгъл от 90 градуса спрямо лявата страна на тялото. Движете другата ръка в същото направление с движение, наподобяващо метене с метла. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	20. Кацнете (*) Кръстосайте пред тялото насочените надолу ръце и палки. (*) Използва се при зависване на вертолети.
	21. Поддържайте позицията/изчакайте Изпънете изцяло ръцете и палките надолу под ъгъл 45 градуса странично спрямо тялото. Задръжте това положение, докато въздухоплавателното средство получи разрешение за следващата маневра.



	22. Можете да започнете рулиране Направете стандартен жест за поздрав с дясната ръка и/или палка, за да укажете на въздухоплавателното средство, че може да потегли. Поддържайте зрителен контакт с полетния екипаж до започване на рулирането от въздухоплавателното средство.
	23. Не ползвайте командното табло (технически сигнал за връзка/обслужване) Изпълнете изцяло дясната ръка над главата и свийте в юмрук или дръжте палката в хоризонтално положение; лявата ръка остава встрани при коляното.
	24. Включване на електрозахранването (технически сигнал за връзка/обслужване) Дръжте ръцете изцяло изпълнати над главата; отворете лявата длан хоризонтално и движете краищата на пръстите на дясната ръка, докато докоснат отворената длан на лявата ръка (образувайки буквата „Т“). През нощта могат да бъдат използвани светещи палки за образуване на буквата „Т“ над главата.
	25. Изключване на електрозахранването (технически сигнал за връзка/обслужване) Дръжте ръцете изцяло изпълнати над главата с краищата на пръстите на дясната ръка, докосващи отворената в хоризонтално положение длан на лявата ръка (образувайки буквата „Т“); после отдалечете дясната ръка от лявата. Не изключвайте електрозахранването, докато не получите разрешение от полетния екипаж. През нощта могат да бъдат използвани светещи палки за образуване на буквата „Т“ над главата.
	26. Сигнал за отрицание (технически сигнал за връзка/обслужване) Дръжте дясната ръка опъната под ъгъл от 90 градуса спрямо тялото на нивото на раменете и насочете палката надолу към земята или покажете ръка с палец, обърнат надолу; лявата ръка остава встрани при коляното.

▼B

	27. Установете връзка по интерфон (технически сигнал за връзка/обслужване) Изпънете двете ръце встрани под ъгъл от 90 градуса спрямо тялото и движете ръцете си така, че да обхванете с длани двете уши.
	28. Спуснете/приберете стълбата (технически сигнал за връзка/обслужване) (*) С дясната ръка прибра от страни и лявата ръка под ъгъл от 45 градуса над нивото на главата, движете дясната ръка към лявото рамо с движение, наподобяващо метене с метла. (*) Този сигнал е предназначен главно за въздухоплавателни средства със стълби, монтирани в предната част.

4.2. От пилота на въздухоплавателно средство към сигналиста

4.2.1. Тези сигнали се използват от пилот в пилотската кабина, чиито ръце се виждат ясно от сигналиста и са осветени така, че да улесняват наблюдението им от страна на сигналиста.

4.2.1.1. Спирачки

- а) *Спирачки задействани*: вдигнете ръка с изпънати пръсти хоризонтално пред лицето, после стиснете юмрук.
- б) *Спирачки освободени*: вдигнете ръка със стиснат юмрук хоризонтално пред лицето, после изпънете пръстите.

4.2.1.2. Спирачни столчета

- а) *Поставете спирачните столчета*: с изпънати ръце и обърнати навън длани движете ръцете в посока навътре до кръстосването им пред лицето.
- б) *Отстранете спирачните столчета*: с ръце, кръстосани пред лицето и обърнати навън длани, движете ръцете навън.

4.2.1.3. Готов за запуск на двигателя(ите)

- а) Вдигнете съответния брой пръсти на едната ръка, указващ номера на двигателя, който трябва да бъде запуснат.

4.3. Технически сигнали за връзка/обслужване

4.3.1. Сигнали с ръце се използват само когато устна връзка е невъзможна по отношение на техническите сигнали за връзка/обслужване.

4.3.2. Сигналистите се уверяват, че са получили потвърждение от полетния екипаж по отношение на техническите сигнали за връзка/обслужване.

5. СТАНДАРТНИ АВАРИЙНИ СИГНАЛИ С РЪЦЕ

▼ B

- 5.1. Следните сигнали с ръце са установени като минимално изискуеми за аварийна връзка между командващия аварийно-спасителните и противопожарните действия/пожарникарите и пилотската кабина и/или членовете на кабинния екипаж на въздухоплавателното средство, претърпяло инцидент. Аварийно-спасителните и противопожарни сигнали с ръце следва да се подават от лявата предна страна на въздухоплавателното средство за кабинния екипаж.

	1. Препоръчва се евакуация Препоръчва се евакуация въз основа на преценката на външната ситуация от командващия аварийно-спасителните и противопожарните действия. Ръка встрани от тялото хоризонтално, с длан вдигната на нивото на очите. Изпълнете повикващо движение с ръка, движейки дланта под ъгъл в посока назад. Ръката, с която не се изпълнява повикващо движение, се държи прибрана към тялото. През нощта — същото с палки.
	2. Препоръчва се спиране Препоръчва се спиране на извършваната евакуация. Спира се движението на въздухоплавателното средство или друга текуща дейност. Ръцете са пред главата — кръстосани при китките През нощта — същото с палки.
	3. Аварията е овладяна Няма външни доказателства за наличие на опасни условия или „всичко е наред“ („all-clear“) Ръцете са изпънати встрани и надолу под ъгъл от 45 градуса спрямо тялото. Ръцете се движат едновременно в посока навътре към тялото до кръстосване на китките, а после се връщат обратно в начално положение. През нощта — същото с палки.
	4. Пожар Движете дясната ръка в „осморки“ от рамото до коляното, като същевременно сочите с лявата си ръка към района на пожара. През нощта — същото с палки.



Допълнение 2

Безпилотни неуправляеми аеростати

1. КЛАСИФИКАЦИЯ НА БЕЗПИЛОТНИТЕ НЕУПРАВЛЯЕМИ АЕРОСТАТИ
- 1.1. **Безпилотните неуправляеми аеростати се класифицират като (вж. фигура AP2-1):**
 - а) *лек*: безпилотен неуправляем аеростат, който носи полезен товар от един или повече пакети с обща маса до 4 kg, освен ако не е класифициран като тежък в съответствие с буква в), точки 2), 3) или 4); или
 - б) *среден*: безпилотен неуправляем аеростат, който носи полезен товар от един или повече пакети с обща маса от 4 kg и повече, но по-малко от 6 kg, освен ако не е класифициран като тежък в съответствие с буква в), точки 2), 3) или 4) по-долу; или
 - в) *тежък*: безпилотен неуправляем аеростат, който носи полезен товар:
 - 1) с обща маса 6 kg или повече; или
 - 2) включващ пакет от 3 kg или повече; или
 - 3) включващ пакет от 2 kg или повече с повърхнинна плътност над 13 g на квадратен сантиметър, определена чрез разделяне на общата маса на пакета в грамове полезен товар на неговата най-малка повърхност, изразена в квадратни сантиметри; или
 - 4) използва въже или друго устройство за окачване на полезния товар, което издържа сила на удар, равна на или превишаваща 230 N, за отделяне на окачения товар от аеростата.
2. ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ
- 2.1. Безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира без разрешение от държавата, от която е пуснат.
- 2.2. Безпилотен неуправляем аеростат, различен от лек аеростат, използван изключително за метеорологични цели и експлоатиран по начин, определен от компетентния орган, не се експлоатира на територията на друга държава членка без разрешение от тази друга държава.
- 2.3. Разрешението по точка 2.2 се получава преди пускането на аеростата, ако при планирането на експлоатацията съществува разумно очакване, че аеростатът може да достигне до въздушното пространство над територията на друга държава. Такова разрешение може да бъде получено за поредица от полети на аеростати или за специфичен тип повтарящи се полети, напр. полети на аеростати с цел метеорологични изследвания.
- 2.4. Безпилотният неуправляем аеростат се експлоатира в съответствие с условията, определени от държавата на регистрация и държавата(ите), над които се очаква да прелети.
- 2.5. Не се разрешава безпилотният неуправляем аеростат да се експлоатира по начин, по който се създава опасност за хора или имущество при съприкосновение със земята на аеростата или на част от него, включително полезния товар.
- 2.6. Не се разрешава тежкия безпилотен неуправляем аеростат да се експлоатира над открито море без предварително съгласуване с доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване.



Фигура AP2-1

ХАРАКТЕРИКИ		МАСА НА ПОЛЕЗНИЯ ТОВАР (КИЛОГРАМИ)					
		1	2	3	4	5	6 или повече
ВЪЖЕ или ДРУГО ОКАЧВАНЕ		ТЕЖЪК					
230 Нютюна или ПОВЕЧЕ							
ОТДЕПЕН ПАКЕТ С ПОЛЕЗЕН ТОВАР	ПОВЪРХНИННА ПЛЪТНОСТ над 13 g/cm ²	ЛЕК					
	ПОВЪРХНИННА ПЛЪТНОСТ под 13 g/cm ²						
ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ПОВЪРХНИННА ПЛЪТНОСТ МАСА (g) Област с най-малка повърхност (cm²)		СРЕДЕН					
ОБЩА МАСА (ако окачването ИЛИ повърхнинната плътност ИЛИ масата на отделния пакет не представляват фактори)							

3. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОБОРУДВАНЕТО
 - 3.1. Тежкият безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира без предварително съгласуване с доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване на или през ниво на барометрична височина под 18 000 m (60 000 ft), на което:
 - а) има облаци или други явления, влошаващи видимостта, с покритие над 4/8; или
 - б) хоризонталната видимост е по-малка от 8 km.
 - 3.2. Тежък или среден безпилотен неуправляем аеростат не се пуска по начин, който ще доведе до полет на този аеростат на височина под 300 m (1 000 ft) над гъстонаселени райони на градове или селища, или над сгрупирания от несвързани с експлоатацията хора на открито.
 - 3.3. Тежък безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира, освен ако:
 - а) е оборудван с най-малко две автоматични или дистанционно управлявани устройства или системи за прекратяване на полета, функциониращи независимо едни от други;
 - б) полиетиленовият аеростат с нулево налягане използва най-малко два метода, системи, устройства или техни комбинации, функциониращи независимо, с цел прекратяване полета на обвивката (балона);

▼B

- в) обвивката на аеростата е снабдена с устройство(а), отразяващо(и) радарните вълни, или е покрита с радарно отразяващ слой, който предизвиква ехо на екрана на наземен радар, работещ в честотен диапазон от 200 MHz до 2 700 MHz, или аеростатът е оборудван с други подобни устройства, позволяващи непрекъснатото му слеждане от оператор извън обхвата на наземния радар.
- 3.4. Тежък безпилотен неуправляем аеростат не се експлоатира при следните условия:
- а) в район, където се използва вторичен обзорен радар, ако не е оборудван с транспондер за вторична радиолокация с възможност за докладване на барометричната височина, който непрекъснато излъчва зададен код или може да бъде включен при необходимост от следящата станция; или
 - б) в район, където се използва наземно ADS-B оборудване, освен ако не е снабден с ADS-B предавател с възможност за докладване на барометричната височина, който излъчва непрекъснато или може да бъде включен при необходимост от следящата станция.
- 3.5. Експлоатацията на безпилотен неуправляем аеростат, оборудван с привързана антена, за счупването на която във всяка точка е необходима сила, по-голяма от 230 N, е разрешена само ако антената е маркирана с цветни вимпели, прикрепени през интервали не по-големи от 15 m.
- 3.6. Експлоатацията на тежки неуправляеми безпилотни аеростати през нощта или през друг период, посочен от компетентния орган, на височини под 18 000 m (60 000 ft) барометрична абсолютна височина е разрешена само когато аеростатът, оборудването и полезният му товар са осветени, независимо от това дали ще се отделят по време на полет.
- 3.7. Експлоатацията на тежки неуправляеми безпилотни аеростати на височини под 18 000 m (60 000 ft) барометрична абсолютна височина, оборудвани с устройство за окачване (с изключение на ярко оцветен разтворен парашут), по-дълго от 15 m, е разрешена само когато това устройство е оцветено на висококонтрастни ивици или има прикрепени цветни вимпели.
4. ПРЕКРАТЯВАНЕ
- 4.1. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат е длъжен да задейства съответното устройство по точка 3.3, букви а) и б) за прекратяване на полета му:
- а) когато стане известно, че атмосферните условия са по-лоши от изискваните за полета;
 - б) ако повреда или друга причина правят по-нататъшния полет опасен за въздушното движение или за хора и имущество на повърхността; или
 - в) преди неразрешено навлизане във въздушното пространство над територията на друга държава.
5. СЪОБЩЕНИЯ ЗА ПОЛЕТИТЕ
- 5.1. Съобщение преди полет
- 5.1.1. Съответният орган за ОВД се уведомява предварително не по-късно от седем дни преди датата на предполагаемия полет на среден или тежък неуправляем безпилотен аеростат.
- 5.1.2. Съобщението за предполагаемия полет включва следната информация според изискванията на съответния орган за ОВД:
- а) индекс на полета на аеростата или кодово наименование на проекта;
 - б) класификация и описание на аеростата;

▼B

- в) вторилен код, адрес на въздухоплавателното средство или честота на радиофар, когато се използват;
- г) наименование и телефонен номер на оператора;
- д) място на пускане;
- е) разчетно време за пускане (или начало и край на многократни пускания);
- ж) количество на аеростатите, които ще бъдат пуснати, и планирания интервал между пусканията (при многократни пускания);
- з) предполагаема посока на издигане;
- и) крейсерско(и) ниво(а) (в барометрична височина);
- й) разчетно време за пресичане на ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина или за достигане на крейсерското ниво, когато то е 18 000 m (60 000 ft) или по-ниско, и разчетното местоположение. При пускане на група от няколко аеростата един след друг информацията за времето за пускане включва разчетните времена за достигане на съответното ниво от първия и последния аеростат от групата (например 122136Z—130330Z);
- к) разчетно време и дата на прекратяване на полета и планиран район на приземяване/прибиране на аеростата. При продължителни полети на аеростати, когато датата и времето на приключване на полета и мястото на прибиране не могат да бъдат предсказани точно, се използва терминът „с голяма продължителност“. Когато се предвижда повече от едно място на приземяване/прибиране, всяко място се указва заедно със съответното разчетно време за приземяване. При приземяване на група от няколко аеростата един след друг информацията за времето на приземяване включва разчетното време за кацане на първия и последния аеростат от групата (например 070330Z—072300Z).

5.1.3. Всички промени на предпусковата информация по параграф 5.1 се изпращат на съответния орган за ОВД не по-късно от 6 часа преди разчетното време на пускане или, в случаите на изследване на слънчеви или космически смущения, изпълнявани в условията на дефицит от време — не по-късно от 30 минути преди разчетното време за начало на полета.

5.2. Съобщение за пускане

5.2.1. Незабавно след пускане на среден или тежък неуправляем безпилотен аеростат операторът е длъжен да уведоми съответния орган за ОВД за:

- а) индекса на полета на аеростата;
- б) мястото на пускане;
- в) фактическото време на пускане;
- г) разчетното време за пресичане на барометрична височина 18 000 m (60 000 ft) или за достигане на крейсерското ниво, когато то е 18 000 m (60 000 ft) или по-ниско, и разчетното местоположение; и
- д) всякакви други промени в предварителната информация, съобщена по точка 5.1.2, букви ж) и з).

5.3. Съобщение за отмяна на пускане

5.3.1. Операторът е длъжен незабавно да уведоми съответния орган за ОВД за отмяната на планиран полет на среден или тежък неуправляем безпилотен аеростат, за който е било съобщено по параграф 5.1.

▼B

6. ЗАПИС НА МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И ДОКЛАДИ
- 6.1. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат, изпълняващ полет на или под ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина, е длъжен да следи пътната линия на аеростата и да докладва за местоположението му съгласно изискванията на органите за ОВД. Операторът е длъжен да записва местоположението на аеростата на всеки 2 часа, освен ако органите за ОВД не изискват доклади за местоположението му на по-малки интервали.
- 6.2. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат, изпълняващ полет над ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина, е длъжен да следи полета на аеростата и да докладва за местоположението му съгласно изискванията на органите за ОВД. Операторът е длъжен да записва местоположението на аеростата на всеки 24 часа, освен ако органите за ОВД не изискват доклади за местоположението му на по-малки интервали.
- 6.3. Когато не могат да се изпълнят изискванията на параграфи 6.1 и 6.2 за записване на местоположението, операторът е длъжен незабавно да уведоми съответния орган за ОВД. Уведомлението включва последното регистрирано местоположение на аеростата. Съответният орган за ОВД се уведомява незабавно при възобновяване на следенето на аеростата.
- 6.4. Операторът на тежък неуправляем безпилотен аеростат е длъжен един час преди началото на планирано снижение да предаде на съответния орган за ОВД следната информация за аеростата:
- а) текущо географско местоположение;
 - б) текущо ниво (отчетено по барометрична височина);
 - в) разчетно време на пресичане на ниво 18 000 m (60 000 ft) барометрична височина, ако е приложимо;
 - г) разчетното време и място на кацане.
- 6.5. Операторът на тежък или среден неуправляем безпилотен аеростат е длъжен да уведоми съответния орган за ОВД за приключване на експлоатацията.



Допълнение 3

Таблица на крейсерски нива

1.1. Крейсерските нива, които трябва да се спазват, са, както следва:

TRACK (*)											
From 000 degrees to 179 degrees						From 180 degrees to 359 degrees					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the competent authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

Допълнение 4

Класове въздушно пространство — обслужване и изисквания за полетите

(препратка SERA.6001 и SERA.5025, буква б)

Клас	Тип полет	Осигурена сепарация	Обслужване	Ограничение на скоростта (*)	Радиовръзка изискване към капацитета	Изискване за непрекъсната двупосочна гласова връзка въздух-земя	Подлежи на разрешение по КВД
A	само ППП	Всички въздухоплавателни средства	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
B	ППП	Всички въздухоплавателни средства	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
	ПВП	Всички въздухоплавателни средства	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
C	ППП	ППП от ППП ППП от ПВП	Обслужване по КВД	Не се прилага	Да	Да	Да
	ПВП	ПВП от ППП	1) Контрол на въздушното движение за сепарация от ППП; 2) Информация за движението на полети по ПВП/полети по ПВП (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване)	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
D	ППП	ППП от ППП	Обслужване по КВД, Служба за контрол на въздушния трафик, информация за движението за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване)	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да

Клас	Тип полет	Осигурена сепарация	Обслужване	Ограничение на скоростта (*)	Радиовръзка изискване към капацитета	Изискване за непрекъсната двупосочна гласова връзка въздух-земя	Подлежи на разрешение по КВД
	ПВП	Нулева	Информация за движението ППП/ПВП и ПВП/ПВП (и препоръка при поискване за предотвратяване на сблъскване)	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
E	ППП	ППП от ППП	Обслужване по КВД, и доколкото е практически възможно, информация за движението за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети,	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	ПВП	Нулева	Информация за движението, доколкото е практически възможно	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
F	ППП	ППП от ППП доколкото е практически възможно	Консултативно обслужване на въздушното движение; полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да (***)	Не (***)	Не
	ПВП	Нулева	Полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
G	ППП	Нулева	Полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Да (**)	Не (**)	Не
	ПВП	Нулева	Полетно-информационно обслужване при поискване	250 kts IAS под 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

(*) Когато нивото на преходна абсолютна височина е под 3 050 m (10 000 ft) AMSL, следва да се използва полетно ниво (FL) 100 вместо 10 000 ft. Компетентният орган може, също така, да освободи типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост.

(**) Пилотите осъществяват непрекъснато наблюдение на гласовата връзка въздух-земя и при необходимост установяват двупосочна връзка по съответния канал за връзка в задължителната радиозона.

(***) Гласови връзки въздух-земя са задължителни за всички полети, участващи в консултативното обслужване. Пилотите прослушват непрекъснато гласовата връзка въздух-земя и при необходимост установяват двупосочна връзка по съответния канал за връзка в задължителната радиозона.



Допълнение 5

**ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО АЕРОНАВИГАЦИОННОТО
ОБСЛУЖВАНЕ**

Технически спецификации във връзка с наблюденията на въздухоплавателни средства и докладите чрез гласова връзка

1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДИТЕ ЗА ПОЛЕТИТЕ

1.1. Специални доклади за полети

1.1.1. Елементите, съдържащи се в специалните доклади за полетите, са както следва:

Идентификатор на вида съобщение

Раздел 1 (Информация относно местоположението)

Идентификация на въздухоплавателното средство

Местоположение или ширина и дължина

Време

Ниво или обхват на нива

Раздел 3 (Метеорологична информация)

Условие, налагащо издаването на специален доклад за полети, което следва да бъде избрано от списъка, представен в SERA.12005, буква а).

2. СПЕЦИФИЧНИ РАЗПОРЕДБИ ВЪВ ВРЪЗКА С ДОКЛАДВАНЕТО НА СРЕЗ НА ВЯТЪРА И ВУЛКАНИЧНА ПЕПЕЛ

2.1. Докладване на срез на вятъра

2.1.1. При докладване на наблюдението от въздухоплавателно средство на срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход се включва видът на въздухоплавателното средство.

2.1.2. Когато се докладва или прогнозира за условия за срез на вятъра по време на фазите на първоначален набор на височина и подход, но те не са налице, командирът информира съответния орган за обслужване на въздушното движение при първа възможност, освен ако командирът не е уведомен, че съответният орган за обслужване на въздушното движение вече е информиран за това от друго въздухоплавателно средство.

2.2. Докладване след полет на вулканична дейност

2.2.1. При пристигане на полет на летището, изготвеният доклад за вулканична дейност се предоставя незабавно от оператора на въздухоплавателно средство или от член на полетния екипаж на летищната метеорологична служба, или ако пристигащите членове на полетния екипаж нямат лесен достъп до такава служба, попълненият формуляр се разглежда в съответствие с местните разпоредби, изготвени от метеорологичния орган и оператора на въздухоплавателно средство.

2.2.2. Попълненият доклад за вулканична дейност, получен от метеорологична служба, се предава незабавно на службата за метеорологично наблюдение, отговаряща за метеорологичното наблюдение на района за полетна информация, в който е наблюдавана вулканичната дейност.



Добавка към ПРИЛОЖЕНИЕТО

Списък на общоприетите разлики за уведомяване на ИКАО по член 5 от настоящия регламент:

Приложение 2 на ИКАО

Разликите между настоящия регламент и международните стандарти, съдържащи се в приложение 2 (10-о издание, до и включително изменение 42) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване

Разлика A2-01	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.2	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.3210, буква б), се посочва: „б) <i>Въздухоплавателните средства дават предимство на въздухоплавателно средство, за което имат информация, че е с влошена маневреност.</i> “
Разлика A2-02	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.3.2. б)	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.3215, буква б), точка (2) се посочва (с добавянето към стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.2.3.2 б) на подчертания текст): „2) <i>всички въздухоплавателни средства, намиращи се върху работната площ на летище, трябва да бъдат с включени светлини, обозначаващи доколкото е възможно габаритите им, ако не са подходящо осветени от стационарни или други източници;</i> “
Разлика A2-03	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.5. в) и г)	В Регламент (ЕС) № 923/2012, параграф SERA.3225 се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.2.5. в) и г) с това, че в него се посочва, че букви в) и г) не се прилагат за аеростати: „в) <u>с изключение на аеростатите</u> , при подход за кацане и след излитане да изпълнява всички завои наляво, освен ако няма други инструкции от УВД; г) <u>с изключение на аеростатите</u> , да излита и каца срещу вятъра, освен ако е за предпочитане друго направление поради съображения за безопасност, конфигурацията на пистата за излитане и кацане или въздушното движение.“
Разлика A2-04	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.3.1.2	Приложение 2 на ИКАО, 3.3.1.2 се заменя с Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.4001, буква б). Разликите между посочения стандарт на ИКАО и настоящия регламент на Съюза са, както следва: — По отношение на полети по ПВП, планирани за експлоатация през международни граници, Регламентът на Съюза (SERA.4001, буква б), точка (5) се различава от стандарта на ИКАО в приложение 2, 3.3.1.2, буква д) с добавянето на подчертания текст, както следва: <i>„всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави.“</i>

▼B

	— По отношение на полети по ППП и ПВП, планирани за изпълнение през нощта, в Регламента на Съюза се добавя допълнително изискване SERA.4001, буква б), точка (6), както следва: <i>„б) всеки полет, планиран за изпълнение нощно време, ако се напуска околността на летище.“</i> Тази разлика е засегната също така и в разлика A2-06 по-долу по отношение на ПВП.
Разлика A2-05	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.2.2.4.	Нова разпоредба. В Регламент (ЕС) № 923/2012, параграф SERA.3210, буква в), точка (3), подточка i) се различава от стандарта на ИКАО, приложение 2, 3.2.2.4, като в нея се уточнява, че: <i>„i) Задминаване на планери. Планер, задминаващ друг планер, може да завие надясно или наляво.“</i>
Разлика A2-06	
Приложение 2 на ИКАО Глава 4 4.3	Нова разпоредба. приложение 2 на ИКАО, 4.3 се заменя с Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.5005, буква в). Разликата е, че в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 се добавят изисквания, според които полети по ПВП могат да бъдат разрешени през нощта, както следва: <i>„в) По предписание от компетентния орган могат да бъдат разрешени нощни полети по ПВП при следните условия:</i> <i>1) ако се напуска околността на летище, трябва да се представи полетен план;</i> <i>2) при полета се установява и поддържа двупосочна радиовръзка по съответния съобщителен канал за ОВД, ако е наличен такъв;</i> <i>3) прилагат се посочените в таблица S5-1 минимални стойности на VMU за видимостта и разстоянието до облаци със следните изключения:</i> <i>i) долната граница на облачността да не е по-малко от 450 m (1 500 ft);</i> <i>ii) с изключение на случаите, посочени в буква в), точка (4) не се прилагат разпоредбите за намалената видимост в полет, посочени в таблица S5-1, букви а) и б);</i> <i>iii) във въздушното пространство клас B, C, D, E, F или G на и под 900 m (3 000 ft) над средното морско равнище или 300 m (1 000 ft) над терена — валидна е по-голямата височина, пилотът трябва да поддържа постоянен визуален контакт с повърхността;</i> <i>iv) за вертолети във въздушно пространство клас F или G видимостта в полет не трябва да бъде по-малко от 3 kt, при условие че пилотът поддържа постоянен визуален контакт с повърхността и скорост, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; и</i>



	v) за планински терен компетентният орган може да предпише по-високи минимални стойности на ВМУ за видимостта и разстоянието до облаци. 4) За вертолети в специални случаи, като например медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, могат да се разрешат по-ниски минимални стойности от посочените в точка 4.3, буква в) по-горе за долната граница на облачност, видимостта и разстоянието до облаци. 5) с изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има специално разрешение от компетентния орган, нощните полети по ПВП се изпълняват на ниво, което е не по-ниско от минималната абсолютна височина за полети, установена от държавата, над чиято територия се прелита, а ако не е установена такава височина: i) на ниво не по-ниско от 600 m (2 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, при полет над хълмиста или планинска местност; ii) на ниво, което е не по-ниско от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие, намиращо се в радиус от 8 km от разчетното местоположение на въздухоплавателното средство, във всички други райони освен посочените в подточка i).“
Разлика A2-07	
Приложение 2 на ИКАО Глава 4 4.6	ИКАО, приложение 2, 4.6 се заменя с Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.5005, като в буква е) се въвеждат критерии за разрешаване при наличие на препятствия, както следва: „е) С изключение на случаите, когато това е необходимо за излитане или кацане, или има разрешение от компетентния орган, не се изпълняват полети по ПВП: 1) над гъстонаселени райони на градове или селища, или над струпвания от хора на открито, на височина, по-малка от 300 m (1 000 ft) над най-високото препятствие в радиус от 600 m от въздухоплавателното средство; 2) на по-малка височина от 150 m (500 ft) над земната или водната повърхност, или 150 m (500 ft) <u>над най-високото препятствие в радиус от 150 m (500 ft) от въздухоплавателното средство</u>, във всички други райони освен посочените в точка (1).“
Разлика A2-08	
Приложение 2 на ИКАО Глава 3 3.8 и Допълнение 2	Думите „в бедствие“ в глава 3, част 3.8, не са включени в правото на Съюза, като по този начин се разширява обхватът на мисиите за ескорт на всякакъв вид на полета, при който е изисквана такава услуга. Освен това разпоредбите, съдържащи се в допълнение 2, части 1.1 до 1.3 включително, както и такива, които се намират в притурка А, не се съдържат в правото на Съюза.



Приложение 11 на ИКАО

Разлики между настоящия регламент и международните стандарти, които се съдържат в приложение 11 (13-о издание, до и включително изменение 47-Б) и приложение 3 (17-о издание, до и включително изменение 75) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Разлика A11-01	
Приложение 11 на ИКАО Глава 2 Параграф 2.25.5	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 SERA.3401 буква г), точка (1) се различава от приложение 11 към ИКАО, стандарт 2.25.5, като в нея се упоменава, че <i>„За проверка на времето то се дава с точност <u>поне до половин</u> минута.“</i>
Разлика A11-02	
Приложение 11 на ИКАО Глава 2 Параграф 2.6.1	Възможност за освобождаване. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 по SERA.6001 се позволява на въздухоплавателни средства да превишават ограничението на скоростта от 250 възела, ако е налице одобрение от компетентния орган за типове въздухоплавателни средства, които поради технически причини или причини, свързани с безопасността, не могат да поддържат тази скорост
Разлика A11-03	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8005, буква б) се посочва: б) Разрешенията, които се издават от органите за контрол на въздушното движение, осигуряват сепарация: (1) между всички полети във въздушно пространство клас А и В; (2) между полети по правилата за летене по прибори във въздушно пространство клас С, D и Е; (3) между полети по правилата за летене по прибори и полети по правилата за визуални полети във въздушно пространство клас С; (4) между полети по правилата за летене по прибори и полети по особени правила за визуални полети; (5) между полети по особени правила за визуални полети, освен ако не е предвидено друго от компетентния орган; освен при поискване от пилота на въздухоплавателно средство и при съгласие от пилота на <u>другото въздухоплавателно средство</u> и съгласно предписанието на компетентния орган за изброените в буква б) по-горе случаи във въздушно пространство класове D и Е, полет може да получи разрешение <u>за поддържане на собствена сепарация по отношение на конкретна част от полета под 3 050 m (10 000 ft) по време на набор или снижаване през деня при визуални метеорологични условия.</u>
Разлика A11-04	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8015 се посочва (с добавяне към стандарта на ИКАО в приложение 11, 3.7.3.1 на подчертания текст): д) Повтаряне на разрешения и на информация, свързана с безопасността



	(1) Полетният екипаж повтаря на ръководителя на полети свързаните с безопасността части от разрешенията по КВД и инструкциите, които се предават гласово. Следните елементи следва винаги да бъдат повтаряни: i) разрешения за маршрути от КВД; ii) разрешения и инструкции за навлизане, кацане на, излитане от, излизане извън пистата, пресичане, <u>рулиране</u> и отклонение от пистата; и iii) писта в употреба, настройки на висотомера, кодове за SSR, <u>новозададени канали за връзка</u>, инструкции за нивото, инструкции за скоростта и курса; и iv) преходни нива, независимо дали са издадени от ръководителя или се съдържат в предаванията на ATIS.
Разлика A11-05	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.8015, буква д), точка 2) се посочва (с добавяне към стандарта на ИКАО в приложение 11, 3.7.3.1.1 на подчертания текст): (2) Други разрешения или инструкции, включително разрешенията под условие <u>и инструкциите за рулиране</u>, се повтарят или се признават по начин, който ясно показва, че са разбрани и ще се спазват.
Разлика A11-06	
Приложение 11 на ИКАО Глава 3	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.5010 се посочва: SERA.5010 Полети по особени правила за визуални полети в контролирани зони Полетите по особени правила за визуални полети могат да получат разрешение за изпълнение в контролирана зона съгласно разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия: а) от пилота: (1) липса на облаци и видимост на повърхността; (2) видимостта в полет е не по-малко от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети; (3) с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kts или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други въздухоплавателни средства или препятствия; и б) от КВД: (1) само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган; (2) приземната видимост е не по-малка от 1 500 m или не по-малко от 800 m за вертолети; (3) долната граница на облачността е не по-малко от 180 m (600 ft).

▼B

Разлика A03-07	
Приложение 3 на ИКАО Глава 5	Нова разпоредба. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, SERA.12005 се посочва: б) Компетентните органи при необходимост определят други условия, които се докладват от всички въздухоплавателни средства, когато се срещат или се наблюдават.