

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/140 НА КОМИСИЯТА****от 29 януари 2015 година****за изменение и поправка на Регламент (ЕС) № 965/2012 относно стерилните пилотски кабинни**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО <sup>(1)</sup>, и по-специално член 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Операторите и персоналът, участващи в експлоатацията на някои въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания, определени в точка 8.6 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (2) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията <sup>(2)</sup> се определят условията за безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства.
- (3) За да се намери решение за рисковете, свързани с възможни грешки, дължащи се на смущения или отклоняване на вниманието на полетния екипаж по време на определени фази на полета, от операторите следва да се изисква да гарантират, че от членовете на екипажа не се очаква да извършват каквито и да е дейности през критичните фази на полета, различни от тези, необходими за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.
- (4) Регламент (ЕС) № 965/2012 въвежда ограничение за броя на лицата, които могат да бъдат превозвани на борда по време на специализирани операции. Определянето на такъв брой обаче не е оправдано от съображения за безопасност. Поради това член 5, параграф 7 следва да бъде съответно адаптиран.
- (5) По силата на Регламент (ЕС) № 71/2014 на Комисията <sup>(3)</sup> член 9а е вмъкнат в Регламент (ЕС) № 965/2012. Впоследствие по силата на Регламент (ЕС) № 83/2014 на Комисията <sup>(4)</sup> е вмъкнат втори член 9а, който всъщност е трябвало да бъде обозначен като член 9б. В интерес на яснотата и правната сигурност член 9а, така както е вмъкнат съгласно Регламент (ЕС) № 83/2014, следва да бъде заменен и номериран правилно.
- (6) С цел да се гарантира правната сигурност, както и съгласуваност с използваната в Регламент (ЕО) № 216/2008 терминология, на определени езици е необходимо да се поправят някои термини, използвани в Регламент (ЕС) № 965/2012.
- (7) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен и поправен.
- (8) Предвидените в настоящия регламент мерки се основават на становището <sup>(5)</sup>, издадено от Европейската агенция за авиационна безопасност в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

<sup>(1)</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

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

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕС) № 71/2014 на Комисията от 27 януари 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 23, 28.1.2014 г., стр. 27).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) № 83/2014 на Комисията от 29 януари 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 28, 31.1.2014 г., стр. 17).

<sup>(5)</sup> Становище на Европейската агенция за авиационна безопасност № 05/2013 от 10 юни 2013 година относно регламент на Комисията за създаване на правила за прилагане на процедури за стерилна пилотска кабина.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1. Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Операторите на самолети и вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, както и на аеростати и планери, участващи в нетърговски операции, включително в нетърговски специализирани операции, експлоатират въздухоплавателното средство в съответствие с разпоредбите, определени в приложение VII.“;

б) в параграф 5 буква б) се заменя със следното:

„б) други самолети и вертолети, както и аеростати и планери — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VII.“;

в) в параграф 7 второто изречение се заменя със следното:

„На борда не трябва да се намират други лица, освен членовете на екипажа и лицата, които са абсолютно необходими за изпълнението на мисията.“

2. Член 6 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„2. Чрез дерогация от член 5, параграф 1 въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, се експлоатират, в случая на самолети, при условията, определени в Решение С(2009) 7633 на Комисията от 14 октомври 2009 г., когато се използват за операции на ТВТ.“;

б) в параграф 4а уводната част се заменя със следното:

„4а. Чрез дерогация от член 5, параграф 1 и член 6 следните операции със самолети и вертолети, аеростати и планери, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, могат да бъдат извършвани в съответствие с приложение VII.“

3. Член 9а, както е вмъкнат по силата на Регламент (ЕС) № 83/2014, се заменя със следното:

„Член 9б

#### Преглед

Агенцията извършва непрекъснат преглед на ефективността на разпоредбите относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка, които се съдържат в приложения II и III. Не по-късно от 18 февруари 2019 г. Агенцията представя първи доклад за резултатите от този преглед.

Прегледът се провежда с помощта на научни експертни познания и се основава на оперативни данни, събрани в продължителен период от време след датата на прилагане на настоящия регламент с помощта на държавите членки.

При прегледа се извършва оценка на въздействието върху бдителността на екипажите най-малко на следните фактори:

- а) дежурства от повече от 13 часа през най-благоприятното време на деня;
- б) дежурства от повече от 10 часа през по-малко благоприятно време на деня;
- в) дежурства от повече от 11 часа за членовете на екипажа с неизвестно състояние на аклиматизация;
- г) дежурства, включващи голям брой сектори (повече от 6);

- д) дежурства „на повикване“, като например състояние на готовност или резерв, последвани от полетни дежурства; както и
  - е) дестабилизиращи графици.“
4. Приложения I, III, IV, VI и VIII се изменят в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

#### Член 2

Регламент (ЕС) № 965/2012 се поправя, както следва:

1. Член 6, параграф 7 се заменя със следното:

„7. Чрез дерогация от SPA.PBN.100 PBN от приложение V нетърговски операции със самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, в определено за целта въздушно пространство, по маршрути или съгласно процедури, когато са установени спецификации за навигация, базирана на летателните характеристики (PBN), продължават да се извършват при условията, посочени в националното законодателство на държавите членки, докато отнасящите се за тях правила за прилагане са приети и прилагат.“

2. Приложения II, III, IV, VII и VIII се поправят в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

#### Член 3

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

Точка 3 от член 1 обаче се прилага, считано от 18 февруари 2016 г.

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

Съставено в Брюксел на 29 януари 2015 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

1. В приложение I се добавя следната точка (109а):

„(109а) „стерилна пилотска кабина“ означава всеки период от време, през който работата на членовете на полетния екипаж не се смущава и вниманието им не се отклонява, освен по въпроси, които са от критично значение за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство или безопасността на пътниците;“.

2. Приложение III (ЧАСТ-ORO):

а) в ORO.GEN.110 буква е) се заменя със следното:

„е) Операторът установява процедури и инструкции за безопасната експлоатация на всеки тип въздухоплавателно средство, съдържащи задълженията и отговорностите на наземния състав и на членовете на екипажа, за всички видове експлоатация на земята и по време на полет. Тези процедури и инструкции не могат да изискват член на екипажа да изпълнява други дейности по време на критични фази на полета, освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство. Трябва също да бъдат включени процедури и инструкции за стерилна пилотска кабина.“;

б) в ORO.MLR.105 буква а) се заменя със следното:

„а) Списъкът на минималното оборудване (MEL) се изготвя съгласно посоченото в точка 8.а.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, въз основа на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL), както е определено в данните, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012. Ако не е изготвен списък MMEL като част от данните за експлоатационна годност, списъкът MEL може да се основава на съответния MMEL, одобрен от държавата на оператора или държавата на регистрацията, както е приложимо.“

3. В приложение IV, (ЧАСТ-CAT) се добавя следната точка:

**„CAT.GEN.MPA.124 Рулиране на въздухоплавателни средства**

Операторът установява процедури за рулиране на въздухоплавателните средства, с цел да се гарантира безопасна експлоатация и да се подобри безопасността на пистата.“

4. В приложение VI, (ЧАСТ-NCC) се добавя следната точка:

**„NCC.GEN.119 Рулиране на въздухоплавателни средства**

Операторът установява процедури за рулиране на въздухоплавателните средства, с цел да се гарантира безопасна експлоатация и да се подобри безопасността на пистата.“

5. В приложение VIII, (ЧАСТ-SPO) се добавя следната точка:

**„SPO.GEN.119 Рулиране на въздухоплавателни средства**

Операторът установява процедури за рулиране на въздухоплавателните средства, с цел да се гарантира безопасна експлоатация и да се подобри безопасността на пистата.“

—

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

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

## 1. В приложение II:

а) точка ARO.GEN.220, буква а), 8) се заменя, както следва:

„8) надзора на експлоатацията на въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, от оператори, действащи с нетърговска цел;“;

б) точка ARO.GEN.300, буква а), 3) се заменя, както следва:

„3) продължаващото съответствие с приложимите изисквания за нетърговските оператори на въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга; и“.

## 2. В приложение III:

а) точка ORO.GEN.110, буква к), ii) се заменя, както следва:

„ii) еднодвигателни вертолетни, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, с MOPSC по-малка или равна на 5;“;

б) точка ORO.FC.005, буква б), 2) се заменя, както следва:

„2) операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, със:

— витлови самолети с един двигател с максимална сертифицирана излетна маса, равна на или по-малка от 5 700 kg, и MOPSC от 5 пътнически места; или

— вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, с един двигател и MOPSC от 5 пътнически места.“;

в) точка ORO.FC.105, буква г), 2) се заменя, както следва:

„2) при операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, с вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, с един двигател и MOPSC от 5 пътнически места.“;

г) точка ORO.FC.230, буква б), 4) се заменя, както следва:

„4) Всеки член на полетния екипаж, който участва в операции в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири, с вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, може да премине квалификационна проверка на оператора само за един от съответните типове. Квалификационната проверка на оператора се извършва всеки път на типа, който е използван най-отдавна за квалификационна проверка. Съответните типове вертолети, които могат да бъдат групирани за целите на квалификационната проверка на оператора, се посочват в ръководството за експлоатация.“;

д) точка ORO.FC.230, буква б), 5) се заменя, както следва:

„5) Независимо от ORO.FC.145, буква а), точка 2, за операцията с вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, в дневни условия и по маршрути в съответствие с визуални ориентири, както и със самолети с летателни характеристики от клас В, проверката може да бъде извършена от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на уменията за управление на ресурсите на екипажа. Операторът информира компетентния орган за определените лица.“

## 3. В приложение IV:

а) точка CAT.GEN.MPA.180, буква б), уводната част се заменя, както следва:

„б) Независимо от буква а), за операции по правилата за визуални полети (VFR) през деня с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, излитащи и кацащи на едно и също летище или експлоатационна площадка в рамките на 24 часа, или оставащи в рамките на местна географска област, посочена в ръководството за експлоатация, на летището или експлоатационната площадка могат да бъдат оставени следните документи:“;

б) точка CAT.OP.MPA.100, буква б), 1) се заменя, както следва:

„1) операции по VFR през деня със самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга;“;

в) точка CAT.OP.MPA.105, буква б), 1) се заменя, както следва:

„1) самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга; и“;

г) точка CAT.OP.MPA.130, буква а) се заменя, както следва:

„а) С изключение на операциите по VFR със самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, операторът установява подходящи експлоатационни процедури за излитане и кацане/подход за всеки тип самолети, като отчита необходимостта от минимизиране на ефекта от шума на въздухоплавателното средство.“;

д) точка CAT.OP.MPA.135, буква в) се заменя, както следва:

„в) Буква а), точка 1 не се прилага за операциите по правилата за визуални полети (VFR) през деня с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, за полети, с начална и крайна точка на едно и също летище или експлоатационна площадка.“;

е) точка CAT.OP.MPA.175, буква в), 1) се заменя, както следва:

„1) самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка; или“.

#### 4. В приложение VII:

а) заглавието се заменя със следното:

„НЕТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ СЛОЖНИТЕ, ЗАДВИЖВАНИ С МОТОРНА ТЯГА“;

б) точка **NCO.SPEC.100 Обхват** се заменя със следното:

„Настоящата подчаст установява специфични изисквания, които трябва да се следват от командира при провеждане на нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга.“

#### 5. В приложение VIII:

а) точка SPO.GEN.005, буква б) се заменя със следното:

„б) Независимо от разпоредбите на буква а), при нетърговските специализирани операции на въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, се спазват разпоредбите на приложение VII (част NCO).“;

б) в точка SPO.GEN.005, буква в) уводната част се заменя със следното

„в) Независимо от разпоредбите на буква а), следните операции с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, могат да се провеждат в съответствие с приложение VII (част NCO):“;

в) точка SPO.IDE.A.160, буква в) се заменя със следното:

„в) за самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка, на всяка седалка на полетния екипаж.“;

г) в точка SPO.IDE.H.195 заглавието се заменя със следното:

„**Полети над вода — вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга“;**

д) в точка SPO.IDE.H.203 уводната част се заменя със следното:

„Вертолети със сложна моторна тяга, когато се експлоатират при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, и вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, експлоатирани при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата повече от 50 морски мили, са:“.