

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1975 НА КОМИСИЯТА**от 14 декември 2018 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията за въздушните операции с планери и електронните „пилотски чанти“ (EFB)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽²⁾ се определят условията за безопасност при няколко вида въздушни операции с различни категории въздухоплавателни средства, включително планери.
- (2) Операторите, участващи в експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139, са задължени да спазват съответните съществени изисквания, определени в приложение V към посочения регламент.
- (3) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията ⁽³⁾ се определят специфични правила за въздушните операции с планери. От датата на прилагане на посочения регламент тези въздушни операции вече не се подчиняват на общите правила за въздушните операции, предвидени в Регламент (ЕС) № 965/2012. Същевременно правилата по отношение на извършвания от компетентните органи на държавите членки надзор на въздушните операции, посочени в член 3 от Регламент (ЕС) № 965/2012 и приложение II към него, следва да продължат да се прилагат за въздушните операции с планери, тъй като тези изисквания не се отнасят единствено до специфични въздушни операции, а се прилагат хоризонтално за всички подобни дейности.
- (4) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен, така че да се вземат предвид новите правила, приложими за експлоатацията на планери, и да се изясни кои разпоредби от същия регламент продължават да се прилагат за експлоатацията на планери.
- (5) Като се има предвид тясната връзка между разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 и разпоредбите на настоящия регламент, датите на прилагането им следва да се синхронизират.
- (6) През 2014 г. ИКАО въведе в приложение 6, част I и част III, раздел II разпоредби за използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) в операциите на търговския въздушен транспорт. Тези разпоредби съдържат общи изисквания за използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB), както и изискване за одобрение за експлоатация на използването на приложения за електронни „пилотски чанти“ (EFB), използвани за безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства. Поради това е необходимо Регламент (ЕС) № 965/2012 да се приведе в съответствие с разпоредбите на ИКАО чрез въвеждане на ново правило, съдържащо общи изисквания за използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) в търговския въздушен транспорт и нови разпоредби в подкрепа на одобрението за експлоатация на използването на приложения за електронните „пилотски чанти“ (EFB) при условие на повреда, класифицирана като незначителна или от по-ниска степен.
- (7) През 2014 г. ИКАО въведе в приложение 6, част II и част III, раздел III разпоредби за използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) в авиацията с общо предназначение. Тези разпоредби съдържат общи изисквания за използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB), както и изискване договарящите държави да определят критерии за използването на приложения за електронни „пилотски чанти“ (EFB), използвани за безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства. Поради това е необходимо Регламент (ЕС) № 965/2012 да се приведе в съответствие с разпоредбите на ИКАО чрез въвеждане на нови правила за нетърговските операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга и за специализираните операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, които правила да съдържат общи изисквания за използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) и изисквания за използването на приложения за електронни „пилотски чанти“ (EFB) при условие на

⁽¹⁾ ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

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

⁽³⁾ Регламент (ЕС) 2018/1976 на Комисията от 14 декември 2018 г. за определяне на подробни правила за експлоатацията на планери в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 (вж. страница 64 от настоящия брой на Официален вестник).

повреда, класифицирана като незначителна или от по-ниска степен. Освен това с настоящия регламент се изменя Регламент (ЕС) № 965/2012, като изискванията за преносимите електронни устройства за нетърговските операции с въздухоплавателни средства, различни от сложните въздухоплавателни средства с моторна тяга, се хармонизират с общите разпоредби на ИКАО относно оборудването на електронните „пилотски чанти“ (EFB).

- (8) Агенцията на Европейския съюз за авиационна безопасност подготви проект на правила за прилагане във връзка със специфичните правила за въздушните операции с планери и го представи на Комисията под формата на становище ⁽¹⁾ в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.
- (9) Агенцията на Европейския съюз за авиационна безопасност подготви проект на правила за прилагане във връзка с използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) и го представи на Комисията под формата на становище ⁽²⁾ в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012

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

1) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следното:

„1. С настоящия регламент се определят подробни правила за въздушните операции със самолети и вертолети, включително за наземните инспекции на въздухоплавателни средства на оператори под надзор за безопасност от страна на друга държава, когато са се приземили на летища, намиращи се на територията, която подлежи на разпоредбите на Договорите.

2. С настоящия регламент се определят също така подробни правила относно условията за издаване, поддържане, изменение, ограничаване, временно прекратяване и отнемане на сертификати на операторите на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139, с изключение на аеростатите и планерите, извършващи операции на търговския въздушен транспорт, относно правата и отговорностите на притежателите на сертификати, както и относно условията, при които операциите се забраняват, ограничават или се подчиняват на определени условия в интерес на безопасността.

3. С настоящия регламент се определят също така подробни правила относно условията и процедурите за декларациите от оператори, извършващи търговски специализирани операции със самолети и вертолети или нетърговски операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, включително нетърговски специализирани операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, в които декларират, че разполагат със средствата и способностите да изпълняват отговорностите си, свързани с експлоатацията на тези въздухоплавателни средства, и относно надзора върху тези оператори.“;

б) параграф 7 се заменя със следното:

„7. Настоящият регламент не се прилага за въздушни операции с аеростати и планери. Същевременно спрямо въздушните операции с аеростати, различни от привързаните аеростати с газ и планерите, се прилагат изискванията по отношение на надзора, изложени в член 3.“

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграфи 1, 1а и 1б се заменят със следното:

„1. „Самолет“ означава задвижвано от двигател, по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство с крило с неизменяема геометрия, поддържано във въздуха от динамичната реакция на въздуха срещу неговото крило;

1а. „Вертолет“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет основно чрез реакция на въздуха с един или няколко носещи винта, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение;

1б. „Аеростат“ означава пилотирано, по-леко от въздуха въздухоплавателно средство, което не е задвижвано силово и поддържа полета чрез използване на по-лек от въздуха газ или чрез борден нагревател, включително аеростатите с газ, аеростатите с горещ въздух, смесените аеростати и целелините с горещ въздух (макар и задвижвани силово)“;

⁽¹⁾ Становище № 07/2017 на Европейската агенция за авиационна безопасност от 23 август 2017 г. относно проект за Регламент на Комисията за преразглеждане на правилата за експлоатация на планери.

⁽²⁾ Становище № 10/2017 на Европейската агенция за авиационна безопасност от 18 декември 2017 г. относно проект за Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията.

б) вмъкват се следните параграфи 1в, 1г и 1д):

- „1в. „Планер“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет от динамичната реакция на въздуха върху неговите повърхности, които остават неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател;
- 1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността, или, когато не е достъпна за обществеността, която се изпълнява по силата на договор между оператор и клиент, без да е налице контрол от страна на клиента над оператора;
- 1д. „Привързан аеростат с газ“ означава аеростат с газ със система за привързване, която закрепва трайно аеростата към дадена неподвижна точка по време на експлоатация“;

в) параграф 9 се заменя със следното:

„9. „Въвеждащ полет“ означава всяка операция срещу заплащане или друго възнаграждение, състояща се от кратка въздушна обиколка за привличане на нови курсисти или членове, извършвана или от организация за обучение, посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията (*), или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушния спорт или развлекателното въздухоплаване;

(* Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1).“

3) Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт (наричан по-долу „ТВТ“), посочени в приложения III и IV.“;

б) в параграф 2 буква б) се заменя със следното:

„б) самолети и вертолети, използвани за превоз на опасни товари (ОТ)“;

в) параграфи 4, 5 и 6 се заменят със следното:

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

5. Когато организациите за обучение, посочени в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 и с основно място на стопанска дейност в държава членка, провеждат учебни полети към, във или извън Съюза, те експлоатират:

- а) сложни самолети и вертолети с моторна тяга — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VI;
- б) други самолети и вертолети — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VII.

6. Операторите експлоатират самолети или вертолети за търговски специализирани операции само в съответствие с изискванията на приложения III и VIII.“

4) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Чрез дерогация от член 5 от настоящия регламент и без да се засягат разпоредбите на член 18, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139 и на приложение I, подчаст П към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията (*), относно разрешението за полет, полетите, изброени по-долу, продължават да се извършват съгласно изискванията на националното законодателство на държавата членка, в която е основното място на стопанска дейност на оператора или, в случай че операторът няма основно място на стопанска дейност, на държавата, в която операторът е установен или пребивава:

- а) полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове самолети или вертолети, извършвани от проектантски или производствени организации в рамките на обхвата на техните права;
- б) полети без пътници или товари, при които самолетът или вертолетът се транспортира за обновяване, ремонт, проверки на техническото обслужване, инспекции, доставка, износ или други подобни цели.

(* Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1).“

- б) параграф 4а се изменя, както следва:
- i) уводната част се заменя със следното:
- „4а. Чрез дерогация от член 5, параграфи 1 и 6 следните операции със самолети и вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, могат да бъдат извършвани в съответствие с приложение VII.“;
- ii) буква в) се заменя със следното:
- „в) въвеждащи полети, парашутни скокове, теглене на планер или фигурен пилотаж, извършвани от организация за обучение, чието основно място на стопанска дейност е в държава членка и която е посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушните спортове и развлекателното въздухоплаване, при условие че въздухоплавателното средство се експлоатира от организацията на база собственост или сух лизинг, че полетът не генерира печалби, разпределяни извън организацията, и че когато са включени нечленуващи в организацията лица, тези полети представляват само незначителна странична дейност за нея.“
- 5) Член 10 се изменя, както следва:
- а) в параграф 1 номерирането на параграфите се заличава, а втората алинея се заменя със следното:
- „Той се прилага от 28 октомври 2012 г.“;
- б) параграфи 2—6 се заличават.
- 6) Приложения I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 9 юли 2019 г.

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

Съставено в Брюксел на 14 декември 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

1) Приложение I се изменя, както следва:

- а) точка 6 се заличава;
- б) точка 11а се заличава;
- в) вмъкват се следните точки 42а, 42б и 42в:
 - „42а. „Приложение за EFB“ означава софтуер, инсталиран на приемаша платформа за EFB, който предоставя една или повече конкретни оперативни функции в помощ на летателната експлоатация;
 - 42б. „Приемаша платформа за EFB“ означава хардуерно оборудване, в което са налични изчислителни мощности и базов софтуер, включително операционна система и софтуер за входящи/изходящи данни;
 - 42в. „Система EFB“ означава хардуерно оборудване (включително батерии, възможности за свързване, вътрешни/външни компоненти) и софтуер (включително бази данни и операционна система), необходими за поддържане на планираното(ите) приложение(я) за EFB“;
- г) вмъква се следната точка 44а:
 - „44а. „Електронна „пилотска чанта“ (EFB) означава електронна информационна система, съставена от оборудването и приложенията за полетния екипаж, която дава възможност за съхраняване, актуализиране, визуализиране и обработка на функции на EFB в помощ на летателната експлоатация или на задачи, свързани с полета“;
- д) точка 57 се заличава;
- е) вмъква се следната точка 69а:
 - „69а. „Интерфейс човек — машина (HMI)“ означава съставна част на някои устройства, способна да управлява взаимодействието човек — машина. Интерфейсът се състои от хардуер и софтуер, които позволяват входящите данни от потребителя да се тълкуват и обработват от машини или системи, които от своя страна предоставят изискваните резултати на потребителя“;
- ж) точка 78а се заменя със следното:
 - „78а. „Условие на незначителна повреда“ означава условие на повреда, която не би намалила значително безопасността на въздухоплавателното средство и която включва действия на полетния екипаж, които са в рамките на техните възможности“;
- з) вмъква се следната точка 78б:
 - „78б. „Злоупотреба с вещества“ означава употребата на едно или повече психоактивни вещества от членове на полетни екипажи, членове на кабинни екипажи и други членове на свързан с безопасността персонал по начин, при който тази употреба:
 - а) представлява пряка опасност за употребилния съответното вещество или застрашава живота, здравето или благополучието на други хора, и/или
 - б) причинява или задълбочава проблеми или разстройства от професионален, социален, психически или физически характер“;
- и) вмъкват се следните точки 96а и 96б:
 - „96а. „Преносима EFB“ означава преносима, използвана в пилотската кабина приемаша платформа за EFB, която не е част от конфигурацията на сертифицираните въздухоплавателни средства;
 - 96б. „Преносимо електронно устройство (PED)“ означава всеки вид електронно устройство — обикновено, но не само, битова електроника — качено на борда на въздухоплавателното средство от членове на екипажа, пътници, или като част от товара, което не е включено в конфигурацията на сертифицираните въздухоплавателни средства. То включва цялото оборудване, което консумира електроенергия. Електроенергията може да бъде предоставена от вътрешни източници като батерии (презаредими или незаредими) или устройствата могат да бъдат свързани към конкретни захранващи източници на въздухоплавателните средства“;
- й) вмъкват се следните точки 120а и 120б:
 - „120а. „Приложение за EFB от тип А“ означава приложение, чиято неизправност или неправилна употреба е без последици за безопасността;
 - 120б. „Приложение за EFB от тип Б“ означава приложение:
 - а) чиято неизправност или неправилна употреба се класифицира като условие на незначителна повреда или такава от по-ниска степен; както и
 - б) което не заменя, нито дублира която и да било система или функция, изисквана от наредбите за летателна годност, изискванията относно въздушното пространство или оперативните правила“;

2) Приложение II се изменя, както следва:

а) в точка ARO.GEN.120 буква г) се заменя със следното:

„г) Компетентният орган прави оценка на всички алтернативни средства за съответствие, предложени от дадена организация съгласно:

- (1) точка ORO.GEN.120, буква б) от приложение III (Част ORO) към настоящия регламент;
- (2) за аеростати — точка BOP.ADD.010 от приложение II (Част BOP) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията (*); или
- (3) за планери — точка SAO.DEC.100, буква в) от приложение II (Част SAO) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията (**);

като анализира представената документация и, ако счете за необходимо, извършва проверка на организацията.

Когато компетентният орган констатира, че алтернативните средства за съответствие отговарят на правилата за прилагане, той незабавно:

- (1) уведомява заявителя, че алтернативните средства за съответствие могат да бъдат прилагани и, ако е приложимо, изменя съответно одобрението, разрешението за специализирана операция или свидетелството на заявителя; както и
- (2) уведомява Агенцията за тяхното съдържание, като включва копия от всички съответни документи;
- (3) информира другите държави членки за алтернативните средства за съответствие, които са били приети.

(*) Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 г. за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 71, 14.3.2018 г., стр. 10).

(**) Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията от 14 декември 2018 г. за определяне на подробни правила за експлоатацията на планери в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета (ОJ L 326, 20.12.2018 г., стр. 64).“;

б) в точка ARO.GEN.345 буква а) се заменя със следния текст:

„а) След получаване на декларация от организация, която осъществява или има намерение да осъществява дейности, за които се изисква подаване на декларация, компетентният орган проверява дали декларацията съдържа цялата изисквана информация съгласно:

- (1) точка ORO.DEC.100 от приложение III (Част ORO) към настоящия регламент;
- (2) за оператори на аеростати — точка BOP.ADD.100 от приложение II (Част BOP) към Регламент (ЕС) 2018/395; или
- (3) за оператори на планери — точка SAO.DEC.100 от приложение II (Част SAO) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976.

След проверка на изискваната информация компетентният орган потвърждава получаването на декларацията пред организацията.“;

в) в допълнение II таблицата (Формуляр 139 на ЕААБ) се заменя със следното:

„СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ (при спазване на одобрените условия в ръководството за експлоатация)				
Данни за контакт с издаващия орган Телефон ⁽¹⁾ : _____; Факс: _____; Електронна поща: _____				
CAO ⁽²⁾ :	Наименование на оператора ⁽³⁾ : Два Търговско наименование	Дата ⁽⁴⁾ :	Подпис:	
Спецификации на операциите #:				
Модел на въздухоплавателното средство ⁽⁵⁾ : Регистрационни знаци ⁽⁶⁾ :				
Видове операции: Търговски въздушен транспорт <input type="checkbox"/> Пътници <input type="checkbox"/> Товари <input type="checkbox"/> Други ⁽⁷⁾ : _____				
Район на опериране ⁽⁸⁾ :				
Специални ограничения ⁽⁹⁾ :				
Специални одобрения:	Да	Не	Спецификация ⁽¹⁰⁾	Забележки
Опасни товари	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции при намалена видимост Излитане Подход и кацане	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време за отклонение ⁽¹⁵⁾ : мин.	
Комплексни навигационни спецификации за операции при PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Минимални навигационни спецификации	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции с едномоторен турбинен самолет през нощта или при метеорологични условия за полети по прибори (IMC) (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Операции на вертолети с помощта на системи за наблюдение и изображение на терена през нощта	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Подемно-товарни операции с вертолет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Крайбрежни операции с вертолет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Обучение на кабинния екипаж ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Издаване на атестация на кабинен екипаж ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Използване на приложения за EFB от тип Б	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Поддържане на летателната годност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Други ⁽²³⁾				

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

Формуляр 139 на ЕААБ, издание 4 “.

3) Приложение III се изменя, както следва:

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

„к) Независимо от разпоредбите на буква й), операторите, извършващи търговски операции с някои от следните въздухоплавателни средства, гарантират, че полетният екипаж е получил подходящо обучение по опасни товари или инструктаж, които им позволяват да разпознават недеklarирани опасни стоки, качени на борда от пътници или като товар:

- (1) едномоторни витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) $\leq 5\,700$ kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) от ≤ 5 пътнически места, експлоатирани за полети с излитане и кацане на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня;
- (2) вертолети, различни от сложни вертолети с моторна тяга, с един двигател и MOPSC от ≤ 5 пътнически места, експлоатирани при полети, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня.“;

б) в точка ORO.MLR.101 уводната част се заменя със следното:

„С изключение на операции с витлови самолети с един двигател и MOPSC от ≤ 5 пътнически места или несложни вертолети с един двигател и MOPSC от ≤ 5 пътнически места, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по VFR през деня, основната структура на ръководството за експлоатация е както следва:“;

- в) в точка ORO.FC.005 буква б) се заменя със следното:
- „б) РАЗДЕЛ 2, който определя допълнителни изисквания, приложими за операциите на търговския въздушен транспорт, с изключение на операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или експлоатационна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, със:
- (1) едномоторни витлови самолети с МСТОМ, по-малка или равна на 5 700 kg и MOPSC с 5 или по-малко пътнически места; или
 - (2) едномоторни вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, с MOPSC по-малка или равна на 5.“;
- г) в ORO.FTL.105 точка 13 се заменя със следното:
- „13. „полетно време“ означава, за самолети, времето от първото придвижване на въздухоплавателното средство от мястото му на паркиране с цел излитане до окончателното му спиране на определеното за паркиране място и изключване на всички двигатели или витла.“
- 4) Приложение IV се изменя, както следва:
- а) точка CAT.GEN.105 се заличава;
 - б) вмъква се следната точка CAT.GEN.MPA.141:
- „CAT.GEN.MPA.141 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB)**
- а) При използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) на борда на въздухоплавателно средство операторът гарантира, че това не оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите или оборудването на въздухоплавателното средство или върху способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.
 - б) Операторът не може да използва приложение за EFB от тип Б, освен ако то е одобрено в съответствие с подчаст М от приложение V (Част SPA).“;
- в) в подчаст А раздел 2 се заличава;
- г) в подчаст Б раздел 2 се заличава;
- д) в точка CAT.POL.MAB.105 буква б) се заменя със следното:
- „б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът:
- (1) проверява надеждността на изходните данни, за да се гарантира, че данните са в рамките на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация; както и
 - (2) определя инструкции и процедури за тяхното използване в ръководството за експлоатация.“;
- е) в точка CAT.POL.MAB.105 буква д) се заличава;
- ж) в подчаст В, раздел 4 се заличава;
- з) в подчаст Г раздел 3 се заличава.
- 5) В приложение V се вмъква следната подчаст М:

„ПОДЧАСТ М

ЕЛЕКТРОННИ „ПИЛОТСКИ ЧАНТИ“ (EFB)

SPA.EFB.100 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB) — одобрение за експлоатация

- а) Оператор от търговския въздушен транспорт използва приложение за EFB от тип Б само ако е получил одобрение от компетентния орган за тази употреба.
- б) За да получи одобрение за експлоатация от компетентния орган за използването на приложение за EFB от тип Б, операторът представя доказателства, че:
 - (1) е направена оценка на риска, свързан с използването на приемащото приложението EFB устройство, както и на приложението за EFB и свързаните с него функции, като са набелязани съответните рискове и се гарантира, че те се управляват и смекчават по подходящ начин;
 - (2) интерфейсите човек — машина на устройството EFB и приложението за EFB са оценени с оглед на принципите, свързани с човешкия фактор;
 - (3) е изградена система за администриране на EFB, както и че са установени и се прилагат процедури и изисквания за обучение с оглед на администрирането и използването на устройството EFB и приложението за EFB; те следва да включват процедури за:
 - i) работа с EFB;

- ii) управление на измененията по EFB;
- iii) управление на данните за EFB;
- iv) техническо обслужване на EFB; както и
- v) сигурност на EFB;

(4) приемащата платформа за EFB е подходяща за планираната употреба на приложението за EFB.

Това доказване трябва да е конкретно за приложението за EFB и приемащата платформа за EFB, на която се инсталира приложението.“

б) Приложение VI се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка NCC.GEN.131:

„NCC.GEN.131 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB)

а) При използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) на борда на въздухоплавателно средство операторът гарантира, че това не оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите или оборудването на въздухоплавателното средство или на способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.

б) Преди да използва приложение за EFB от тип Б операторът:

- (1) прави оценка на риска, свързан с използването на приемащото приложение EFB устройство, както и на съответното приложение за EFB и свързаните с него функции, като набелязва съответните рискове и гарантира, че те се управляват и смекчават по подходящ начин; оценката на риска обхваща рисковете, свързани с интерфейса човек — машина на съответното устройство EFB и приложение за EFB; както и
- (2) изгражда система за администриране на EFB, в т.ч. процедури и изисквания за обучение с оглед на администрирането и използването на устройството EFB и приложението за EFB.“;

б) в точка NCC.OP.200 буква б) се заменя със следното:

„б) Без да се засяга буква а), когато се провеждат тренировъчни полети от организация за обучение, посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, такива ситуации могат да се симулират с обучаеми пилоти на борда.“

7) Приложение VII се изменя, както следва:

а) точка NCO.GEN.102 се заличава;

б) в точка NCO.GEN.103 буква а) се заменя със следното:

„а) започват и завършват на едно и също летище или експлоатационна площадка“;

в) в точка NCO.GEN.105 буква а), точка 4 подточка iii) се заменя със следното:

„iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ, ако е приложимо, се разрешава експлоатация с нефункциониращо оборудване съгласно изискванията в точки NCO.IDE.A.105 или NCO.IDE.H.105“;

г) точка NCO.GEN.125 се заменя със следното:

„NCO.GEN.125 Преносими електронни устройства

Командирът не допуска никой да използва преносимо електронно устройство (PED) на борда на въздухоплавателното средство, включително електронна „пилотска чанта“ (EFB), което би могло да въздейства неблагоприятно върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство или върху способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.“;

д) в точка NCO.GEN.135 буква в) се заличава;

е) в точка NCO.OP.120 заглавието се заменя със следното:

„NCO.OP.120 Процедури за намаляване на шума — самолети и вертолети“;

ж) точка NCO.OP.156 се заличава;

з) в точка NCO.OP.180 буква б) се заменя със следното:

„б) Без да се засяга буква а), когато се провеждат тренировъчни полети от организация за обучение, посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, такива ситуации могат да се симулират с обучаеми пилоти на борда.“;

и) в точка NCO.POL.105 буква б) се заменя със следното:

„б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.“;

- й) в точка NCO.IDE.A.160 буква а) се заменя със следното:
- „а) Самолетите, с изключение на самолетите от тип ELA1, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:
- (1) в пилотската кабина; както и
 - (2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.“;
- к) в подчаст Г раздел 3 се заличава.
- 8) Приложение VIII се изменя, както следва:
- а) в точка SPO.GEN.005 буква в), точка 2 се заменя със следното:
- „2. парашутни скокове, теплене на планер със самолет или фигурен пилотаж, извършвани от организация за обучение, чието основно място на стопанска дейност е в държава членка и която е посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушните спортове и развлекателното въздухоплаване, при условие че въздухоплавателното средство се експлоатира от организацията на база собственост или сух лизинг, че полетът не генерира печалби, разпределяни извън организацията, и че когато са включени нечленуващи в организацията лица, тези полети представляват само незначителна странична дейност за нея.“;
- б) точка SPO.GEN.102 се заличава;
- в) в точка SPO.GEN.107 буква а), точка 4 подточка iii) се заменя със следното:
- „iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ, ако е приложимо, се разрешава експлоатация с нефункциониращо оборудване съгласно изискванията в точки SPO.IDE.A.105 или SPO.IDE.H.105“;
- г) вмъква се следната точка SPO.GEN.131:
- „SPO.GEN.131 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB)**
- а) При използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) на борда на въздухоплавателно средство операторът гарантира, че това не оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите или оборудването на въздухоплавателното средство или върху способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.
- б) Преди да използва приложение за EFB от тип Б операторът:
- (1) прави оценка на риска, свързан с използването на приемащото приложението EFB устройство, на съответното приложение за EFB и свързаните с него функции, като набелязва съответните рискове и гарантира, че те се смекчават по подходящ начин; оценката на риска обхваща рисковете, свързани с интерфейса човек — машина на съответното устройство EFB и приложение за EFB; както и
 - (2) изгражда система за администриране на EFB, в т.ч. процедури и изисквания за обучение с оглед на администрирането и използването на устройството EFB и приложението за EFB.“;
- д) в точка SPO.GEN.140 буква в) се заличава;
- е) в точка SPO.POL.105 буква б) се заменя със следното:
- „б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.“;
- ж) в точка SPO.IDE.A.180 буква а) се заменя със следното:
- „а) Самолетите, с изключение на самолетите от тип ELA1, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:
- (1) в пилотската кабина; както и
 - (2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.“;
- з) в подчаст Г раздел 3 се заличава.