

НАРЕДБА 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи (Загл. изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

(отменен 04.11.2016 г.)

Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 17 от 29.02.2000 г., в сила от 1.05.2000 г., изм. и доп., бр. 48 от 22.05.2001 г., в сила от 22.05.2001 г., изм., бр. 70 от 10.08.2001 г., в сила от 3.09.2001 г., доп., бр. 85 от 2.10.2001 г., в сила от 2.10.2001 г., изм., бр. 65 от 5.07.2002 г., в сила от 5.07.2002 г., изм. и доп., бр. 88 от 2.11.2007 г., изм., бр. 14 от 20.02.2009 г., бр. 38 от 22.05.2009 г., изм. и доп., бр. 36 от 11.05.2012 г., отм., бр. 87 от 4.11.2016 г., в сила от 4.11.2016 г.

Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Тази наредба определя условията и реда за издаване на свидетелства за авиационни оператори, извършващи специализирани авиационни работи, и контрола върху въздухоплавателната дейност на български физически и юридически лица, експлоатиращи граждански въздухоплавателни средства (ВС).

(2) Годността на авиационния оператор за извършване на специализирани авиационни работи се удостоверява чрез свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи (CAO-CAP).

(3) Всеки притежател на CAO-CAP подлежи на контрол от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация". При констатирани нарушения или невъзможност за спазване на действащи норми, стандарти и правила в гражданското въздухоплаване произтичащите от свидетелството права се спират, ограничават или прекратяват изцяло или частично.

(4) Тази наредба не се отнася до авиационни оператори, изпълняващи въздушен превоз на пътници или товари и поща, за превози на аеротаксита и спешна медицинска помощ.

Чл. 2. В свидетелството се вписват разрешените видове въздухоплавателни дейности, националните и регистрационно-опознавателни знаци на използваните въздухоплавателни средства, датите на издаване и срокът на валидност. Допълнително се посочват специалните одобрения или разрешения, ако са дадени такива, за ВС, въздухоплавателна дейност или регион на опериране.

Чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 36 от 2012 г.) Издаване, изменение, подновяване, временно преустановяване на действието и отнемане на свидетелства на български физически и юридически лица се извършват от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА") към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(2) (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 4. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" упражнява постоянен надзор върху

лицата, извършващи специализирани авиационни работи и полети на общата авиация с цел спазване на действащите норми, правила и стандарти и осигуряване безопасността в гражданското въздухоплаване.

Чл. 5. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" води регистър, в който се вписват актуалните към всеки един момент данни от CAO-CAP.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" води служебни дела за всички лица, на които е издадено CAO-CAP. В делата се съхранява информация, свързана с издаването, продължаване валидността на свидетелствата и всички изменения в тях, както и документите, издадени по повод упражнявания постоянен надзор по реда на глава четвърта.

(3) Условието и редът за водене на регистъра и служебните дела се определят от главния директор на ГД "ГВА".

(4) Формата и образците на свидетелствата, както и редът за издаване на преписи от тях за носене на борда на въздухоплавателното средство, се определят от главния директор на ГД "ГВА".

Чл. 6. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да въвежда специфични изисквания за различните видове специализирани авиационни работи и полети на общата авиация с цел осигуряване на безопасното им извършване и улесняване на контрола върху тях.

Чл. 7. (Доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Лица, недоказали годност за извършване на специализирани авиационни работи по реда на тази наредба и непритежаващи издадено от ГД "ГВА" свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи, нямат право да извършват полети с граждански ВС за извършване на специализирани авиационни работи.

Глава втора

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА АВИАЦИОНЕН ОПЕРАТОР ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ РАБОТИ

Раздел I

Съдържание и срокове на валидност на свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи

Чл. 8. Свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи съдържа наименованието на търговеца по съдебна регистрация и търговска марка (ако има такава), седалище и адрес на управление, дата на издаване и срок на валидност. Свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи се състои от:

I. спецификация на свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи, която съдържа:

1. видове разрешени полети:

1.1. (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);

1.2. специализирани авиационни работи:

- а) превоз на товар на външно окачване;
- б) специални строителни и/или монтажни работи от въздуха;
- в) патрулиране и наблюдение от въздуха;
- г) фотографиране от въздуха;
- д) геофизични изследвания и картиране от въздуха;
- е) борба с пожари, вкл. и горски;
- ж) авиохимически работи (разпръскване на вещества от въздуха);
- з) наблюдения и/или въздействия върху времето;
- и) аварийно-спасителни работи;
- й) (отм. - ДВ, бр. 38 от 2009 г.);
- к) реклама от въздуха;
- л) полети, свързани с контрол върху диви животни;
- м) (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);

1.3. други видове въздухоплавателна дейност:

- а) (отм. - ДВ, бр. 14 от 2009 г.);
- б) спортни полети;
- в) (отм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.);
- г) теглене на безмоторни ВС;
- д) полети за скокове с парашути;
- е) (изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) полети със специално предназначение по чл. 64б от Закона за гражданското въздухоплаване;

2. типове и модификации на ВС, разрешени за експлоатация;

3. списък на географски зони, разрешени за опериране, дефинирани чрез: междудържавни граници, граници на райони за полетна информация, региони, географски координати или по друг начин. Всяка зона може да бъде разрешена за отделни ВС, за конкретни типове ВС или да бъде посочен списък от определени маршрути;

4. специални изисквания за опериране при посочени условия, ВС (или типове ВС) и разрешена зона(и):

- а) полети по правилата за визуални полети само през деня;
- б) полети по правилата за визуални полети;
- в) други изисквания за оператора;

5. нарочни одобрения и разрешения:

5.1. разрешени полети при намалена видимост, като се посочва ВС (или типове ВС) и конкретните условия и ограничения (в стойности на RVR/DH):

- а) полети по Cat II;

- б) полети по Cat III A;
- в) полети по Cat III B;
- г) полети по Cat III C;
- д) излитане при видимост при определен минимум (само RVR);

5.2. разрешение за полети при специфични условия или характеристики на ВС:

- а) съгласно изискванията по спецификацията за минимални навигационни характеристики (MNPS), като се посочват ВС (или типове ВС) и регионите на опериране;
- б) за полети на ВС с два газотурбинни двигателя с увеличена продължителност на полета (ETOPS), като се посочват ВС (или типове ВС) и ограничението по време;
- в) за зонална навигация (RNAV), като се посочват ВС (или типове ВС) и зоната за навигация;
- г) за полети с редуциран минимум на вертикална сепарация (RVSM), като се посочват ВС (или типове ВС);
- д) с изискуеми навигационни характеристики (RNP), като се посочват ВС (или типове ВС) и съответните стойности, когато е приложимо;
- е) (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);
- ж) за полети над населени места при специализирани **авиационни работи**;

5.3. други специални одобрения или разрешения или издадени по друг ред, когато е приложимо (например за фотографиране от въздуха);

6. списък на ВС от разрешените за експлоатация типове с посочени национални и регистрационно-опознавателни знаци (включително наетите на сух лизинг);

II. временни допълнения към CAO-CAP, съдържащи експлоатационните изисквания и ограниченията, при които са одобрени "мокър лизинг" или обмен на ВС;

III. допълнителни условия за валидност на CAO-CAP, както следва:

1. списък на одобрени организации за техническо обслужване на ВС, които следва да се използват от авиационния оператор, извършващ специализирани **авиационни работи**;
2. списък и квалификационни изисквания на ръководните длъжности на авиационния оператор, извършващ специализирани **авиационни работи**;
3. списък на одобреното бордно оборудване на авиационния оператор за извършване на съответните специализирани **авиационни работи**;
4. списък на съоръженията, наземното и специално оборудване за обслужване на ВС;
5. списък на длъжностите от персонала на авиационния оператор, извършващ специализирани **авиационни работи** и функциите на другите лица извън екипажа на ВС, които операторът има право да качва на борда на своите ВС по време на полет, като се посочи с каква цел;
6. спецификация и периоди за докладване в ГД "ГВА" на задължителна информация за полетните времена и квалификацията на летателния персонал, данните, необходими за поддържане на летателната годност на ВС, както и друга информация, необходима за ефективността на контрола, упражняван върху дейността на авиационния оператор, извършващ специализирани **авиационни работи**;
7. други условия за валидност на свидетелството.

Чл. 9. (1) (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Издадените свидетелства притежават поредни

номера, придружени от префикс "BG" AW. Номер на CAO-CAP, което е отнето или чийто срок на валидност е изтекъл, не може да бъде използван отново.

(2) Съдържащите се в свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи текстове и данни се изписват на български и на английски език.

(3) Временните допълнения към CAO-CAP се вписват в регистъра на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи. Допълнителните условия за валидност се съхраняват в служебното дело на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

(4) В спецификацията на CAO-CAP, носено на борда на ВС, могат да се посочат само националният и регистрационно-опознавателният знак на съответното ВС, без да се изписва изрично списъкът по чл. 8, т. I.б.

Чл. 10. (1) Първоначалното свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи се издава със срок на валидност от дванадесет месеца.

(2) Срокът на валидност на CAO-CAP може да бъде продължен за период от шест месеца до три години.

Чл. 11. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Раздел II

Първоначално издаване на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи

Чл. 12. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи може да бъде само търговец, регистриран по Търговския закон, или лице, регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Кандидатът подава заявление в ГД "ГВА" не по-късно от 45 дни преди планираната дата за започване на въздухоплавателна дейност. Заявлението е съгласно спецификацията по чл. 8, т. I (приложение 1а към чл. 12, ал. 2) и към него се прилагат:

1. документ за съдебна регистрация и удостоверение за актуално състояние;

2. декларация за обстоятелствата, че срещу него не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност или ликвидация;

3. (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);

4. договори с търговски представители, прокурист(и) и др., ако има;

5. информация за въздухоплавателните средства, съоръженията, наземното и бордното специално оборудване, с които разполага, съгласно приложение № 1 (т. I, II и III);

6. списък с имената и адресите на ръководните лица, както и доказателства, че притежават необходимата квалификация и професионален опит;

7. списък с имената, адресите, номерата на свидетелствата за правоспособност и други данни за всички лица, свързани с експлоатацията на ВС на оператора съгласно приложение № 1 т. IV, а за нелицензираните и допълнителна информация съгласно приложение № 1, т. V;

8. по един екземпляр от ръководството за провеждане на полетите и ръководството за контрол върху техническото обслужване (или екземпляр от единното "ръководство на оператора");

9. списък с имената и адресите на постоянно привлечените лица и дейностите, за които са ангажирани;

10. (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);

11. документ за платена такса;

12. (нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 36 от 2012 г.) документи за издаване на одобрение на Организация за поддържане на постоянна летателна годност по част М на Регламент 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи, или ръководство за контрол на техническото обслужване съгласно приложение 8 - за ВС, които отговарят на критериите на Приложение II към 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;

13. (нова - ДВ, бр. 88 от 2007 г., изм., бр. 36 от 2012 г.) документи за издаване на одобрение на организация за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техническо обслужване на компоненти, предназначени да бъдат монтирани в тези въздухоплавателни средства по част 145 на Регламент 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи, или описание на организацията за техническо обслужване съгласно приложение 8 - за ВС, които отговарят на критериите на Приложение II към 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; или внася за разглеждане и одобрение договор за техническо обслужване с друга одобрена организация за техническо обслужване;

14. (нова - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) информация за оценка на финансово-икономическото осигуряване на дейността при експлоатацията на ВС съгласно приложение 2;

15. (нова - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) декларация за съгласие да предоставя на ГД "ГВА" данъчна и осигурителна информация по смисъла на чл. 72 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.

(3) Кандидатът представя договорите с лицата по ал. 1, т. 6 към момента на подаване на заявлението, а договорите с персонала по ал. 1, т. 7 - не по-късно от 30 дни след тази дата.

(4) Кандидатът представя застрахователен договор за покриване на всички задължителни по силата на закон рискове не по-късно от 30 дни след датата на подаване на заявлението.

(5) Ако изискуемите се по ал. 2 документи и данни са непълни или съдържанието им не съответства на нормативните изисквания, заявлението се връща на кандидата и той се уведомява писмено за констатираните недостатъци, като му се дава срок до един месец да ги отстрани. В такъв случай за дата на подаване на заявлението се счита датата, на която кандидатът е представил всички необходими документи по ал. 2.

Чл. 13. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) В петдневен срок от подаване на заявление за издаване на CAO-CAP главният директор на ГД "ГВА" със заповед определя отговорно длъжностно лице - инспектор, което координира, консултира и подпомага заявителя, като:

1. (изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) провежда срещи с официални представители на заявителя с оглед получаване на пълна информация за предлаганите въздухоплавателни дейности, типа на въздухоплавателните средства, които ще се използват, организационната структура, основните принципи на управление, задълженията на отговорните специалисти, заемащи ръководни длъжности в структурата на кандидата;
2. разработва план за действие по отношение на изискваната предварителна оценка и следващата експлоатационна инспекция на цялата организация на заявителя и разглежда този план със съответните длъжностни лица на заявителя;
3. осигурява консултации на персонала на заявителя по отношение проблемите и въпросите, които възникват във връзка с процедурите по издаване и изискванията на CAO-CAP, и разяснява правилата и приетите методи за установяване на съответствието на установените стандарти;
4. организира оценката на ръководствата на оператора и програмите за техническо обслужване и подготовка на персонала и ако е необходимо, дава препоръки за разработване или подобряване на съдържанието на тези ръководства;
5. организира оценката на предлаганата от заявителя система за водене на необходимата документация на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, по експлоатацията, техническото обслужване и персонала;
6. определя какви демонстративни или пробни полети ще трябва да проведе заявителят;
7. води кореспонденцията със заявителя и подготвя делото му по чл. 5, ал. 2, като завежда в него и всички констатирани в процеса на експлоатационната инспекция недостатъци и дадените на кандидата предписания и препоръки;
8. привлича други инспектори, специалисти и експерти, определени от ГД "ГВА" за решаване на различни въпроси и проблеми по предварителната оценка;
9. консултира се с главния директор на ГД "ГВА" по всички противоречиви и спорни въпроси, възникнали в процеса на предварителната оценка и експлоатационната инспекция.

(2) Отговорният инспектор по ал. 1 извършва предварителна оценка на заявлението на оператора в съответствие с приложение № 3 и изготвя писмен доклад до главния директор на ГД "ГВА" в десетдневен срок. В доклада изрично се посочва дали исканата спецификация на CAO-CAP може да бъде приета или се налагат изменения, както и мотивите за това.

Чл. 14. (1) Главният директор на ГД "ГВА" уведомява писмено кандидата за възможните изменения в исканата спецификация на CAO-CAP, произтичащи от предварителната оценка. Ако в срок 5 дни кандидатът се съгласи писмено с предвижданите изменения (при наличието на такива), се дава ход на експлоатационна инспекция за проверка на годността да извършва въздухоплавателни услуги в съответствие с приетата спецификация на CAO-CAP. В противен случай процедурата се прекратява.

(2) Експлоатационната инспекция на кандидата включва тези дейности и задачи от приложение № 4, които имат отношение към исканата спецификация на CAO-CAP и продължава до 30 дни. Констатираните недостатъци се отразяват в инспекторски предписания, които заедно с протокола от проведените проверки се връчват на заявителя.

(3) Отговорният за издаването на CAO-CAP инспектор представя писмен доклад за извършената експлоатационна инспекция и предлага на главния директор на ГД "ГВА" заключение за годността на кандидата да експлоатира ВС в съответствие с исканата спецификация на CAO-CAP.

(4) За всички установени в процеса на експлоатационната инспекция недостатъци, които не застрашават безопасната експлоатация на ВС, се дават предписания за отстраняването им със срок не повече от 3 месеца.

(5) Когато в процеса на експлоатационната инспекция се установи, че авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не е в състояние да изпълнява въздухоплавателни

услуги в съответствие с исканата спецификация на CAO-CAP, на кандидата обосновано се предлага да внесе изменения в нея. Предложението за изменение на спецификацията и отговорът на кандидата са писмени. В тези случаи процедурата се спира.

(6) (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Когато в процеса на експлоатационната инспекция се установи, че кандидатът за CAO-CAP не може да спазва установените стандарти, не удовлетворява изискванията по тази наредба или фактическото му състояние застрашава безопасната експлоатация на ВС, на заявителя се отказва писмено и мотивирано издаването на CAO-CAP. Отказът подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 15. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", ако са изпълнени нормативно установените изисквания, издава на кандидата CAO-CAP и преписи от него в 5-дневен срок след извършената експлоатационна инспекция.

(2) Спецификацията на издаденото CAO-CAP се вписва в регистъра по чл. 5, ал. 1, а всички изискуеми по тази наредба документи и съответно представени от авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, както и тези, свързани с издаването на свидетелството, се прилагат към делото на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, по чл. 5, ал. 2.

(3) За периода на експлоатационна инспекция или при необходимост главният директор на ГД "ГВА" издава временно разрешение за изпълнение на определените демонстрационни полети на кандидата, съдържащо освен спецификацията на CAO-CAP и допълнителни ограничения за броя, времето, маршрутите и пунктовете за излитане и кацане на тези полети.

Чл. 16. В хода на експлоатационната инспекция кандидатът представя за утвърждаване в ГД "ГВА" образци от следните документи:

1. документ, с който определя екипаж и назначава командир за всеки отделен полет;
2. бордните дневници и други бордни документи, които е въвел;
3. удостоверение за допускане на ВС в експлоатация;
4. генерална декларация.

Раздел III

Изменения и продължаване срока на валидност на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи

Чл. 17. (1) За продължаване срока на валидност на CAO-CAP авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, подава заявление в ГД "ГВА" не по-късно от 30 дни преди настъпване на крайната дата на валидност на притежаваното свидетелство, придружено от:

1. удостоверение за актуално състояние;
2. декларация за обстоятелствата, че срещу него не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност или ликвидация;
3. (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);

4. договори с търговски представители, прокурист(и) и др., ако има такива;
5. списък на персонала съгласно приложение № 1 (т. IV и V), списък с имената и адресите на постоянно привлечените лица и дейностите, за които са ангажирани;
6. (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);
7. документ за платена такса;
8. (нова - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) информация за оценка на финансово-икономическото осигуряване на дейността при експлоатацията на ВС съгласно приложение 9.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" продължава срока на валидност на свидетелството на авиационния оператор за специализирани авиационни работи след инспекция на организацията и дейността на оператора, при която са констатирани съответствие и спазване на всички изисквания, произтичащи от текущата спецификация на свидетелството съгласно приложение 4, като се прилагат разпоредбите по чл. 14.

(3) В случаите на подадено със закъснение заявление по смисъла на ал. 1 CAO-CAP се издава по реда на глава втора, раздел II, като временно се прекратява въздухоплавателната дейност на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

Чл. 18. (1) Изменения в CAO-CAP се извършват по заявление на оператора, подадено не по-късно от 30 дни преди планираната от него дата за влизане в сила на това изменение. В заявлението се посочват конкретните искания за внасяне изменения в спецификацията на CAO-CAP.

(2) В случай че авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, измени броя ВС по тип или модификация, за които има вече разрешение за експлоатация, или иска специално одобрение или разрешение за отделно ВС от тип, за който има поне едно ВС със същото одобрение или специално разрешение, заявлението се подава 10 дни предварително.

(3) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" внася изменения в свидетелството само ако операторът докаже, че е в състояние да спазва всички изисквания, норми и стандарти, произтичащи от това изменение.

(4) При постъпило заявление главният директор на ГД "ГВА" определя със заповед отговорен инспектор с функциите по чл. 13, ал. 1 и разпорежда извършването на експлоатационна инспекция на оператора по имащите отношение към изменението точки от приложение № 4.

(5) (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Когато в процеса на експлоатационната инспекция се установи, че авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не е в състояние да изпълнява въздухоплавателни услуги в съответствие с исканото изменение, на кандидата се съобщава писмено, като се посочват мотивите. Отказът на ГД "ГВА" за изменение на спецификацията и отговорът на кандидата са писмени. В тези случаи процедурата се спира, като отказът подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(6) При нанасяне на изменения в CAO-CAP срокът на неговата валидност не се променя.

Чл. 19. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" дава разрешение за полети с увеличена продължителност на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, ако типът самолет е сертифициран за такива полети, надеждността на двигателната система и практиката на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, отговарят на международните стандарти.

Глава трета

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ АВИАЦИОННИТЕ ОПЕРАТОРИ, ИЗВЪРШВАЩИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ РАБОТИ

Раздел I

Общи изисквания към авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи

Чл. 20. Всеки притежател на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи е длъжен:

1. да извършва полети само в съответствие с дадените права при условията и ограниченията, посочени в неговото свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи;
2. да назначава командир на ВС и определя за всеки полет екипаж от лица, имащи необходимата квалификация, като съставя екипажа според изискванията за типа ВС и условията на полета;
3. да организира запознаване на всички членове на екипажа със законите, правилата и процедурите, касаещи техните задължения на борда на ВС, а пилотите - с районите, над които ще се извършва даден полет, за използваемите летища и съответните навигационни средства;
4. да осигури необходимите условия за запознаване на всички лица от персонала със законите, правилата и процедурите на всяка една държава, където се намират по служба;
5. да осигури наличието на борда на необходимата информация за службите за търсене и спасяване в районите, над които ще се извършва конкретният полет с цел ползването ѝ от командира на ВС при необходимост;
6. да осигури всеки полет да започва само при наличие на достоверна информация, че всички наземни и/или водни средства, непосредствено необходими за полета, безопасната експлоатация на ВС и за защита на пътниците, съответстват на условията, при които ще се изпълнява конкретният полет и те ще се използват правилно за тези цели;
7. да предприема незабавни действия при констатирани недостатъци в работата на средствата за осигуряване на полетите и да съобщава за такива на отговорния за тях пълномощен орган;
8. да осигури натоварването, масата и разположението на центъра на тежестта на ВС по време на всеки полет и фаза от него да бъдат в съответствие с ограниченията в неговото ръководство за летателна експлоатация.

Чл. 21. (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, е длъжен да осигури за всяко вписано в неговото свидетелство ВС по време на полет, че:

1. ВС е летателно годно, притежава валидно удостоверение за летателна годност и удостоверение за преглед на летателната годност, където последното е приложимо;
2. ВС притежава технически характеристики, отговарящи на условията на полета;
3. на ВС е извършено техническо обслужване съгласно одобрена програма за техническо обслужване;
4. ВС е оборудвано с експлоатационно оборудване и аварийно-спасителни средства в състав и количество, съответстващи на условията на полета и броя на хората на борда, че това оборудване е годно за експлоатация

или ясно маркирано като негодно;

5. ВС е заредено с необходимите количества и качество гориво, масло, течности и газове, които съответстват на условията на конкретния полет.

Чл. 22. Всеки притежател на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи е длъжен да не предприема полет, когато:

1. полетът е планиран по правилата за визуални полети (ПВП), докато текущите метеорологични данни или комбинация от текущи метеорологични данни и прогнози не покажат, че метеорологичните условия по маршрута или тази част от маршрута, която ще се изпълнява по ПВП, позволяват спазването на тези правила;

2. полетът е планиран по правилата за полети по прибори, докато не получи информация, че метеорологичните условия в пункта за кацане или ако се изисква резервно летище за пункта на кацане, най-малко на едно резервно летище, ще съответстват към планираното време на пристигане в съответния пункт на експлоатационния минимум на летището или ще бъдат по-благоприятни.

Чл. 23. Всеки притежател на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи, когато съществува опасност за обледенение на ВС или се очакват такива през време на полета:

1. не изпълнява полети с онези ВС от вписаните в неговото свидетелство, които не са годни за полети в такива условия;

2. не изпълнява полети, без да е предприел всички необходими действия за откриване и отстраняване обледенението на земята на онези ВС от вписаните в неговото свидетелство, които са годни за полети в такива условия.

Чл. 24. (1) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, предоставя на екипажа карти за контролни проверки, утвърдени от ГД "ГВА", предназначени за ползване преди, по време и след всеки етап от полета, а също така и в аварийни ситуации. Картите за контролни проверки осигуряват спазването на правилата, дадени в инструкцията по експлоатация на ВС (вкл. летателната), в други документи, свързани с летателната годност на ВС или в други части на ръководството за провеждане на полетите. При разработване и използване на контролните карти се отчита човешкият фактор.

(2) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, осигурява съответствието на картите за контролни проверки с конкретното ВС при всяка модификация на ВС и изменение в инструкциите за експлоатация, свързани с действията на екипажа.

Чл. 25. Всеки притежател на CAO-CAP е длъжен да осигури на персонала, зает с обслужването на ВС на земята, всички съоръжения, наземни средства, уреди, инструменти, материали и информация, необходими за осигуряване на безопасна експлоатация на ВС, които да са в съответствие с утвърдената програма за техническо обслужване.

Чл. 26. (1) Всички ръководства на оператора се изготвят от него и се предоставят на персонала на български език. За тези ръководства или части от тях, необходими за експлоатация на ВС извън България, операторът осигурява превод на английски език или друг работен език на ИКАО.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Ръководствата по експлоатация (или техни части), носени на борда на ВС, могат да бъдат използвани на езика на производителя.

Чл. 27. Всеки притежател на CAO-CAP е длъжен да уведомява ГД "ГВА" в следните случаи:

1. при изменения в организацията, административната структура или средствата за комуникации, касаещи въздухоплавателната му дейност;
2. при промяна на официалния си адрес или на адреса на главната база;
3. при промяна в разпределението на собствеността, засягаща над 5 % от капитала му - при капиталови търговски дружества;
4. при промени в ръководните длъжностни лица;
5. когато срещу него е открита процедура за обявяване на несъстоятелност или ликвидация;
6. когато не разполага с нито едно ВС, притежаващо валидно удостоверение за летателна годност.

Чл. 28. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 29. Всеки притежател на CAO-CAP създава предварителна организация и съставя аварийен план за действие в случай на произшествие с негово ВС. Аварийният план задължително включва реда за предаване на съобщения, реда за сформирание на аварийните екипи и техните отговорности на мястото на събитието, предвидените мерки за запазване живота и здравето на пътниците и екипажа, за съхранение на доказателствата за произшествието, както и програма за тренировка на персонала.

Чл. 30. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Всеки притежател на CAO-CAP е длъжен да прилага собствено "Ръководство за провеждане на полетите" (РПП), утвърдено от ГД "ГВА", предназначено за използване от персонала, зает с организирането и провеждането на полетите, и съдържащо информация, конкретни инструкции за разпределение на отговорностите и изпълнение на задълженията от отделните длъжностни лица, свързани с провеждането на полетите. Ръководството съответства на изискванията на JAR-OPS 1.1045, следвайки съдържанието по приложение 1 към JAR OPS 1.1045, като подробно се разписват само тези позиции, които имат отношение към дейността на АОСАР, а срещу всички останали позиции се записва "не е приложимо".

(2) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, е длъжен да определи условията и реда за внасяне на изменения в съдържанието на ръководството по ал. 1, както и да предвиди състава и съответната отговорност на онези лица от персонала или постоянно привлечени лица, които гарантират, че за конкретните изменения са уведомени тези служители, които следва да ги прилагат.

(3) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, изпраща в ГД "ГВА" за утвърждаване всяко изменение или допълнение към ръководството по ал. 1.

(4) Ръководството на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, по ал. 1 трябва да е налично в достатъчно екземпляри, разпределени между съответните категории персонал по списък за разпространение и обхванати от система, гарантираща актуалното им състояние и въвеждане на изменения.

(5) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, може да използва единно "Ръководство на оператора", обединяващо ръководството по ал. 1 с други ръководства, инструкции и вътрешни правила, които се изискват или той прецени, че са необходими за ефективно управление на дейността, като и в този случай се прилагат разпоредбите по ал. 3 и 4.

(6) Всеки притежател на CAO-CAP внася изменения в ръководството по ал. 1 или ал. 5 винаги когато се изменя спецификацията на неговото свидетелство или съдържанието им се отклони от изискванията на действащите нормативи или когато е извършена промяна в разпределението на задълженията и отговорностите на персонала.

Чл. 31. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Всеки притежател на CAO-CAP прилага норми за

полетно време, полетно заето време и време за почивка на членовете на екипажа в съответствие с действащото законодателство, като отделен документ или част от РПП.

(2) Всеки притежател на CAO-CAP води записи за полетно време, полетно заето време и времето за почивка на членовете на екипажа и ги съхранява за период не по-кратък от 18 месеца.

(3) Всеки притежател на CAO-CAP докладва ежемесечно в ГД "ТВА" фактическото полетно време на летателния персонал за предходния месец.

Чл. 32. (1) Всеки притежател на CAO-CAP прилага собствена инструкция (списък на минималното оборудване или списък на допустимите откази), отделна или като част от РПП, съдържаща информация и указания, позволяващи на командира на ВС да изпълнява полет при наличие на откази или неизправности на ВС.

(2) Документът по ал. 1 е индивидуален за всяко ВС поотделно в случаите, когато максималната му маса е над 5700 кг.

(3) Документът по ал. 1 и измененията в него се одобряват от ГД "ТВА" и не могат да са в противоречие с базовия списък на минималното оборудване на типа ВС.

(4) Всеки притежател на CAO-CAP докладва в ГД "ТВА" и на производителя за случаите на сериозни дефекти на ВС по одобрена от ГД "ТВА" система.

Чл. 33. (1) Всеки притежател на CAO-CAP прилага програма за техническо обслужване, отчитаща състоянието на всяко ВС и предназначена за ползване от персонала, организиращ и извършващ техническото обслужване на ВС. Програмата съдържа описание на системата за поддържане на летателната годност на ВС, двигателите и компонентите, конкретни инструкции за необходимите работи при техническо обслужване, тяхната периодичност и ресурсните ограничения на ВС, двигателите и компонентите.

(2) В случай че авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, използва собствена програма за техническо обслужване, тя следва да е съобразена с данните, предоставени от държавата на проектанта или от организацията, отговорна за типа ВС, съответната допълнителна информация от опита в експлоатацията, предполагаемата интензивност на експлоатацията, както и с човешкия фактор.

(3) Програмата по ал. 1 може да включва и програма за запазване целостта на конструкцията на ВС до окончателното му излизане от експлоатация.

(4) Програмата по ал. 1 задължително включва описание на процедурите за нейното изменение и процедурите, прилагани в случаите на отклонение от нейното съдържание. Работите и тяхната периодичност, въведени като задължителни при сертифицирането на типа ВС, се отбелязват изрично.

(5) Програмата за техническо обслужване и последващите изменения в нея се утвърждават от ГД "ТВА", която по всяко време може да внася изменения и допълнения в интерес на безопасната експлоатация на ВС.

Чл. 34. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 34а. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Авиационен оператор CAP, който извършва и техническо обслужване на ВС, следва да притежава одобрение по част 145 на Регламент 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи, или лиценз по Наредба 145 от 2004 г. за условията и реда за издаване на лицензи на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника (ДВ, бр. 87 от 2004) - за ВС, които отговарят на критериите на Приложение II към 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.

(2) Авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, който не притежава лиценз за техническо обслужване на ВС, следва да има писмен договор с одобрена, респ. лицензирана организация за техническо обслужване.

(3) Поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg, които извършват нетърговски полети, може да се извършва и от физически лица, които притежават свидетелство за правоспособност за извършване на техническо обслужване на въздухоплавателни средства.

Раздел II

Изисквания към авиационните оператори, изпълняващи търговски въздушни превози (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

Чл. 35. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 36. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 37. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 38. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 39. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 40. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 41. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 42. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 43. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Раздел III

Изисквания към авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи

Чл. 44. (1) (Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Всеки притежател на CAO-CAP е длъжен да назначи ръководни лица (съгласно приложение 6) с висше образование и авиационна квалификация, професионален опит не по-малък от 3 г. и предварително одобрени от ГД "ГВА". Компетентността на тези лица се свежда до:

1. планиране и организиране на полетите (ръководител на експлоатацията);
2. квалификация на членовете на екипажа и въпросите, свързани с летателната експлоатация на ВС (главен пилот);
3. поддържане на летателната годност на ВС (главен инженер);
4. контрол върху изпълнението на техническото обслужване (контрол на качеството на техническото обслужване).

(2) В случаите, когато:

1. авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не разполага със собствена утвърдена организация за техническо обслужване, функциите по ал. 1, т. 2 и 4 могат да се изпълняват от едно лице;
2. авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, експлоатира не повече от 3 ВС и общият числен състав на персонала му не надвишава 25 души, може да разпредели всички функции по ал. 1 между лицата по ал. 1, т. 2 и 3 или да ги възложи на постоянно привлечени лица;
3. (нова - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не разполага със собствена одобрена организация за управление поддържането на летателна годност, функциите по ал. 1, т. 3 могат да се изпълняват от лицето по ал. 1, т. 1, ако може да бъде доказано, че операторът има пълен контрол над дейностите по управление поддържането на постоянната летателна годност чрез одобрен договор с одобрена организация за управление поддържането на летателна годност.

(3) Главният директор на ГД "ГВА" може да променя списъка от лица по ал. 1 и да въвежда допълнителни изисквания за тези длъжности в зависимост от обхвата и спецификата на въздухоплавателната дейност на оператора.

Чл. 45. (1) Всеки притежател на CAO-CAP прилага собствена програма за подготовка на персонала, отговорен за провеждането на полетите. Съдържанието на програмата е съгласно приложение № 7 и се отнася до онези части, които са приложими и имат отношение към подготовката на летателния състав за специфичните специализирани авиационни работи.

(2) Програмата по ал. 1 може да бъде част от РПП или отделен документ в зависимост от обхвата на дейността и парка ВС на оператора и се утвърждава от ГД "ГВА".

Чл. 46. Всеки притежател на свидетелство за авиационен оператор за специализирани авиационни работи е длъжен да осигури за всеки тип ВС и да ги предостави за ползване от съответния персонал ръководства по летателна и техническа експлоатация, както и технически описания на ВС и неговите системи, издадени от производителя.

Чл. 47. (1) (Доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, има право да изпълнява авиохимически работи (АХР) съгласно изискванията по приложение 10, когато:

1. е съставил план за предстоящите АХР, придружен от скица на разположението на обработваните площи, разположението на използваните летища (летателни площадки) и маршрутите на движение; в плана се посочват площите, използваните работни вещества и плътността на разпръскване на единица площ; планът за АХР трябва да осигурява и безопасност на персонала, вкл. този, привлечен от авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, на място;
2. е съгласувал предварително с местните органи на властта планираните АХР;
3. населението в района е уведомено предварително за мястото, времето и вида на препаратите при

авиохимическите работи;

4. е осигурил използваните работни вещества да не попадат в околната среда извън планирания район на разпръскване;

5. е осигурил инструктаж на заетия с АХР персонал по отношение реда на работа, включително за избягването на евентуалните опасности, свързани с използваните вещества;

6. е осигурил подходящи средства за първа помощ при злополука, свързана с използваните вещества.

(2) В случаите на аварийна ситуация по време на полет, когато използваното за АХР вещество е изхвърлено извън площите по плана за АХР, авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, незабавно уведомява Гражданска защита и в 7-дневен срок изпраща в ГД "ГВА" доклад за инцидент, ако по съответния случай не се изисква друго.

(3) За фактическото изпълнение на плана за АХР по ал. 1, т. 1 авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, води подробни записи, вкл. времената на обработка на съответните площи, които съхранява 18 месеца.

Чл. 48. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 49. Когато за извършване на съответната въздухоплателна услуга е необходимо присъствието на борда на лица, които не са членове на екипажа, те предварително се инструктират за правилата за безопасност и действията в аварийни ситуации.

Чл. 50. За допускане до извършване на специализирани авиационни работи главният директор на ГД "ГВА" може да въвежда допълнителни изисквания към оператора, свързани с особеностите на специализираните авиационни работи и за намаляване риска, на който са подложени странични лица.

Глава четвърта

КОНТРОЛ ВЪРХУ АВИАЦИОННИТЕ ОПЕРАТОРИ

Раздел I

Постоянен надзор

Чл. 50а. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Оценяването на трайната компетентност на притежателите на CAO-CAP се постига чрез извършването на планови и извънредни инспекции, за провеждането на които главният директор издава заповеди.

(2) До 31 януари на всяка календарна година главният директор на ГД "ГВА" утвърждава график, който съдържа всички планови инспекции на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи. Съобразно дейността на всеки конкретен авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, главният директор може да променя честотата в графика на инспекциите, като осигурява по този начин всички аспекти от операциите да са периодично инспектирани.

(3) На всеки авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, се извършва планова инспекция най-малко веднъж на 6 месеца, като за провеждането ѝ

авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, се уведомява писмено (по пощата, по електронен път, по факс) най-малко 3 дни предварително.

(4) Извънредни инспекции се извършват в следните случаи:

а) по всяко време - по решение на главния директор на ГД "ГВА";

б) при настъпили авиационни произшествия или сериозни инциденти с въздухоплавателни средства на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи;

в) при констатирани системни (повече от три пъти) отклонения от нормативните изисквания, които не представляват административни нарушения и са констатирани с инспекторско предписание;

г) в 15-дневен срок след констатирано от инспектор от ГД "ГВА" нарушение.

(5) За предстоящото провеждане на извънредна инспекция авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не се уведомява предварително.

(6) Инспекциите се осъществяват по начините и със средствата, съдържащи се в утвърден от главния директор наръчник на инспектора по САО-САР. Наръчникът на инспектора съдържа класификация на всички несъответствия (информационно, дребно, сериозно и критично), както и реда за процедиране от инспекторите при установяването им.

Чл. 50б. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Плановите и извънредните проверки се извършват въз основа на заповед на главния директор на ГД "ГВА", в която се определят:

1. (доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) съставът на комисията, на която се възлага извършването на проверката, в която могат да се включват инспектори, отговарящи за оценка на финансово-икономическото осигуряване на дейността, леталната експлоатация, летателната годност и авиационната сигурност;

2. обхватът на проверката, за която отговаря всеки инспектор, включително всички документи и процедури, свързани с допускането на полети на проверявания авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

(2) Когато в хода на провежданата инспекция инспекторът установи, че операторът е допуснал нарушение на нормативните изисквания и то е довело или би могло да доведе до риск за безопасността на извършваната дейност, инспекторът незабавно информира главния директор на ГД "ГВА", като предлага мерки във връзка с нарушението.

(3) За резултатите от проверките инспекторите съставят констативен протокол, към който прилагат събраните доказателства. Протоколът се предявява на проверяваното лице, което има право да даде обяснения и възражения в 7-дневен срок от връчването му. Копие от протокола се съхранява в служебното дело на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

(4) Главният директор на ГД "ГВА" налага принудителни административни мерки, административни наказания и отнема свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи, спира, ограничава или прекратява произтичащите от него права.

Чл. 50в. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" осигурява документирането на всяка проведена инспекция, включително дата и място на инспекцията, нейния предмет и особено детайли относно констатираните отрицателни наблюдения. Документацията се изготвя в писмен вид или във формат, който е достъпен, лесно използваем и надежден, и се съхранява по реда на чл. 5.

Чл. 50г. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" въвежда и поддържа система на надзор над авиационните оператори,

извършващи специализирани авиационни работи, чиито дейности в по-голямата си степен или изцяло са базирани извън територията на България, и извършва необходимите проверки и инспекции, за да установи дали авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, осъществява необходимия контрол над тези свои дейности.

Чл. 50д. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Когато авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не успее или не е в състояние да отстрани констатираните несъответствия в срока, предвиден за предприемане на коригиращи действия, на оператора се връчва инспекторско предписание, което съдържа окончателната дата, до която трябва да се предприемат всички действия, целящи отстраняването на несъответствията.

(2) В случай че операторът не изпълни предписанията в срока по ал. 1, главният директор на ГД "ГВА" спира действието на CAO-CAP, като информира авиационния оператор незабавно (до 24 часа) по пощата, по електронен път или по факс.

Чл. 50е. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Главният директор със заповед спира действието на CAO-CAP или на определени елементи от него, когато:

1. в срока, посочен в инспекторското предписание, операторът не е извършил необходимите коригиращи действия за отстраняване на констатираните несъответствия, които в съвкупността си застрашават безопасната експлоатация на ВС;

2. отговорният инспектор е установил посредством извършените инспекции, че съществуващото несъответствие на дейността на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, с нормативните изисквания застрашава безопасността;

3. отговорният инспектор е изготвил доклад до главния директор, с който е предложил действието на CAO-CAP да бъде спряно, в т. ч. съответния срок за спиране.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" писмено уведомява авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, че цялостната му въздухоплавателна дейност или части от нея, които са обект на наложеното спиране, не могат да бъдат извършвани, и посочва мерките, които той трябва да предприеме, за да бъде премахнато наложеното спиране на правата, произтичащи от CAO-CAP (или части от него).

(3) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, може да обжалва наложеното спиране на правата, произтичащи от CAO-CAP, по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 50ж. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Правата, произтичащи от CAO-CAP, се спират за срока, определен в заповедта по чл. 50е, ал. 1, но никога за неопределено време.

(2) В случай че операторът не предприеме коригиращите действия, указани му от ГД "ГВА" и в рамките на определения му срок, главният директор на ГД "ГВА" със заповед отнема свидетелството за авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, и прекратява правата по него.

Чл. 50з. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Наложеното спиране на правата, произтичащи от CAO-CAP, се преустановява със заповед на главния директор на ГД "ГВА", когато операторът представи доказателства пред ГД "ГВА" в своята компетентност да извършва безопасно въздухоплавателна дейност, като възобновяване на операциите се допуска само след извършването на необходимите инспекции.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" уведомява авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, че наложеното спиране е преустановено, с

което разрешава възобновяването на операциите.

Чл. 50и. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Главният директор на ГД "ГВА" с писмена заповед ограничава правата, произтичащи от CAO-CAP, когато:

1. в срока, посочен в инспекторското предписание, операторът не е извършил необходимите коригиращи действия;

2. въз основа на извършените инспекции отговорният инспектор е изготвил доклад до главния директор, с който е предложил CAO-CAP да бъде променено, като е посочил мотивирано съответните елементи от него, които подлежат на ограничение.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" писмено уведомява авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, че правата по CAO-CAP са ограничени, като указва на авиационния оператор действията, които той трябва да предприеме, както и срока за извършването им, за да бъдат преустановени наложените ограничения.

(3) Авиационният оператор може да обжалва заповедта по ал. 1 по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 50к. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) В случаите, когато безопасността на гражданското въздухоплаване е непосредствено застрашена от действията или бездействията на даден авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, по предложение на съответния отговорен инспектор правата по издаденото CAO-CAP могат да бъдат незабавно спрени или ограничени.

Чл. 50л. (Нов - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) (1) Главният директор със заповед отнема свидетелството за авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, на база доклад от отговорния инспектор и при наличието най-малкото на една от следните предпоставки:

1. въз основа на извършени най-малко 3 инспекции е установено, че авиационният оператор реално е загубил техническа и оперативна способност да изпълнява полети в съответствие с издаденото му CAO-CAP;

2. на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, е отнето удостоверението за одобрение на организация за поддържане на постоянна летателна годност по част М на Регламент 2042/2003 относно поддържане на постоянна летателна годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи;

3. на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи:

а) е отнето удостоверението за одобрение на организация за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и техническо обслужване на компоненти, предназначени да бъдат монтирани в тези въздухоплавателни средства по част 145 на Регламент № 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи, или

б) (изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) е отнет лицензът по Наредба 145 от 2004 г. за условията и реда за издаване на лицензи на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника (ДВ, бр. 87 от 2004 г.) - за ВС, които отговарят на критериите на Приложение II към 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/ЕО на Съвета, Регламент (ЕО) 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, или

в) (изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) няма договор за изпълнение на задълженията по т. 3, букви "а" и "б";

4. авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не разполага с летателно годно ВС;

5. авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, бъде обявен в несъстоятелност с влязло в сила съдебно решение или е започнала процедура по ликвидацията му.

(2) Заповедта по прекратяване на правата и отнемане на CAO-CAP се съобщава на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, в 3-дневен срок от датата на издаването ѝ, като операторът е длъжен незабавно да върне CAO-CAP в ГД "ГВА" и да преустанови извършването на въздухоплавателна дейност. Операторът незабавно представя свидетелството си в ГД "ГВА" и в случаите по чл. 50е и 50к.

(3) Актът за отнемане на CAO-CAP подлежи на отразяване в регистъра на АОСАР.

(4) След отнемане на CAO-CAP се кандидатства по реда за първоначално издаване на CAO-CAP.

(5) Авиационният оператор, извършващ специализирани авиационни работи, може да обжалва заповедта по ал. 1 по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 51. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 52. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 53. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 54. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 55. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 56. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Раздел III **Изменения, временно преустановяване на действието и отнемане на CAO-CAP**

Чл. 57. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 58. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 48 от 2001 г., изм., бр. 65 от 2002 г., отм., бр. 88 от 2007 г.).

Чл. 59. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

Раздел III **Изключения от изискванията и експлоатационни указания**

Чл. 60. (1) Главният директор на ГД "ГВА" по изключение може да освободи временно от отделни изисквания авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, само в случаите на подадено от него писмено заявление. Писменото заявление задължително съдържа изискването и основанията за изключението, методите за осигуряване на безопасна експлоатация на ВС и сроковете за удовлетворяване на съответните изисквания.

(2) В допълнителните условия за валидност на CAO-CAP се вписват изискването, от което операторът временно е освободен, срокът на освобождаване и условията, при които освобождаването е валидно.

(3) Освобождаване от определено изискване се дава за не повече от 9 месеца. След изтичане на този срок в случай, че авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, не може да го удовлетвори, ГД "ГВА" извършва изменения в спецификацията на неговото свидетелство.

(4) Освобождаване на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, повече от един път от едно и също изискване е недопустимо.

Чл. 61. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" дава експлоатационни указания на отделни или на всички авиационни оператори, извършващи специализирани авиационни работи, с цел избягване на рискове, удовлетворяване на международни стандарти и с оглед въвеждане на български стандарти в гражданското въздухоплаване във всички случаи, когато е необходимо, както и когато:

1. в хода на разследване на авиационно произшествие или инцидент са разкрити рискови фактори, които биха могли да засегнат/или застрашават безопасното опериране на други авиационни оператори, извършващи специализирани авиационни работи;

2. от достоверни, неанонимни източници са получени сведения, сочещи съществуване на конкретни обстоятелства, застрашаващи безопасната експлоатация на ВС.

Глава пета ИЗИСКВАНИЯ И КОНТРОЛ ВЪРХУ ЛИЦАТА, ИЗВЪРШВАЩИ ПОЛЕТИ ОТ ОБЩАТА АВИАЦИЯ

Чл. 62. (1) Собственикът или ползвателят на ВС осигурява за извършването на полети от общата авиация:

1. екипаж от правоспособни лица в съответствие с условията на полета, типа ВС и ръководството за летателна експлоатация на конкретното ВС;

2. наличие на летателна годност, конфигурация и оборудване, съответстващи на условията по време на полета;

3. необходимите на екипажа инструкции, информация и оборудване за изпълнение на всеки полет в съответствие с действащите правила, стандарти и условия на полета.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Собственикът или ползвателят на ВС отговаря за поддържането на летателната годност на ВС, като осигурява:

1. валидно удостоверение за летателна годност на ВС, в което е вписана категория "частен", и валидно удостоверение за преглед на летателната годност, когато е приложимо;

2. извършване на техническо обслужване на ВС и поддържане на летателната му годност от правоспособни лица в съответствие с одобрена от ГД "ГВА" програма за техническо обслужване съгласно нормативните, техническите и експлоатационните изисквания за ВС;

3. удостоверенията за допускане в експлоатация, съставени и подписани от съответните правоспособни лица;

4. експлоатационното и аварийно-спасителното оборудване на борда на ВС е правилно инсталирано и годно за експлоатация или ясно е маркирано като негодно за експлоатация.

Чл. 63. (1) Собственикът или ползвателят на ВС осигурява попълване на полетен лист със следното съдържание:

1. номер на полетния лист;
2. дата на полета;
3. регистрационно-опознавателен знак на ВС;
4. трите имена на командира на ВС;
5. други членове на екипажа - длъжност и имена;
6. номер, при какви условия е изпълнено и при какви условия е валидно удостоверение за допускане в експлоатация на ВС;
7. трите имена и подпис на извършили предполетна проверка на ВС;
8. тип и модел на ВС;
9. пункт на излитане;
10. планиран пункт на кацане;
11. резервно летище, ако е предвидено;
12. планирана продължителност на полета;
13. за каква продължителност на полета ще стигне зареденото гориво;
14. маси:
 - а) маса на ВС без гориво;
 - б) маса на горивото на борда на ВС;
 - в) предвидена излетна маса;
15. брой на лицата на борда - екипаж и пътници;
16. време на заминаване от началния пункт;
17. време на пристигане в крайния пункт;
18. полетно и полетно заето време на членовете на екипажа;
19. остатък гориво на борда на ВС след полета;
20. инциденти и наблюдения по време на полет;
21. подпис на командира на ВС.

(2) Собственикът или ползвателят на ВС осигурява водене на технически записи за отказите и неизправностите на ВС в експлоатация и тяхното отстраняване, изразходваните ресурси на ВС и основните му агрегати и текущия статус на изпълнение на програмата за техническо обслужване.

(3) Образците на формулярите на полетния лист по ал. 1 и на техническите записи по ал. 2 се одобряват от ГД "ГВА", може да се разделят на части в зависимост от типа ВС и условията на неговата експлоатация и да включват допълнителна информация.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Собственикът или ползвателят на ВС съхранява полетните листове и техническите записи на ВС за период 36 месеца.

Чл. 64. (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) Собственикът или ползвателят на ВС води следните записи за експлоатационните параметри на ВС и ги съхранява най-малко 12 месеца след изразходване на ресурса на ВС, компонента или агрегата:

1. за ВС като цяло:

а) време, полетно време и брой полети от началото на експлоатация;

б) фактическа маса и балансировка;

в) оборудването, което е монтирано допълнително или е снето от борда;

г) вида, обема и датите на изпълнение на работите по техническото обслужване и модификации;

д) (доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) хронологичен списък на изпълнените директиви и указания по летателна годност и метода за изпълнение;

2. за основните агрегати на ВС:

а) време, полетно време и цикли от началото на експлоатация;

б) време, полетно време и цикли след последния капитален ремонт;

в) дата на последния капитален ремонт;

г) дата на последното техническо обслужване;

3. (изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) за компоненти и агрегати с ограничен ресурс:

а) записите по т. 2, и

б) записи за експлоатацията им, които осигуряват спазване на ограниченията върху ресурса, и

в) дата на последното техническо обслужване.

Чл. 65. (1) Командирът на ВС спазва съответните закони, норми и правила на държавата, над чиято територия прелита.

(2) Командирът на ВС носи отговорност за експлоатацията и опазването на ВС, а също така и за безопасността на всички пътници на борда в течение на полетното време.

(3) Ако аварийна ситуация изисква нарушаване на местните норми или правила, командирът на ВС незабавно уведомява местния пълномощен за гражданската авиация орган. По искане на държавата, където е настъпил инцидентът или са нарушени норми или правила, командирът на ВС прави доклад до пълномощния орган и в срок 10 дни изпраща копие от доклада в ГД "ГВА".

(4) Командирът на ВС уведомява най-близкия пълномощен орган чрез използване на най-бързото от достъпните му средства за връзка за всяко събитие по време на полет, довело до сериозни телесни повреди или смърт на човек при обстоятелства, свързани с полета, или е нанесена значителна щета на ВС или имуществото на борда.

(5) Командирът на ВС трябва да разполага на борда с необходимата информация за службите за търсене и спасяване над територията, на която ще протича полетът.

Чл. 66. (1) Командирът на ВС започва полет само когато разполага с официална информация, че всички наземни и/или водни средства, непосредствено необходими за полета, за безопасната експлоатация на ВС и за

защита на пътниците, съответстват на условията на конкретния полет и ще се използват правилно за тези цели.

(2) Командирът на ВС не използва летища в условия под установените експлоатационни минимума от държавата, където е разположено съответното летище, освен в случаите на специално разрешение от тази държава.

Чл. 67. (1) Командирът на ВС преди полет чрез устно инструктиране или чрез нагледни средства осигурява запознаване на членовете на екипажа и пътниците за разположението и начина на използване на:

1. предпазните колани и съответните случаи на използване;
2. аварийните изходи;
3. спасителни жилетки;
4. кислородно оборудване;
5. друго аварийно-спасително оборудване за индивидуално използване, включително действията с него при аварийна ситуация.

(2) Командирът на ВС преди полет е длъжен да осигури запознаването на всички лица на борда с разположението и начина на използване на аварийно- спасителното оборудване, предназначено за колективно използване.

(3) В случаите на аварийна обстановка по време на полет командирът на ВС осигурява всички лица на борда да бъдат инструктирани за действията, произтичащи от тази обстановка.

Чл. 68. (1) Командирът на ВС започва полет, след като безспорно установи, че:

1. въздухоплавателното средство е регистрирано по съответния начин, има летателна годност и удостоверенията за това се намират на борда;
2. на борда на ВС се намират съответните прибори и оборудване, необходими при очакваните условия на полета;
3. (изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) на ВС е изпълнено техническо обслужване съгласно одобрена програма за техническо обслужване и то е допуснато до експлоатация;
4. масата и балансировката на ВС позволяват безопасно изпълнение на полета с отчитане на очакваните условия;
5. всеки намиращ се на борда товар е правилно разположен и укрепен;
6. няма да се превишат по време на полета експлоатационните ограничения на ВС, съдържащи се в неговото ръководство за летателна експлоатация.

(2) Въздухоплавателното средство се експлоатира от екипажа:

1. в съответствие с неговото удостоверение за летателна годност;
2. (доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) в рамките на експлоатационните ограничения, предписани от производителя (държателя на типовия сертификат) на ВС и/или ГД "ГВА";
3. в границите на ограниченията по маса в съответствие с прилаганите стандарти при сертификацията по шум.

(3) На борда на ВС трябва да има таблици, списъци, маркировка на приборите или комбинация от такова визуално представяне, съдържащи предписаните експлоатационни ограничения.

(4) Бордните прибори и системи, свързочното и навигационното оборудване на ВС, запасът от гориво, масло,

кислород и други предвидени за ВС течности и газове трябва да съответстват на условията на полета.

(5) Командирът на ВС е длъжен да се увери, че свидетелствата за правоспособност на всички членове на екипажа са валидни, в тях са поставени съответните квалификационни отметки, както и че членовете на екипажа имат съответното ниво на професионална подготовка за условията на полета.

(6) Съставът на екипажа се определя от изискванията на ръководството за летателна експлоатация и от други документи, имащи връзка с удостоверението за летателна годност на ВС.

(7) Командирът на ВС е длъжен:

1. да не започва изпълнението на полет в случай, че член на екипажа не е в състояние да изпълнява своите задължения поради заболяване, умора, въздействие на алкохол или наркотични вещества;

2. да завърши полета на най-близкото пригодно летище в случай на нарушаване на работоспособността на член от екипажа поради умора, заболяване, кислороден глад или други причини.

Чл. 69. (1) Преди полета командирът на ВС се запознава с цялата налична метеорологична информация, касаеща предвидения полет. Подготовката за полет, изпълняван по правилата за полети по прибори (ППП), включва:

1. изучаване на наличните метеорологични данни и прогнози за предвидените за ползване летища и маршрути;

2. планиране на действия за случаите, когато полетът не може да завърши по план поради влошаване на метеорологичните условия.

(2) Командирът на ВС не започва полет, когато полетът:

1. се изпълнява по правилата за визуални полети (ПВП), докато текущите метеорологични данни или комбинация от текущи метеорологични данни и прогнози не покажат, че метеорологичните условия по маршрута или тази част от маршрута, която ще се изпълнява по ПВП, позволяват спазването на тези правила;

2. се изпълнява по ППП и се изисква резервно летище, до момента на получаване на информация, че метеорологичните условия в пункта за кацане или най-малко на едно резервно летище ще съответстват на експлоатационните минимума на летището или ще бъдат по-благоприятни към планираното време на пристигане в съответния пункт;

3. се изпълнява по ППП и не се изисква резервно летище:

а) ако за летището в пункта за кацане не са предписани стандартни схеми за инструментален заход за кацане;

б) ако текущата метеорологична информация не покаже, че към момента на пристигане в пункта за кацане и два часа преди и след това ще се запазват следните метеорологични условия: долната граница на облачността е най-малко 300 м над минимума по стандартните процедури и видимостта е най-малко 5,5 км или с 4 км над минимума по стандартните процедури.

(3) Командирът на ВС продължава полета към планирания пункт за кацане, ако последната достъпна метеорологична информация покаже, че метеорологичните условия в пункта за кацане или най-малко на едно резервно летище ще съответстват към планираното време на пристигане в съответния пункт на експлоатационния минимум на летището или ще бъдат по-благоприятни.

(4) Командирът на ВС е длъжен да прекрати захода за кацане в тази точка, където се нарушава експлоатационният минимум на летището, с изключение на аварийните случаи.

(5) Командирът на ВС не започва полет, когато се очакват условия на обледенение, ако ВС не е оборудвано за полети в такива условия.

Чл. 70. (1) За всички случаи на полети, изпълнявани по ППП, се избира и посочва в плана за полет минимум

едно резервно летище за пункта за кацане с изключение, когато:

1. продължителността на полета и преобладаващите метеорологични условия дават достатъчна увереност, че към планираното време на пристигане в пункта за кацане, а също така два часа преди и след това заходът за кацане и кацането ще бъдат изпълнени във визуални метеорологични условия;

2. летището за кацане се намира в изолиран район и липсва пригодно резервно летище.

(2) При полети, изпълнявани по ППП, командирът на ВС спазва схемите за полети по прибори, установени от държавата, където се намира летището.

Чл. 71. (1) Придвижване в зоната за маневриране на летището е разрешено само в случай, че собственикът или ползвателят на ВС е възложил изрично извършване на маневриране върху управляващия ВС.

(2) В случаите по ал. 1 управляващият ВС трябва да е подготвен да изпълнява рулиране с ВС; да има квалификационна отметка за радиотелефонен оператор, ако се изисква радиовръзка, и да е инструктиран от компетентно лице за плана на летището и при необходимост за маршрутите на движение, знаците, маркировката, светлинната сигнализация, инструкциите от РВД, фразеологията и правилата, а също така да спазва експлоатационните стандарти за безопасно движение на ВС на летището.

Чл. 72. (1) По време на излитане и кацане всички членове на екипажа са длъжни да са на работните си места.

(2) При полет по маршрута всички членове на екипажа трябва да са на работните си места с изключение на случаите, когато е необходимо да ги напуснат по задължения, свързани с експлоатацията на ВС.

(3) Всички членове на екипажа използват предпазни поясни колани.

Чл. 73. (1) Главният директор на ГД "ГВА" въвежда и организира изпълнението на програма за периодичен контрол върху лицата, извършващи полети от общата авиация.

(2) Собственикът или ползвателят на ВС осигурява неограничен достъп на инспектори от ГД "ГВА" до неговите ВС, до всички места, свързани с експлоатацията на ВС, и до пълната информация, касаеща ВС и изпълняваните от тях полети.

(3) Периодичните технически инспекции върху ВС се осъществяват от инспектори по въздухоплаването от ГД "ГВА" на всеки 100 пролетени от ВС часове, но не по-малко от веднъж годишно.

Чл. 74. Главният директор на ГД "ГВА" издава експлоатационни указания за общата авиация с цел спазване на международни стандарти, въвеждане на български стандарти и безопасна експлоатация на ВС.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. "Аварийно-спасителни работи" са полети, извършвани с цел търсене и спасяване на хора, търпящи бедствие, като откриване на пострадали от въздуха и/или превоза им до безопасно място, доставки на вода, храна и предмети, необходими за оцеляване или превоз на спасители и тяхната екипировка.

2. "Авиохимически работи" (разпръскване на вещества от въздуха) са всички полети за разпръскване върху определена зона на течни или твърди химикали, вещества или субстанции от въздуха в помощ на селското и горското стопанство, за борба с насекоми, специално третиране на определени части от земната или водната повърхност и др. Изключва се разпръскването от въздуха на живи микроорганизми, насекоми и техни

ларви.

3. "Борба с горски пожари" са полети за наблюдение и/или откриване на горски пожари, доставяне на субстанции, необходими за предотвратяване и борба с пожари. Включва и превоз на огнеборци, отговорни и упълномощени лица до зоната на пожара.

4. "Борба с пожари" са полети на ВС, при които то се използва за доставка на вода, химикали и други гасящи вещества с цел потушаване на пожар. Включва и превоз на огнеборци.

5. "Време на полета (пълно полетно време)" е времето от момента на движение на ВС със собствена или външна тяга до момента на спиране след полета.

6. (Изм. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) "Генерална декларация" е документ, съдържащ сведения за ВС, екипажа, лицата и товара, които се изискват в определени случаи от органите за граничен контрол.

7. "Геофизични изследвания и картиране от въздуха" са полети на ВС с цел получаване на информация от въздуха за местоположението, количеството или свойствата на природните ресурси или такава информация за други обекти и явления върху и под земната или водната повърхност чрез специализирана апаратура, носена на борда на ВС.

8. "Главна база" на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, е мястото, откъдето той организира провеждането на полетите и където обикновено се намират неговите ВС и екипажи.

9. "Ден" е периодът, започващ половин час след началото на сутрешния сумрак и завършващ половин час преди края на вечерния сумрак. Сумраците завършват вечер, когато центърът на слънчевия диск се намира 6° под хоризонта, и започват сутрин, когато центърът на слънчевия диск се намира 6° под хоризонта.

10. "Достоверни източници" са държавни пълномощни органи; международни правителствени, неправителствени и търговски организации, свързани с гражданското въздухоплаване; предварителни и окончателни доклади от разследване на авиационни произшествия и сериозни инциденти; резултати от изследвания в областта на гражданското въздухоплаване, проведени от компетентни лица (научни институти, висши учебни заведения, академични институции), доклади от авиационни оператори, резултати от проверки на ГД "ГВА".

11. "Контрол върху диви животни" е използване на ВС за наблюдение, хващане и преместване на диви животни, вземане на проби от или поставяне на телеметрични уреди върху диви животни.

12. (Изм. - ДВ, бр. 70 от 2001 г.) "Мокър лизинг" е договор, по силата на който лизингодателят (авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи) предоставя за ползване на лизинг ВС с екипаж на друг авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, или лице (лизингополучател) и ВС се експлоатира под условията на свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи или друг равностоен документ на лизингодателя, под търговския контрол и в съответствие с търговските права на лизингополучателя.

13. "Наблюдения и въздействия върху времето" са полети от ВС, снабдени със специални средства за въздействие върху времето или оборудвани за събиране и предаване изключително на метеорологична информация.

14. "Патрулиране и наблюдение от въздуха" са полети на ВС с цел наблюдение и/или охрана от въздуха на обекти и/или събития на земята и/или във водата.

15. "Полет с увеличена продължителност" е всеки полет на самолет с два газотурбинни двигателя, при който полетното време с крейсерска скорост при един неработещ двигател (в стандартни атмосферни условия и спокоен въздух) от точка на маршрута до съответстващо резервно летище превишава 60 минути.

16. "Полети за спешна медицинска помощ" са полети на специално оборудвани ВС с цел бързо транспортиране на болни и пострадали лица за оказване на квалифицирана медицинска помощ. Включват превоз на

медицински лица до мястото, където има спешна нужда от тях.

17. "Полети за скокове с парашути" са полети на ВС, при които определени лица се спускат по въздуха от ВС до земята, използвайки парашути през време на цялото снижение или част от него.

18. (Доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) "Полети на общата авиация" е всеки полет на ВС, който не е търговски полет или полет за извършване на специализирани авиационни работи.

19. "Полетно време" за член от екипажа на самолет съвпада с пълното полетно време. За екипажа на вертолетите полетното време включва пълното полетно време и каквото и да е друг период, през който се въртят носещите винтове.

20. "Полетно заето време" за член от екипажа е общото време от момента, когато даденият член от екипажа започва да изпълнява своите задължения непосредствено след периода на почивка и преди изпълнение на полет или серия от полети, до момента, когато той е освободен напълно от служебни задължения след завършване на този полет или серия от полети.

21. "Подходящо резервно летище" е съответстващо резервно летище, на което съгласно метеорологичните данни и прогнози или комбинация от тях показват, че през предполагаемото време на използване метеорологичните условия ще съответстват или ще са по-благоприятни от експлоатационния минимум на летището, и съобщенията за състоянието на пистите показват, че може да бъде изпълнено безопасно кацане.

22. "Постоянно привлечено лице" е юридическо или физическо лице, притежаващо съответна компетентност, с което е сключен договор, по силата на който това лице е поело съответни задължения и отговорности.

23. "Превоз на товари на външно окачване" е превоз на товари по въздуха, свързани по подходящ начин с ВС и намиращи се извън него.

24. "Разглеждане на забележителности от въздуха или забавление" са полети с посочената цел, започващи и завършващи от един и същи пункт.

25. "Реклама от въздуха" са полети за изписване на знаци в небето, изпълнение на фигури от ВС, теглене на плакати и флагове, хвърляне на листовки и други публични представления във въздуха.

26. "Ръководство на оператора" е комплектът документи на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, включващ: ръководство за провеждане на полети; ръководство за контрол върху техническото обслужване; програма за техническо обслужване; програма за подготовка на персонала; норми за работно време и почивка и други задължителни или въведени от оператора норми.

27. "Сериозни дефекти" са пукнатини, пластични деформации, изгаряния или дълбока корозия по силовите елементи от конструкцията, двигателите и въздушните винтове, открити по време на техническо обслужване или проверки на ВС, а също така откази на аварийни системи, открити при техническо обслужване.

28. "Специализирани авиационни работи" са полети на ВС, при които то се използва за предоставяне на специализирано обслужване от въздуха на такива области като селско стопанство, строителство, фотография, наблюдение, надзор, патрулиране, търсене и спасяване на търпящи бедствие, реклама от въздуха и др.

29. "Специални строителни или монтажни операции от въздуха" са полети на ВС за извършване на специфични операции от въздуха, като монтаж на високи конструкции, полагане на проводници на електрическата или друга мрежа и др.

30. "Спортни полети" са полети, при които се демонстрират и оценяват умения за пилотиране без ограничения на пространственото положение на ВС на състезателен принцип или тренировки за такива демонстрации, изпълнявани от специално утвърдени за целта ВС. Включват свободните (без връзка с друго ВС или земята) полети с безмоторни ВС.

31. (Изм. - ДВ, бр. 70 от 2001 г.) "Сух лизинг" е договор, по силата на който лизингодателят (авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи,

или лице) предоставя за ползване на лизинг ВС без екипаж на друг авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, (лизингополучател) и ВС се експлоатира под условията на свидетелството за авиационен оператор за специализирани авиационни работи или друг равностоен документ на лизингополучателя, под неговия търговски контрол и в съответствие с неговите търговски права.

32. "Съответстващо резервно летище" е летище, на което е осигурено изпълнение на изискванията към характеристиките на самолета при кацане, което ще бъде отворено тогава, когато се очаква неговото използване, и на което има необходимите средства и обслужване: обслужване на въздушното движение, светлинно оборудване, средства за връзка, метеорологично обслужване, навигационни средства, аварийно-спасително обслужване и противопожарна охрана, и поне една подходяща процедура за подход по прибори.

33. (Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

34. (Отм. - ДВ, бр. 14 от 2009 г.).

35. "Фотографиране от въздуха" са полети на ВС с цел получаване на изображения на земната повърхност от въздуха чрез фотокамера или други измерващи и записващи устройства.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Тази наредба се издава на основание чл. 64, ал. 7 във връзка с

§ 6, ал. 1 от преходните и заключителните разпоредби на Закона за гражданско въздухоплаване във връзка с Анекс 6 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и документите на Международната организация за гражданско въздухоплаване - Doc 8335, Doc 9389, Doc 9376, и JAR-OPS.

§ 3. (1) Лицата, притежаващи сертификати за компетентност, издадени по досегашния ред, запазват правото да извършват дейностите, определени в сертификата до изтичане срока на неговата валидност.

(2) След изтичане срока на валидност на сертификата се прилагат процедурите по глава втора, раздел III.

§ 4. Главният директор на ГД "ГВА" дава указания по прилагане на наредбата.

§ 5. При извънредни обстоятелства, като природни бедствия и аварии, главният директор на ГД "ГВА" дава временни разрешения за участие в аварийно-спасителни работи.

§ 6. Тази наредба влиза в сила два месеца след датата на обнародването ѝ в "Държавен вестник".

НАРЕДБА за допълнение на Наредба 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори
(ДВ, бр. 85 от 2001 г., в сила от 2.10.2001 г.)

§ 1. Навсякъде в текста на наредбата след думите "министъра на транспорта и съобщенията" се добавя "или упълномощено от него лице".

.....

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ към Наредба 37 от 5 октомври 2007 г. за условията и реда за издаване на свидетелства на авиационните оператори за търговски въздушен превоз в съответствие с изискванията на JAR-OPS и контрола върху тях (ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

.....

§ 6. В Наредба 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори (обн., ДВ, бр. 17 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 48 от 2001 г.; изм., бр. 70 от 2001 г.; доп., бр. 85 от 2001 г.; изм., бр. 65 от 2002 г.) се правят следните изменения и допълнения:

.....

29. Навсякъде думите "търговски въздушен превоз" или "търговски въздушни превози" се заличават.

30. Навсякъде думите "авиационен оператор" и съкращението "АО" се заменят с "авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи".

31. Навсякъде след думите "свидетелство за авиационен оператор" или съкращението "САО" се добавят съответно думите "за специализирани авиационни работи" или "САО-САР".

32. Навсякъде думите "Гражданска въздухоплавателна администрация" или "ГВА" се заменят с думите "Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или "ГД "ГВА".

.....

НАРЕДБА за изменение и допълнение на Наредба 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи (ДВ, бр. 36 от 2012 г.)

.....

§ 16. Навсякъде в наредбата:

1. Думите "министъра на транспорта и съобщенията" се заменят с "министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията", а "Министерство на транспорта и съобщенията" се заменят с "Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията".

2. Абревиатурата "ЗАП" се заменя с "Административнопроцесуалния кодекс".

.....

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ
към Наредба 37 от 19 октомври 2016 г.
за авиационните оператори
(ДВ, бр. 87 от 2016 г., в сила от 4.11.2016 г.)

.....
§ 3. Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в „Държавен вестник“ и отменя

Наредба 37 от 2014 г. за условията и реда за издаване на свидетелства на авиационните

оператори и контрола върху тях (ДВ, бр. 93 от 2014 г.) и Наредба 24 от 2000 г. за издаване

свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи (ДВ, бр. 17 от 2000 г.).

§ 4. Всички записи и данни, съдържащи се в регистъра по чл. 5 от Наредба 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи, включително до деня на отмяната ѝ, ще продължават да се ползват от инспекторите в ГД "ГВА" в хода на осъществяваната от тях инспекционна дейност и ще имат доказателствена сила на данни и записи, вписани в действащ официален регистър.

§ 5. Всички служебни дела по чл. 5, ал. 2 от Наредба 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи на притежателите на CAO – CAP, които ще подадат заявление за получаване на оправомощаващи документи по реда на тази наредба, ще продължават да се ползват от инспекторите на ГД "ГВА" в хода на осъществяваната от тях инспекционна дейност за целите на непрекъснатостта на надзора, осъществяван от ГД "ГВА".

.....
Приложение 1

към чл. 12, ал. 2, т. 5 и 7

(Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

Информация за ВС и персонала, изисквана от кандидата за получаване на CAO-CAP

I. Информация за всяко ВС поотделно.

1. Тип и модел на ВС.
2. Година на производство и сериен номер.
3. Национални и регистрационни знаци.
4. Документ, удостоверяващ право на собственост, право на ползване

върху ВС и др.

5. Максимална излетна маса.

6. (Доп. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.) Категория по шум и емисии от

двигателите (ако е приложимо).

7. Общо време на експлоатация (часове, календарно време и цикли).

8. Време на експлоатация след последния капитален ремонт (часове,

календарно време и цикли).

9. Списък на изпълнените директиви (указания) за летателна годност и

булетини на организацията, отговорна за типа ВС.

10. Текущ статус на съответствие с програмата за техническо обслужване - изпълнени прегледи по програмата и условия за валидност на свидетелството за техническо обслужване на ВС.

11. Модел, дати на производство и серийни номера на двигателите.

12. Общо време на експлоатация за всеки двигател (часове, календарно време и цикли).

13. Време на експлоатация след последния капитален ремонт за всеки двигател (часове, календарно време и цикли).

14. Списък на изпълнените директиви (указания) за летателна годност и бюлетини за всеки двигател.

15. Списък на аварийното оборудване.

16. Списък на наличното пилотажно, навигационно и свързочно оборудване на ВС, осигуряващо характеристиките на ВС за специалните одобрения или разрешения по заявената спецификация на CAO-CAP.

17. Номенклатура на производителя, серийни номера, тип и списък на записваните данни за полетните записващи устройства.

II. За наличното бордно оборудване за специализирани авиационни работи се дава подробна информация, включваща вид, брой и производител, технически характеристики, норми за техническа и летателна годност.

III. Информация за наземното и специално оборудване, включваща вид, брой и производител на това оборудване, технически характеристики и условия на експлоатация.

IV. Информация за лицензирания персонал.

1. Имена и ЕГН.

2. Длъжност.

3. Номер на свидетелството за правоспособност и квалификационни отметки.

4. Последна квалификационна проверка, дата и оценка.

5. Медицинско свидетелство, и дата на протокола.

6. Последна тренажорна подготовка, дата и оценка.

7. Общо пролетяно време.

8. Общото пролетяно време на последния тип ВС, като се посочва длъжността в екипажа.

9. Последен преминал курс в УЦ, дата и място.

V. Допълнителни данни за нелицензирания персонал, ангажиран с работа по ВС.

1. Имена, дата и място на раждане.
2. Завършено образование - специалност, учебно заведение.
3. Професионален стаж в авиацията, място на последната такава длъжност

и продължителност на заемането ѝ.

4. Описание на работите, които ще изпълнява.

Приложение 1а

към чл. 12, ал. 2
(Ново - ДВ, бр. 36 от 2012 г.)

ОБРАЗЕЦ!

ДО

ГЛАВНИЯ ДИРЕКТОР

НА ГД „ГВА”

ЗАЯВЛЕНИЕ

за първоначално издаване, продължаване валидността, промяна на/в Свидетелството
за авиационен оператор (CAO – CAP)

(необходимото се подчертава)

на „.....“

(наименование на заявителя/оператора)

I. СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ РАБОТИ					
Обект на сертифициране	Обхват на сертификацията (отбележете вярното) (v)				
		NR	NT	DF	
Превоз на товари на външно окачване (AW-1)					
Строително-монтажни работи					

Въздуха (AW-2)				
Патрулиране и наблюдение от въздуха (AW-3)				
Фотографияне от въздуха (AW-4)				
Геофизични и изследвания и картиране от въздуха (AW-5)				
Борбаспожари, вкл. горски (AW-6)				
Авиомич				

ески рабо ти (А W- 7)					
Наб люд ени е и/ил и възд ейст вие върх у вре мет о (АW -8)					
Ава рий но-с пас ител ни рабо ти (А W- 9)					
Рекл ама от възд уха (АW -11)					
Пол ети, свър зани с конт рол върх у див и жив отн и (АW					

-12)					
II. ДРУГИ ВИДОВЕ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	К	NO	NR	NT	DF
Спорти и полети (AW-15)					
Теглене на безмоторни ВС (AW-17)					
Полети за скокове с парашут (AW-18)					
Полети със специално предназначение					

по чл. 646 ЗГВ (AW -19)					
Ш. СПЕ ЦИ АЛ НИ ИЗИ СК ВА НИ Я ЗА ОП ЕРИ РАН Е	К	NO	NR	NT	DF
Пол ети по пра вил ата за визу алн и пол ети сам о през деня (D1)					
Пол ети сам о по пра вил ата за визу алн и пол ети (D2)					
Дру ги (D3)					

--	--	--	--	--	--

К – означава процедури, свързани със сертифициране за издаване на разрешение за първи път;

Р – означава процедури, свързани изключително с продължаване на валидността на Удостоверение АОС;

Н – означава процедури, свързани с разширяване обхвата на оперативните спецификации;

W – означава подновяване валидността на разрешения, валидността на които е изтекла преди не повече от 12 месеца; NO – означава процедури, свързани с разширяване географската зона на провежданите операции;

NR – означава процедури, свързани с разширяване на вида на провежданите операции;

NT – означава процедури, свързани с въвеждане на нов вид или тип въздухоплавателно средство в състава на флота;

DF – означава процедури, свързани с добавяне на поредно въздухоплавателно средство към наличния флот.

СПИСЪК НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА			
№	Тип въздухоплавателно средство	Регистрационен номер	Видове разрешена дейност
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

С уважение:.....
(име, подпис на отговорния ръководител)

Приложение 2

към чл. 12, ал. 2, т. 14
(Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.,
ново, бр. 36 от 2012 г.)

Информация, която се предоставя за оценка на финансово-икономическото осигуряване на дейността на кандидат за първоначално издаване на CAO – CAP

.....(наименование на търговеца)

I. Прогнозна информация за заявената въздухоплавателна дейност за една година:

№	Показател	Прогноза за периода	Мярка
---	-----------	---------------------	-------

	Пролетени часове – общо (1+2+3)		часа
1.	Пролетени часове в работа – общо, в т.ч. по типове ВС (1.1.+1.2+...1.n):		часа
	1.1.		часа
	1.2.		
	1.n.		часа
2.	Пролетени часове в служебни прелитания – общо, в т.ч. по типове ВС (2.1+2.2+...2.n):		часа
	2.1.		часа
	2.2.		
	2.n.		часа
3.	Пролетени часове в тренировки – общо, в т.ч. по типове ВС (3.1+3.2+...3.n):		часа
	3.1.		часа
	3.2.		часа
	3.n.		часа

II. Прогнозна информация за персонала, осигуряващ заявената въздухоплавателна дейност по т. I:

№	Показател	Прогноза за периода	Мярка
1.	Наети лица по трудово правоотношение (среден списъчен брой), в т. ч.:		бр.
	а) летателен персонал		бр.
	б) технически персонал		бр.
2.	Средства за РЗ за наети по трудови правоотношения		хил. лв.
3.	Средна месечна работна заплата на 1 нает по трудова правоотношение (2:1) : 12 месеца		лева

III. Прогнозна финансово-икономическа информация за необходимите финансови средства, осигуряващи персонала, съоръженията, оборудването, сградите, техническото обслужване и други, необходими за осъществяването на заявената въздухоплавателна дейност по т. I:

№	Показател	Прогноза за периода	Мярка
1.	Разходи за оперативна дейност (1.1+1.2+1.3+1.4)		хил.лв.
	1.1. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т. ч.:		хил.лв.
	а) разходи суровини и материали, в т. ч.:		хил.лв.
	– разходи за ГСМ		хил.лв.
	– разходи за резервни части и окомплектовка		хил.лв.
	б) разходи за външни услуги, в т. ч.:		хил.лв.
	– разходи за наем (лизинг) на ВС		хил.лв.
	– разходи за застраховки		хил.лв.
	– разходи за обучение		хил.лв.
	– разходи за техническо обслужване		хил.лв.

	– разходи за летищни и аеронавигационни такси		ХИЛ.ЛВ.
	– разходи за наземно обслужване		ХИЛ.ЛВ.
	1.2. Разходи за амортизация и обезценка, в т. ч.:		ХИЛ.ЛВ.
	а) разходи за амортизация		ХИЛ.ЛВ.
	б) разходи от обезценка		ХИЛ.ЛВ.
	1.3. Разходи за персонала, в т. ч.:		ХИЛ.ЛВ.
	а) разходи за възнаграждения		ХИЛ.ЛВ.
	б) разходи за осигуровки		ХИЛ.ЛВ.
	1.4. Други разходи		ХИЛ.ЛВ.
2.	Приходи от оперативна дейност, в т. ч.:		ХИЛ.ЛВ.
	– приходи от услуги		ХИЛ.ЛВ.
3.	Печалба (2-1)		ХИЛ.ЛВ.

Изготвил:

Име, фамилия, длъжност

Подпис:

Тел. за контакти:

Дата:

Подпис на управителя,

изпълнителния директор:

Име, фамилия:

печат:

Приложение 3

към чл. 13, ал. 2

(Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.,

доп., бр. 36 от 2012 г.)

Предварителна оценка на заявление за CAO-CAP

Предварителна оценка на заявлението за CAO-CAP се прави по отношение на изискванията към кандидата и с цел на достатъчно ранен етап да се коригира заявлението преди експлоатационната инспекция.

(Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.).

I. Общи условия.

За получаване на положителна първоначална оценка кандидатът за издаване на CAO-CAP трябва да:

1. (отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.);

2. предвижда подходяща структура на маршрутите и зони на опериране за изпълнение на заявената въздухоплавателна дейност;

3. предвижда покриващо нуждите ниво на обслужване на клиентите си;

4. (доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.)

има положителна прогноза за очакваните икономически показатели от експлоатацията на ВС и осигурява финансово заявената въздухоплавателна дейност;

5. е създад подходяща административна структура и разполага с персонал, съоръжения, оборудване, сгради, договори за обслужване, ръководства на оператора и др., необходими за получаване на CAO-CAP;

6. разполага с ВС, които:

а) имат подходящи на планираните видове полети експлоатационни характеристики;

б) могат да извършват полети в съответните зони и летища;

в) имат необходимото за предвижданите видове полети оборудване;

г) са осигурени с техническо обслужване и достатъчно резерви;

7. има потенциални възможности да изпълнява планираните видове полети, за което:

а) може да оперира безопасно с наличните ресурси;

б) разполага с достатъчно екипажи да изпълнява полетите си, без да нарушава ограниченията по работно време;

в) предвижда използване на заявените ВС по предназначение;

г) предвижданата интензивност на полетите позволява правилно изпълнение на програмата за техническо обслужване;

8. е определил маршрути, летища, зони, минимални височини и други условия на полета, гарантиращи безопасна експлоатация на ВС с наличното навигационно оборудване;

9. предвижда минимума на летищата, съответстващи на стандартите;

10. е възложил задължения и отговорности на ръководния персонал по начин, гарантиращ безопасна експлоатация на ВС без загуба на организационни и управленски възможности и контрол;

11. може да изпълнява нормативните изисквания към притежател на CAO-CAP;

12. предвижда прилагане на програма за безопасна експлоатация и предотвратяване на произшествия.

II. Техническа оценка.

Тази оценка включва общ преглед на правилата, процедурите и методите в ръководството за провеждане на полетите, ръководството за управление и контрол на системата за техническо обслужване, програмите за обучение, програмите за техническо обслужване, програмата за предотвратяване на произшествия и другите експлоатационни документи, издадени от заявителя.

Допълнително се проверяват и следните аспекти от дейността на

заявителя:

1. Административната структура и методите на управление.
2. Квалификация и опит на лицата от ръководните длъжности.
3. Политика на заявителя към персонала.
4. Установената система за водене на записи за експлоатацията на ВС, техническото обслужване и лицензирания персонал.
5. Договори за техническо обслужване на ВС, обучение и тренировка на персонала и други услуги.
6. Договори за наем/лизинг на ВС.

Приложение 4

към чл. 14, ал. 2

(Доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.)

Експлоатационна инспекция

(Доп. - ДВ, бр. 36 от 2012 г.) В хода на

експлоатационната инспекция се установяват практиката на кандидата в управлението и провеждането на полети, наличието на необходимото оборудване, експлоатационните процедури и съответствието им с нормите в гражданското въздухоплаване, организацията на обслужване на пътниците и другите клиенти, както и компетентността на административния, летателния и наземния персонал и финансовото осигуряване на заявителя.

I. Инспекция на организацията и управлението.

Инспекцията на организацията и административното управление включва:

1. Изучаване на организационната структура, методите за управление и основните принципи на дейност на заявителя.
2. Проверка за наличността на ясни равнища на установените пълномощия, задължения и отговорности на подчинените подразделения и отделни длъжностни лица.
3. Проверка на системата и процедурите за поддържане и обновяване на правилата и експлоатационни инструкции на оператора.
4. Проверка на щатната окомплектованост на заявителя, както и на квалификацията и компетентността на персонала с оглед изпълнението на необходимите функции.

II. Подробна проверка на "Ръководството за провеждане на полети" и другите ръководства на оператора.

В процеса на проверка на ръководството за провеждане на полетите се

установява дали:

1. Ръководството за провеждане на полетите притежава формата, обхвата и съдържанието по приложение 5 и дали представените в него указания и инструкции са достатъчно съдържателни, ясни и директивни за изпълнителния персонал.

2. Документът позволява да се прилагат националните правила и изисквания, свързани с безопасността на въздухоплаването, и дали не противоречи на съответните правила на държавата, където ще се провеждат полетите.

3. Заявителят е в състояние ефективно да осъществи политиката и изпълни инструкциите, посочени в ръководството за провеждане на полетите.

4. Установени ли са стандартни процедури по отношение на всички функции на членовете на екипажа.

5. Заявителят е разработил ефективни процедури за преразглеждане, разпространение и използване на ръководството за провеждане на полетите от целия експлоатационен персонал и лицата, които го използват при изпълнение на служебните си задължения.

III. Инспекция на работата на наземните средства.

При инспекцията на експлоатацията на земята:

1. Удостоверява се на място дали персоналът на заявителя, програмата за подготовка, наземното оборудване и средства отговарят на изискванията и са пригодни за осъществяване на полетите, указани в заявлението.

2. Проверяват се зданията, които ще се използват от авиационния превозвач на всяко базово и крайно летище, в това число.

3. Проверява се обзавеждането на сградите, необходимо за изпълнение на заявените полети и услуги.

4. Проверява се организацията и качеството на наземното обслужване.

5. Проверява се наличието на санитарна техника, средства за осигуряване на безопасността, сигурността и аварийно осветление.

6. Проверява се наличието на хангари, работилници за техническо обслужване и ремонт, помещения за административен и експлоатационен персонал, място за обслужване на пътници и за съхраняване и обработка на товари.

7. Инспекцията на използваните от заявителя основни и запасни летища удостоверява експлоатационната им пригодност за извършване на посочените в заявлението полети. (Не се провежда нова инспекция на основни и запасни

летища, посочени в заявлението, тогава, когато вече са били инспектирани от ГД "ГВА" и условията са известни. Тогава, когато от заявителя се предлага обширен район на действие по света, се инспектират само летищата, които са посочени от заявителя като главни.) Инспекцията включва проверка минимум на следните елементи:

- 7.1. писти;
- 7.2. зони, свободни от препятствия;
- 7.3. крайни участъци за спиране;
- 7.4. пътеки за рулиране;
- 7.5. перони и местостоянки;
- 7.6. светотехническо оборудване;
- 7.7. визуални и невизуални средства за кацане;
- 7.8. аеронавигационни средства и оборудване;
- 7.9. комуникации;
- 7.10. органи за обслужване на въздушното движение;
- 7.11. метеорологични служби;
- 7.12. служби за аеронавигационна информация;
- 7.13. машини и оборудване за обслужване на летището;
- 7.14. противообледеняване;
- 7.15. аварийно-спасителни и противопожарни средства и оборудване;
- 7.16. гориво-смазочни материали и правилата за работа с тях;
- 7.17. безопасността и сигурността;
- 7.18. препятствия, влияещи на провеждането на полети;
- 7.19. схеми за кацане по прибори и съответните им карти;
- 7.20. установената от държавата абсолютна/относителна височина за прелитане над препятствия;
- 7.21. експлоатационни минимума на летището;
- 7.22. организацията на наземното обслужване и подвижното оборудване, което ще се ползва от заявителя.

8. Инспекцията на органа за ръководство на полетите, изграден от авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи, удостоверява и оценява:

- 8.1. общата ефективност на органа;
- 8.2. метода за управление и ръководство на полетите;
- 8.3. работата на сътрудниците/диспечерите по осигуряване на полетите;
- 8.4. наличие на необходимото количество квалифициран персонал за

осъществяване на посочените в ръководството за провеждане на полетите методи за управление и контрол на полетите;

8.5. осигуряване спазване на нормите за работно време;

8.6. средствата за комуникация и процедурите по придвижване на съобщенията до екипажите (например уведомяване за опасни условия, отнасящи се към летищата или аеронавигационните средства, излъчване на NOTAM и др. под.);

8.7. метеорологичното осигуряване на полетите;

8.8. планирането на полетите;

8.9. методите за контрол върху протичането на полетите.

IV. Експлоатация на ВС.

1. Инспекцията на летателния състав и останалите членове на екипажа включва удостоверяване и оценка на:

1.1. разработените от заявителя процедури и програма за осигуряване на необходимата квалификация на летателния и кабинния състав;

1.2. наличието на необходимите свидетелства и квалификационна степен за персонала;

1.3. методите на обучение, курсовете за обучение, учебните пособия и оборудване, които заявителят е изложил в учебната програма, или юридическото лице, с което е сключен договор за извършване на посочената дейност, отговарят на изискванията за извършване на посочените в заявлението полети;

1.4. правилата за действие, определени от заявителя за всеки член на екипажа при аварийна обстановка или в ситуация, изискваща аварийна евакуация; надеждността на предложените правила се проверява чрез демонстрация на аварийната евакуация, както и при необходимост имитация на принудително кацане върху вода;

1.5. пълнотата и точността на изградената от заявителя система за документиране относно личните дела на екипажа, полетното и служебното време на екипажа; експлоатационната и полетна документация.

2. Инспекция на летателната експлоатация се извършва при първоначално издаване на CAO-CAP по реда на тази наредба. При инспекция на летателната експлоатация се провеждат проверовъчни полети по правило без пътници и в присъствието на минимално количество наблюдатели на борда, но в присъствие на длъжностни лица на заявителя. В хода на инспекцията се проверява:

2.1. планирането на полетите и спазване на изискванията за работно и

летателно време и почивките на летателния състав;

2.2. назначените кадри, екипажите, свидетелствата за правоспособност и възможностите на летателния състав за изпълнение на полетите;

2.3. планирането, организирането и провеждането на предварителната и предполетна подготовка на екипажите и на следполетните разбори;

2.4. провеждането на полета по всички етапи на неговото изпълнение: пускането на двигателите и рулирането, излитането и набирането на височина, полетът по маршрут, снижаването и подходът за кацане, кацането, както и действията на всеки член на екипажа;

2.5. документите на борда.

3. При проверката на техническото обслужване се проверява дали:

3.1. ръководството за контрол върху техническото обслужване е в съответствие с приложение 8 на наредбата и отговаря на необходимите изисквания за безопасното и ефективното провеждане на полетите;

3.2. заявителят е осигурил необходимата организация за техническо обслужване самостоятелно или чрез постоянно привлечени лица, а по отношение на персонала дали използва лица с необходимата квалификация;

3.3. заявителят е в състояние ефективно да реализира целите и изпълни инструкциите, посочени в ръководството за техническа експлоатация за всяко въздухоплавателно средство;

3.4. заявителят е разработил ефективни процедури за преразглеждане, разпространение и използване на съответните ръководства на оператора от целия експлоатационен персонал и лицата, които го използват при изпълнение на служебните си задължения.

Приложение 5

към чл. 30, ал. 1

(Отм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

Приложение 6

към чл. 35, ал. 1

и чл. 44, ал. 1

(Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

Изисквания към квалификацията и отговорности на ръководния състав

1. Ръководител на експлоатацията (главен пилот):

1.1. Квалификация - висше образование и авиационна квалификация, да има

правоспособност за изпълнение на разрешените на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, видове полети с този клас/тип ВС и най-малко 2 години опит като командир на ВС, да има най-малко 2 години опит през последните 5 години като командир на ВС с максимална сертифицирана маса над 5700 kg, ако операторът експлоатира такива ВС.

1.2. Отговорности. Ръководителят на експлоатацията (главен пилот) е отговорен за безопасното изпълнение на полетите и задълженията му включват:

1.2.1. контрол върху експлоатацията и спазването на експлоатационните стандарти при всички видове полети и ВС на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи;

1.2.2. координация на функциите, свързани с експлоатацията и експлоатационния контрол (наемане на ВС, двигатели и оборудване, планиране на екипажите, техническо обслужване на ВС, контрол върху затоварването, осигуряване на съответствие на ВС с условията на изпълняваните полети, както и цялостен контрол върху прилагането на РПП на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, контрол върху екипажите).

1.2.3. Организация, изпълнение и контрол на:

1.2.3.1. провеждане на полетите;

1.2.3.2. планиране и назначаване на екипажите;

1.2.3.3. програмите за тренировка на членовете на екипажите;

1.2.3.4. програмата за безопасност на полетите;

1.2.3.5. аварийния план на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

1.2.4. Отговаря за професионалната подготовка и прилагането на експлоатационните стандарти от екипажите, като:

1.2.4.1. разработва стандартните експлоатационни процедури;

1.2.4.2. разработва и въвежда всички задължителни за авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, програми за подготовка на членовете на екипажите;

1.2.4.3. при необходимост дава указания на екипажите;

1.2.4.4. одобрява използването от авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, летища и маршрути;

1.2.4.5. разглежда и взема необходимите мерки по всички доклади от членовете на екипажите;

1.2.4.6. разпространява информация от авиационни Происшествия и инциденти до персонала;

1.2.4.7. контролира летателните екипажи;

1.2.4.8. преупълномощава съответните квалифицирани лица, като предоставя правомощията си по типове ВС, записани в свидетелството на авиационен оператор за специализирани авиационни работи.

1.2.5. Отговорност за съдържанието на ръководствата на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

1.2.6. Разработване и съгласуване на изменения в ръководствата на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, и разпространението им.

1.2.7. Съгласуване с ГД "ГВА" на всички въпроси, свързани с летателната експлоатация на ВС, вкл. измененията в свидетелството на авиационен оператор за специализирани авиационни работи.

1.2.8. Съгласуване с други органи на въпросите, имащи връзка с летателната експлоатация.

1.2.9. Осигуряване на провеждането на полетите в съответствие с действащите нормативни документи, правила, стандарти и процедури и в съответствие с политиката на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи.

1.2.10. Планирането на екипажите да осигурява спазването на нормите за работно време и почивка.

1.2.11. Информирането на всички членове на екипажите за измененията в нормативните документи, правила, стандарти и процедури.

1.2.12. Получаването на аеронавигационна информация, свързана с безопасното изпълнение на полетите, и вземане на произтичащите от тази информация мерки.

1.2.13. Разпространение на информация, свързана с безопасността на полетите, вътрешна за авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, и външна, в съответствие с програмата за безопасност на полетите.

1.2.14. Квалификацията на членовете на екипажите.

1.2.15. Поддържане на актуална експлоатационна библиотека.

2. Главен инженер.

2.1. Квалификация - минимум средно техническо образование, свидетелство за правоспособност за техническо обслужване с квалификация В1/В2 за обслужване на един от експлоатираните от авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, типове ВС, най-малко 2 години

опит на техническа длъжност, свързана с изпълнение на техническо обслужване и поддържане на летателната годност на експлоатираните ВС.

2.2. Отговорности. Главният инженер отговаря за контрола върху техническото обслужване и осигуряването на летателна годност на ВС, като:

2.2.1. осигурява експлоатиране само на летателно годни ВС;

2.2.2. организира воденето и съхраняването на всички технически записи за ВС;

2.2.3. осигурява отстраняването на отказите и неизправностите на ВС в експлоатация;

2.2.4. контролира допускането до експлоатация на ВС след техническо обслужване, модификации или отстраняване на откази;

2.2.5. осигурява оборудването и зареждането на ВС да бъде в съответствие с условията на полета;

2.2.6. планира техническото обслужване, модификациите и съхраняването на ВС;

2.2.7. планира запасите с резервни части;

2.2.8. осигурява работите, изпълнявани върху ВС, да се извършват само от квалифицирани и правоспособни лица;

2.2.9. изважда ВС от експлоатация, когато състоянието му е такова, че не отговаря на стандартите или застрашава безопасността на експлоатацията;

2.2.10. поддържа програмата за техническо обслужване на ВС в съответствие с изискванията, като осигурява изменения в нея;

2.2.11. разработва и съгласува изменения в РКТО на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи;

2.2.12. осигурява изпълнението на програмата на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, за подготовка на техническия персонал;

2.2.13. прилага пълномощията, делегирани му от ръководителя на експлоатацията;

2.2.14. преупълномощава съответните квалифицирани лица, като предоставя правомощията си по отделни функции.

Приложение 7

към чл. 38, ал. 1 и

чл. 45, ал. 1

Съдържание на Програма за подготовка на персонала

1. Информация за инструкторския и преподавателския състав.

1.1. Задължения и отговорности.

1.2. Назначаване и контрол върху работата.

1.3. Изисквания към квалификацията и опита.

2. Подготовка на летателния състав.

2.1. Програми за обучение по длъжности от екипажа за типа ВС с

подробно описание на учебно-тренировъчните упражнения.

2.1.1. Наземна подготовка.

2.1.2. Летателна подготовка.

2.2. Квалификация на летателния състав от екипажа.

2.2.1. Квалификационни проверки на пилотите.

2.2.2. Отметки за полети по прибори.

2.2.3. Получаване на квалификация за полети до определени летища и по

конкретни маршрути.

2.2.4. Аварийни ситуации (по длъжности от екипажа).

2.2.5. Подготовка на командири на ВС.

3. Експлоатационни особености на летателното обучение.

3.1. Ограничения.

3.2. Допълнителни изисквания.

4. Използване на инструктори, които са на разположение на други

оператори.

5. Информация за утвърдените за използване от оператора тренажори.

6. Информация за утвърдените за използване от оператора учебни

средства и оборудване.

7. Обучение за действия в аварийни ситуации, вкл. за изпълнение на

аварийния план на оператора.

8. Обучение по въпросите на сигурността на полетите и защита от

незаконна намеса.

8.1. Превантивни мерки на оператора.

8.2. Действия в случаите на незаконна намеса и нарушаване реда на

борда.

9. Обучение по въпросите, свързани с отстраняване и предотвратяване на

обледенение.

10. Обучение за влиянието на човешкия фактор върху безопасната

експлоатация на ВС.

11. Програма за обучение на персонала за работа с опасни товари.

- 11.1. Правила и процедури по категории персонал.
- 11.2. Аварийни ситуации, свързани с опасни товари.
- 11.3. Процедури и правила за приемане на опасни товари от оператора.
- 12.** Програма за подготовка на кабинния състав на екипажа.
- 13.** Програма за подготовка на персонал, изпълняващ задачи върху външно окачени товари - вертолетите.
- 14.** Програма за подготовка на сътрудниците за осигуряване на полетите (диспечери).
- 15.** Други програми на оператора за подготовка на персонала.

Приложение 8

към чл. 39, ал. 2

(Изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г.)

Съдържание на ръководство за контрол върху техническото обслужване
(РКТО)

Част 1 - Обща организация

1.1. Корпоративен ангажимент на отговорния ръководител

1.2. Обща информация:

- кратко описание на организацията
- връзки с други организации
- състав на флота, тип на опериране
- пунктове, до които се изпълняват полети

1.3. Ръководен персонал по техническото обслужване:

- отговорен ръководител
- координатор
- задължения и отговорности
- организационна структура
- човешки ресурси и политика на обучение, в т. ч. и по човешки фактор.

1.4. Процедура за уведомяване на ГД "ГВА" при промени в организираното

от авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи,

ТО - договори/местоположение/персонал/дейности/одобрения

1.5. Процедура за внасяне изменения в РКТО

Част 2 - Процедури по ТО

2.1. Използване на технически борден дневник и прилагане на списъка на минимално допустимо оборудване (MEL)

2.2. Програма за техническо обслужване на ВС - разработка и внасяне на изменения

2.3. Полетно време и технически записи - отговорности, запазване, достъп

2.4. Изпълнение и контрол на директиви за летателна годност

2.5. Анализ на ефективността на програмата за ТО

2.6. Незадължителни модификации - политика

2.7. Стандарти за изпълнение на крупни модификации

2.8. Доклади за дефекти

- анализи

- връзка с производители и авиационни власти

- политика за отлагане на дефекти

2.9. Инженерингова дейност

2.10. Програма за надеждност

- ВС

- двигател

- компоненти

2.11. Предполетен преглед

- подготовка на ВС за полет

- дадени на подизпълнител функции по наземното обслужване

- сигурност на натоварваните товари и багажи

- контрол на зарежданото гориво, количество/качество

- контрол на почистването от сняг, лед, прах, пепел до нивото на

стандартите

2.12. Претегляне на ВС

2.13. Процедури за облитане на ВС

2.14. Образци на документи, използвани етикети и форми

Част 3 - Система за качество

3.1. Политика за качеството на ТО, план за одит и процедури

3.2. Наблюдение на дейностите по управление на ТО

3.3. Наблюдение за ефективността на програмата за ТО

3.4. Наблюдение цялото ТО да се изпълнява от ООТО със съответния клас

за:

- ВС

- двигател

- компоненти

3.5. Наблюдения цялото ТО да се изпълнява съгласно договорите,

включително даденото на подизпълнители от другата договаряща се страна

3.6. Персонал за одит на качеството

Част 4 - Договорено ТО

4.1. Процедура за избор ООТО за изпълнение ТО на авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи

4.2. Подробен списък на ООТО, с които авиационен оператор, извършващ специализирани авиационни работи, има сключени договори за ТО

4.3. Списък на съответните технически процедури, които залягат в договорите с ООТО за изпълнение на ТО.

Приложение 9

към чл. 17, ал. 1, т. 8
(Ново - ДВ, бр. 36 от 2012 г.)

Информация, която се предоставя за оценка на финансово-икономическото осигуряване на дейността на заявител за продължаване на срока на валидност на CAO – CAP

.....
(наименование на авиационния оператор, извършващ специализирани авиационни работи)

I. Информация за въздухоплавателната дейност:

№	Показател	Мяк а	Отчет за календарна година (.....г.)	Предходната година	Прогноза за текущата календарна година (.....г.)	Отчет от началото на годината до датата на подаване на заявление (.....г.)	Прогноза за следващата календарна година (.....г.)
---	-----------	-------	--------------------------------------	--------------------	--	--	--

Пролетени часове –
общо
(1+2+3):

1. Пролетени часове в работа –общо, т.ч. по типове ВС (1.1+1.2+... ..1.n):

1.1. часа
1.2. часа
1.n. часа

2. Пролетени часове в служебни прелитани

я –общо, в
т. ч. по
типове ВС
(2.1+2.2+...
..2.n):

2.1. часа

2.2. часа

2.n. часа

3. Пролетени часа
часове в
тренировк
и –общо, в
т.ч. по
типове ВС
(3.1+3.2+...
..3.n):

3.1. часа

3.2. часа

3.n. часа

II. Информация за персонала, осигуряващ въздухоплавателната дейност по т. I:

№	Показател	Мярк а	Отчет за календарна година (.....г.)	Предходната година	Прогноза за текущата календарна година (.....г.)	Отчет от началото на годината до датата подаване на заявление (.....г.)	Прогноза за следващат а календарн а година (.....г.)
---	-----------	-----------	--	-----------------------	--	---	--

1. Наети бр.
лица по
трудова
правоотно
шение
(среден
списъчен
брой), в т.
ч.:

а) бр.
летателен
персонал

б) бр.
технически
персонал

2. Средства хил.
за РЗ за лв.
наети по
трудова
правоотно
шения

3. Средна лв.
месечна

работна
заплата на
1 нает по
трудова
правоотно
шение
(2:1) : 12
месеца

III. Финансово-икономическа информация за финансовите средства, осигуряващи персонала, съоръженията, оборудването, сградите, техническото обслужване и други за осъществяването на въздухоплавателната дейност по т. I:

№	Показател	Мярк а	Отчет за календарна година (.....г.)	Прогноза за текущата календарна година (.....г.)	Отчет от началото на годината до датата на подаване на заявление (.....г.)	Прогноза за следващат календарн а година (.....г.)
---	-----------	-----------	---	--	---	---

1. Разходи за хил.
оперативн лв.
а дейност
(1.1+1.2+1.
3+1.4)
- 1.1. хил.
Разходи за лв.
суровини,
материали
и външни
услуги, в т.
ч.:
- а) разходи хил.
за лв.
суровини
и
материали,
в т. ч.:
- разходи хил.
за ГСМ лв.
 - разходи хил.
за лв.
резервни
части и
окомплект
овка
- б) разходи хил.
за външни лв.
услуги, в т.
ч.:
- разходи хил.
за наем лв.
(лизинг) на

BC

— разходи хил.
за лв.
застраховк
и

— разходи хил.
за лв.
обучение

— разходи хил.
за лв.
техническо
обслужван
е

— разходи хил.
за летищни лв.
и
аеронавига
ци-
онни такси

— разходи хил.
за наземно лв.
обслужван
е

1.2. хил.
Разходи за лв.
амортизац
ия и
обезценка,
в т. ч.:

а) разходи хил.
за лв.
амортизац
ия

б) разходи хил.
за лв.
обезценка

1.3. хил.
Разходи за лв.
персонала,
в т. ч.:

а) разходи хил.
за лв.
възнаграж
дения

б) разходи хил.
за лв.
осигуровки

1.4. Други хил.
разходи лв.

2. Приходи хил.
от лв.
оперативн
а дейност,

в т.ч.:

– приходи хил.
от услуги лв.

3.	Печалба (2-1)	хил. лв.		
4.	Просрочен и задължени я:	хил. лв.	X	X
	а) към персонала	хил. лв.	X	X
	б) за осигуровки	хил. лв.	X	X
	в) към бюджета	хил. лв.	X	X

Изготвил:

Име, фамилия, длъжност, подпис:

Телефон за контакти, дата:

Подпис на управителя,

изпълнителния директор:

Име, фамилия, печат:

Приложение 10

към чл. 47, ал. 1

(Ново - ДВ, бр. 36 от 2012 г.)

СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ РАБОТИ - РАЗПРЪСКВАНЕ НА ВЕЩЕСТВА ОТ ВЪЗДУХА

(АХР)

1. Специализирани авиационни работи (САР) за разпръскване на вещества от въздуха - авиохимически работи (АХР), се извършват въз основа на сключени договори между авиационния оператор (АО) и възложителя.

2. При използване на авиационна техника за изпълнение на АХР екипажът на ВС задължително изготвя скици на обработваемите участъци, на които се нанасят следните обозначения:

- всички препятствия на терена с височина до 50 м;
- разстоянието по права линия от летателната площадка до обработваемите

площи;

- телефонни линии и електропроводи с обозначаване на волтажа;
- охранявани и специални обекти;
- размерите на обработваемите площи в декари и номерата на полетата.

3. Разпръскване на вещества от въздуха - АХР, се извършва само с

разрешени и етикетирани препарати, на които задължително е отбелязано, че могат да се прилагат от въздуха.

4. АХР се изпълняват задължително по заявка от възложителя най-малко 24 часа преди изпълнението на полета. Въз основа на заявката КВС и заявителят определят реда за работа и екипажът извършва предварителна подготовка.

5. При АХР с пестициди от I, II и III група заявителят, ползващ ВС, е длъжен 72 часа преди започване на производствените полети чрез уведомително писмо до органите на местното самоуправление и местната администрация (кметство или община) да предупреди за предстоящата работа съседните стопани, пчеларските дружества и собственици на пчелни кошери, стопаните, отглеждащи копринени буби, и др.

6. Работният ден за АХР започва при изгрева на слънцето и завършва 30 минути преди залеза му, като спазването му е задължително за екипажите и обслужващите работни групи. При метеорологични условия, при които е невъзможно изпълнението на АХР, работата се прекратява.

7. Преди започване на сезонната работа инсталацията на ВС за АХР подлежи на основен технически преглед и състоянието се отразява в протокол за годност на инсталацията. ВС с некомплектована и неизправна инсталация не се допуска до работа.

8. Инсталациите за пръскане на ВС и техниката за натоварването им задължително се проверяват всеки ден преди започване и по време на полетите. Състоянието им се отбелязва в техническия борден дневник, който се подписва от КВС и заявителя на услугата.

9. Заявителят, ползващ ВС за АХР, е длъжен да представи на екипажа уведомителното писмо по т. 5 и да осигури:

- а) специалист, който е отговорен за контрола върху дозирането на прилаганите пестициди и минерални торове и за организацията на работа;
- б) достатъчна по брой работна група за подготовка и товарене във ВС на работните разтвори и за сигнализация при работа;
- в) бързо и сигурно зареждане на ВС;
- г) инструктаж на обслужващите работници за начина на подготовка на работните разтвори, за предпазните мерки при работа с пестициди, както и за употребата на предпазните средства.

10. Ръководството на АО е длъжно да осигури:

- а) достатъчен брой ВС, комплектовани и годни за извършване на всички

предвидени работи;

б) подготвени екипажи;

в) подмяна на инсталациите при смяна на вида на АХР;

г) ежедневен инструктаж на сигнализаторите за реда на обработка на площите, разстоянието, на което да се преместват, начина на сигнализиране, както и правилата за безопасна работа;

д) инструктаж срещу подпис в бордния журнал на обслужващите работници за реда на работа на летателната площадка, за товарене на ВС и за изискванията за безопасността на труда.

11. За ВС, които нямат ограничения в РЛЕ, АХР се извършват при полет с височина над повърхността на почвата или над растенията, както следва:

- при пръскане с хербициди, десиканти и дефолианти - 2 м;
- при пръскане с всички останали видове пестициди - 5 м;
- при пръскане на гори - 10 м;
- при прашене - 50 м.

12. Полетите над обработваемите площи се извършват само по права линия по разположените сигнализатори и при постоянно поддържане на предписаната работна височина.

13. Инсталацията за пръскане се включва в началото и се изключва в края на работния участък с разчет химикалите да попадат точно в границите му. Включването се осъществява, когато ВС се е установило на предписаната работна височина и скорост.

14. Набирането на височина за извършване на завой или за преодоляване на препятствие над обработваемия участък задължително започва 2 - 3 сек след спирането на инсталациите за пръскане. Във всички случаи завоите с вертолет се изпълняват на височина не по-малко от 30 м над препятствията с наклон не повече от 20 градуса. Завоите със самолет се извършват в хоризонтална плоскост на височина не по-ниско от 50 м над препятствията в равнина и не по-ниско от 100 м над пресечена местност и горски масиви.

15. Първата сигнална линия при започване на обработка на дадена площ се разполага по следния начин:

а) при страничен вятър до 3 м/сек независимо от посоката му - на 1/2 от предписаната работна ширина, измерена от края на блока навътре;

б) при страничен вятър със скорост над 3 м/сек до пределно допустимата скорост и посока към вътрешността на блока - 1/4 от предписаната работна

ширина, измерена от края на блока навътре, а при обратната посока на вятъра - на 3/4 от работната ширина.

16. Не се допуска изпълнение на полети за АХР без осигурена сигнализация на обработваните площи с ширина над три захода.

17. При полети за АХР екипажът на ВС не допуска:

- да изпълнява полети след залез слънце;
- на борда на ВС да присъстват външни лица;
- да изпълнява излитания и кацания в направление, неосигуряващо набор

на височина над препятствията;

- да пресича високоволтови линии при полет към участъка и обратно, а така също между участъците на височина не по-малко от 50 м в равнина и 100 м в пресечена местност;

- да провежда АХР с неизправна или неотрегулирана селскостопанска апаратура;

- да изпълнява каквито и да са еволюции по отстраняване задръжките на препаратата;

- да нарушава изискваната технология и да изпълнява АХР без предварителна заявка от и уведомително писмо по т. 5 от възложителя;

- да изпълнява полети при умерена и силна "балтанка" и скорост на вятъра, превишаваща установената по действащите разпоредби;

- да работи без огледало за обратно виждане;

- да извършва полети над населени места.

18. Максимално допустимата температура, при която се допуска извършване на всички видове АХР, с изключение на торене, е 25 градуса, измерена на сянка.

19. Максимално допустимата скорост на вятъра при изпълнение на полети за АХР е следната:

- при пръскане с хербициди, десиканти и дефолианти и при прашене - 2 м/сек;

- при всички останали пръскания - 5 м/сек;

- при торене съгласно технологичната таблица.

20. При достигане на максималните стойности за допустима скорост на вятъра съгласно т. 19 и влошаване на метеорологичните условия полетите се преустановяват, като часът и мотивите за спирането се записват в бордния журнал.

21. Не се допуска пръскане и прашене при възходящо (конвекционно)

движение на въздуха, като работата се спира в началото на възникването му, което съвпада с изравняване показанията на термометрите.

22. Преди започване на работа заявителят е длъжен да представи на екипажа карта (схема) на землището, на която са отбелязани площите, които ще се обработват, и тези, заети с чувствителни култури, водоеми, пчелини, животновъдни ферми.

23. Между третираните площи и граничните с тях площи, заети от чувствителни култури, задължително се оставя защитна зона с ширина 300 м.

24. Не се допуска прелитане и изпълнение на завои над площи, заети с чувствителни култури, водоеми, пчелини и животновъдни ферми.

25. След приключване на работа и при смяна на препарата резервоарът и инсталацията се промиват с чиста вода.

26. След приключване на работа с хербициди, десиканти и дефолианти или при смяна на културата резервоарът и инсталацията на ВС и съоръженията за подготовка и зареждане на работните разтвори се промиват с 2 %-ов разтвор на калцинирана сода, след което двукратно се изплакват с чиста вода. Тези операции задължително се извършват под ръководството и контрола на КВС и представител на заявителя на услугата.

27. По време на АХР възложителят на услугата не допуска достъп на хора и животни в обработваните площи.

28. Не се допуска прелитането на ВС, заредени с пестицидни разтвори, над населени места, водоизточници, водоеми за питейна вода и животновъдни ферми.

29. Възложителят на услугата осигурява на обслужващите работници, сигнализаторите и екипажа специално работно облекло.

30. При неизправности в инсталацията за пръскане на ВС, зарядните съоръжения, филтрите и др. работата се прекратява до отстраняването им.

31. При полети за АХР се спазват следните санитарни норми за екипажите:

а) при работа с пестициди:

- за еднопилотни самолети - 5 летателни часа;

- за двупилотни самолети - 6 летателни часа;

- за вертолети - 5 летателни часа;

б) при торене и листно подхранване:

- за еднопилотни ВС - 6 летателни часа;

- за двупилотни ВС - 8 летателни часа.