

## РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1108/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 21 октомври 2009 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

- ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
- като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,
- като взеха предвид предложението на Комисията,
- като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,
- като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,
- в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup>,
- като имат предвид, че:
- (1) В съобщението си от 15 ноември 2005 г. до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, озаглавено „Разширяване на задачите на Европейската агенция за авиационна безопасност — програма за 2010 г.“, Комисията обявя намерението си да разшири постепенно задачите на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) в перспективата на „общ системен подход“, с оглед да обхващат безопасността и оперативната съвместимост на летищата, аеронавигационното обслужване („АНО“) и управлението на въздушното движение („УВД“).
  - (2) Постоянният ръст в областта на въздухоплаването в Европа води до много предизвикателства, особено що се отнася до ключовите фактори за безопасност на летищата и до УВД/АНО. Ето защо е необходимо да се установят подходящи мерки за намаляване на риска, за да се осигури безопасност чрез хармонизиран цялостен регулаторен подход в държавите-членки.
  - (3) Постиженията на инициативата за единното европейско небе трябва да бъдат допълнени от хармонизиран компонент за безопасност, който да се прилага за летищата и за УВД/АНО. За тази цел подходящата регулаторна рамка за безопасността следва също така да бъде развита с оглед на прилагането на нови технологии в тази област.
  - (4) Общността следва да предвиди в съответствие със стандартите и препоръчителните практики, установени от Конвенцията за международната гражданска авиация, подписана на 7 декември 1944 г. в Чикаго („Чикагската конвенция“), основни изисквания, приложими към аеронавигационните продукти, части и прибори, летищата и предоставянето на УВД/АНО; основни изисквания към лицата и организациите, участващи в експлоатацията на летища и в предоставянето на УВД/АНО; както и основни изисквания към лицата и продуктите, участващи в обучението и медицинското освидетелстване на ръководителите на полети. Комисията следва да бъде упълномощена да разработи необходимите съответни правила за прилагане.
  - (5) Като се вземе предвид, че обслужването, състоящо се в изготвянето и обработването на данни, то форматирането и доставянето на данни за целите на въздушната навигация са различни от аеронавигационното обслужване, определено в Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) <sup>(4)</sup>, Комисията следва да разработи специфични изисквания, адаптирани към това обслужване.
  - (6) Не би било подходящо всички летища да подлежат на общи правила. По-специално летищата, които не са отворени за обществено ползване, и летищата, които се използват основно за развлекателното летене или обслужват търговски въздушен транспорт, различен от този в съответствие с процедурите за полети по прибори и с писти с настилка, които са по-къси от 800 метра, следва да останат под регулационния контрол на държавите-членки, без настоящият регламент да задължава другите държави-членки да признаят тези национални разпоредби. Въпреки това държавите-членки следва да вземат пропорционални мерки с цел цялостно повишаване на нивото на безопасност на развлекателното въздухоплаване и на целия търговски въздушен транспорт. Комисията ще преразгледа в подходящ момент разширяването на приложното поле до летищата, които в момента са изключени от него, като разглежда въпроса на базата на модули и отчита въздействието, което това би могло да окаже на тези летища.

<sup>(1)</sup> ОВ С 182, 4.8.2009 г., стр. 50.

<sup>(2)</sup> ОВ С 120, 28.5.2009 г., стр. 52.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 25 март 2009 г. (все още не публикувано в Официален вестник) и Решение на Съвета от 7 септември 2009 г.

<sup>(4)</sup> ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

- (7) Като се взема предвид голямото разнообразие от летища, тяхната строго индивидуална инфраструктура и околната среда, общите правила за безопасност на летищата следва да осигуряват необходимата гъвкавост за съответствие, което е съобразено с конкретния случай, посредством адекватен баланс между правилата за прилагане, сертификационните спецификации и приемливи средства за съответствие. Тези правила следва да са пропорционални на размера, трафика, категорията и сложността на летището и характера и мащаба на експлоатацията му, като по този начин се избягва ненужна бюрократична и икономическа тежест, поспециално за по-малки летища, на които се осъществява само твърде ограничен превоз на пътници.
- (8) Инфраструктурата и операциите на летището следва да бъдат сертифицирани посредством единен сертификат. Държавите-членки обаче може да сертифицират инфраструктурата и операциите на летището отделно. В този случай сертификатите следва да бъдат издадени от един и същ орган. Операторите на множество летища, които са установили подходящи централни функции, може да поискат единен сертификат за операциите и управлението на всички летища под тяхна отговорност.
- (9) Аеронавигационните продукти, части и прибори, летища и оборудването им, оператори, които участват в търговския въздушен транспорт и в експлоатацията на летища, системи и доставчици на УВД/АНО, както и пилоти и ръководители на полети, и лица, продукти и организации, участващи в тяхното обучение и медицинско освидетелстване, следва да бъдат сертифицирани или лицензирани, след като се установи, че отговарят на основните изисквания, които Общността следва да определи в съответствие с установените от Чикагската конвенция стандарти и препоръчителни практики. На Комисията следва да се предостави правомощието да разработи необходимите правила за прилагане във връзка с определяне на условията за издаване на сертификата или за подмяната му с декларация за способност, отчитайки рисковете, свързани с различните видове експлоатации или услуги.
- (10) Правилата за прилагане във връзка със сертифицирането на проектирането, производството и техническото обслужване на системи и съставни части за УВД/АНО, както и по отношение на организациите, ангажирани с този въпрос, следва да се определят само когато засягат въпроси, които са от критично значение за безопасността и са били установени след задълбочен анализ на оценката за въздействието.
- (11) Комисията възнамерява своевременно да започне работа по проучване относно осъществимостта и необходимостта от въвеждане на акредитирани органи за сертифициране на системи за УВД/АНО и оценка на всички възможни варианти и въздействия. Комисията би могла, по целесъобразност, да направи предложение за допълнително преразглеждане на настоящия регламент въз основа на цялостна оценка на въздействието.
- (12) В рамките на общностната институционална система прилагането на общностното право е отговорност предимно на държавите-членки. Следователно задачите по сертифициране, изисквани от настоящия регламент и правилата за неговото прилагане, следва да се изпълняват на национално равнище. В някои ясно определени случаи обаче на Агенцията следва също да се предостави право-  
мощието да изпълнява задачи по сертифициране съгласно настоящия регламент. По същата причина на Агенцията следва да се позволи да взема необходимите мерки, свързани с областите, обхванати от настоящия регламент, когато това е най-добрият начин да се осигури единството и да се улесни функционирането на вътрешния пазар.
- (13) Правилата за прилагане, които Агенцията ще разработи в областта на УВД/АНО, следва да бъдат изготвени в съответствие с резултатите от процеса на консултиране на Агенцията, върху основа, която следва да бъде адаптирана към нови заинтересовани страни, и въз основа на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (регламент за предоставяне на обслужване)<sup>(1)</sup>, Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (регламент за въздушното пространство)<sup>(2)</sup>, Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (регламент за оперативната съвместимост)<sup>(3)</sup>, и по-специално на транспонираните изисквания на Евроконтрол за регулиране на безопасността. Тези правила следва да бъдат приети от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, уредена в член 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004. Следва да бъдат създадени преходни механизми, за да се осигури последователност с вече дадените одобрения според правилата на тези регламенти.
- (14) Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004, Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 552/2004 включват разпоредби за няколко регулаторни функции на УВД, като например оперативната съвместимост и управлението на потоците въздушно движение и на въздушното пространство, но без да се ограничават до тях. Всички тези области включват аспекти на безопасността, които трябва да бъдат разгледани по подходящ начин. Ето защо, когато въвеждат разпоредби по тези въпроси, държавите-членки и Комисията следва да гарантират подходящо включване на тези аспекти на безопасността, посредством подходящо координиране с Агенцията.
- (15) Обща цел е прехвърлянето на функции и задачи от страна на държавите-членки към Агенцията, включително и на тези, които произтичат от сътрудничеството между държавите-членки чрез комисията за регулиране в областта на безопасността на въздухоплаването на Евроконтрол, да се осъществи ефективно, без снижаване на досегашните високи равнища на безопасност и без да окаже отрицателно въздействие върху сертификационните графици. Следва да бъдат приети подходящи мерки за обезпечаване на необходимия преход. Агенцията следва да разполага с достатъчно ресурси във връзка с новите си задачи и моментът на предоставяне на тези ресурси следва да зависи от определена потребност и график за приемането и съответната приложимост на свързаните с това правила за прилагане.

(1) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

(2) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

(3) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

- (16) Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> установява подходяща и изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване. Съответно Директива 2006/23/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 г. относно лиценза на ръководителите на полети в Общността <sup>(2)</sup> следва да бъде отменена, без това да засяга вече осъщественото в съответствие с посочената директива сертифициране или лицензиране на продукти, лица и организации.
- (17) По отношение на регламентирането на професиите, които не попадат в обхвата на настоящия регламент, следва да бъде запазена компетентността на държавите-членки по своя преценка да установяват или поддържат, *inter alia*, изисквания за сертифициране или лицензиране на персонала.
- (18) Правилата за прилагане, които Агенцията разработва в областта на УВД/АНО, следва да бъдат разработени в контекста на цялостен преглед на изискванията за безопасност в законодателството относно единното европейско небе, а именно Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004, Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 552/2004. За да се избегне дублиране на изисквания за безопасност, приложими по отношение на услугите за УВД/АНО, от една страна, и за да се избегне юридическа празнота при липса на приложими изисквания за безопасност, от друга, датата на влизане в сила на измененията на законодателството относно единното европейско небе следва да бъде съобразена с тези на новите мерки за безопасност съгласно настоящия регламент.
- (19) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(3)</sup>.
- (20) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да приеме мерки за прилагане относно лицензирането на ръководителите на полети и свързаните с него разрешения, летищата и експлоатацията на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и свързаните с това сертификати, надзора и изпълнението, както и да приеме правила относно вноските и таксите, събирани от Агенцията. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на Регламент (ЕО) № 216/2008, включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (21) Без да се засяга компетентността на държавите-членки, Комисията, в случай на необходимост, би могла да отправи препоръки до Съвета за установяване на рамка за съгласуваност между Общността и Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) относно одитите на безопасността, за да се избегне дублиране и в интерес на ефикасното използване на ресурсите.
- (22) При разработване на правилата за безопасност Агенцията следва да осигури участието на всички заинтересовани страни. Становищата за определяне на правила следва да бъдат основани на обширни консултации с всички заинтересовани лица, включително по-малките индустриални оператори, както и на надлежна оценка на тяхното потенциално въздействие в съответните сфери. Както е предвидено в Регламент (ЕО) № 216/2008, Агенцията следва да се допитва до консултативния орган на заинтересованите страни преди вземането на решения,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## Член 1

Регламент (ЕО) № 216/2008 се изменя, както следва:

1. Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

**Приложно поле**

1. Настоящият регламент се прилага за:
- а) проектирането, производството, техническото обслужване и експлоатацията на въздухоплавателни продукти, части и прибори, както и персонал и организации, участващи в проектирането, производството и техническото обслужване на такива продукти, части и прибори;
  - б) персонал и организации, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства;
  - в) проектирането, техническото обслужване и експлоатацията на летища, участващия персонал и организации, както и, без това да засяга общностното и националното законодателство в областта на околната среда и планирането на земеползването, защитата на зоните в непосредствена близост до летища;
  - г) проектирането, производството и поддръжката на летишно оборудване, както и персонал и организации, участващи в това;
  - д) проектирането, производството и техническото обслужване на системи и оборудване за управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване („УВД/АНО“), както и персонал и организации, участващи в това;
  - е) УВД/АНО, както и персонал и организации, участващи в това.

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

<sup>(2)</sup> ОВ L 114, 27.4.2006 г., стр. 22.

<sup>(3)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

2. Настоящият регламент не се прилага за:

- а) продуктите, частите, приборите, персонала и организациите, посочени в параграф 1, букви а) и б), при извършване на военни, митнически, полицейски дейности, дейности по търсене и спасяване, огнеборство, брегова охрана или подобни дейности или услуги. Държавите-членки се задължават да гарантират, че тези дейности или услуги са надлежно съобразени в рамките на възможното с целите на настоящия регламент;
- б) летища или част от тях, както и оборудването, персонала и организациите, посочени в параграф 1, букви в) и г), които се контролират и експлоатират от въоръжените сили;
- в) УВД/АНО, включително системите и съставните части, персонала и организациите, посочени в параграф 1, букви д) и е), които са осигурени или предоставени от въоръжените сили. Държавите-членки се задължават да гарантират, че въздухоплавателните средства, посочени в буква а) от настоящия параграф, са отделени, когато е целесъобразно, от останалите въздухоплавателни средства.

3. В рамките на възможното държавите-членки гарантират, че посочените в параграф 2, буква б) военни съоръжения, които са достъпни за обществено ползване, или посочените в параграф 2, буква в) услуги, предоставени за обществено ползване от военен персонал, осигуряват ефективно ниво на безопасност, което отговаря най-малко на това, което е определено в основните изисквания съгласно приложения Va и Vб.“

2. Член 3 се изменя, както следва:

а) Буква г) се заменя със следния текст:

„г) „части и прибори“ означава всеки инструмент, оборудване, механизъм, част, апарат, допълнителни прибори, софтуер или спомагателни прибори, включително и комуникационно оборудване, което се използва или се предвижда да се използва при експлоатацията или контролирането на въздухоплавателно средство в полет; това включва части от самолетния корпус, двигателя или витлото или оборудване, използвано за направляване на въздухоплавателното средство от земята;“;

б) Въмъкна се следната буква:

„га) „съставни части на УВД/АНО“ означава съставни части, определени в член 2, точка 19 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) (\*);

(\*) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.“

в) Буква з) се заменя със следния текст:

„з) „оператор“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства или едно или повече летища;“

г) Добавят се следните букви:

„м) „летище“ означава определена зона (включително сгради, инсталации и оборудване) на земя или вода или на неподвижно съоръжение, неподвижно съоръжение в открито море или плаващо съоръжение, предназначена да бъде използвана, изцяло или частично, за кацане, излитане и движение на въздухоплавателно средство по повърхността;

н) „летишно оборудване“ означава всяко оборудване, апарат, допълнителни прибори, софтуер или спомагателни прибори, което се използва или се предвижда да се използва, за да спомогне за експлоатацията на въздухоплавателни средства на летище;

о) „перон“ означава определена зона, предназначена за въздухоплавателните средства за целите на качване или слизане на пътници, товари или разтоварване на пощенски пратки или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване;

п) „обслужване по управление на перона“ означава обслужване, предоставено за управление на дейностите и движението на въздухоплавателно средство и наземни превозни средства на перона;

р) „УВД/АНО“ означава функциите по управление на въздушното движение, определени в член 2, точка 10 от Регламент (ЕО) № 549/2004, аеронавигационно обслужване, определено в член 2, точка 4 от същия регламент, и услуги, състоящи се в генерирането, обработването, форматирането и доставянето на данни на общото въздушно движение за целите на въздушната навигация, която е определяща за безопасността;

с) „система за УВД/АНО“ означава всяка комбинация от оборудване и системи, свързани с безопасността, определени в член 2, точка 39 от Регламент (ЕО) № 549/2004;

т) „полетно информационно обслужване“ означава обслужване, осъществявано с цел подпомагане и даване на полезна информация за безопасното и ефективно изпълнение на полетите.“;

3. В член 4 се въмъкват следните параграфи:

„3а. Летища, включително оборудване, разположени на територията, която е обект на разпоредбите на Договора, отворени за обществено ползване и които обслужват търговски въздушен транспорт и където се провеждат полети с използване на процедури за кацане или излитане по прибори, и които

- а) имат писта с настилка с дължина 800 метра или повече; или
- б) обслужват единствено хеликоптери,

трябва да отговарят на разпоредбите на настоящия регламент. Персоналът и организациите, участващи в експлоатацията на тези летища, трябва да отговарят на разпоредбите на настоящия регламент.

36. Чрез дерогация от параграф 3а държавите-членки могат да решат да освободят от задължението за изпълнение на разпоредбите на настоящия регламент летище, което:

- обслужва не повече от 10 000 пътници годишно, и
- обслужва не повече от 850 движения, свързани с карго операции, на година,

Ако такова освобождаване, предоставено от държава-членка, не съответства на общите цели, свързани с безопасността, по настоящия регламент или по друго правило на общностното законодателство, Комисията взема решение в съответствие с предпазната процедура, посочена в член 65, параграф 7, да не даде разрешение за въпросното освобождаване. В такъв случай съответната държава-членка отменя освобождаването.

3в. УВД/АНО, предоставени във въздушното пространство на територията, на която се прилага Договорът, както и всяко друго въздушно пространство, в което държавите-членки прилагат Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (регламент за въздушното пространство) (\*) в съответствие с член 1, параграф 3 от същия регламент, трябва да са в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент. Системите и оборудването, персоналът и организациите, участващи в предоставянето на това УВД/АНО, трябва да са в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

(\*) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.“

4. В член 5, параграф 2, букви б) и в) се заменят със следното:

„б) Мерките, посочени в параграф 5, могат да наложат изискване за сертифициране по отношение на частите и приборите. Сертификатите за части и прибори се издават, когато заявителят е демонстрирал, че частите и приборите съответстват на подробните спецификации за летателна годност, създадени да осигурят съответствие с основните изисквания, посочени в параграф 1;

в) Никое въздухоплавателно средство не може да бъде експлоатирано, без да притежава валиден сертификат

за летателна годност. Сертификатът се издава, когато заявителят е показал, че въздухоплавателното средство отговаря на типовата конструкция, одобрена в неговия сертификат за тип, и че съответната документация, проверки и тестове показват, че въздухоплавателното средство е в състояние да бъде безопасно експлоатирано. Този сертификат за летателна годност остава валиден, докато действието му не е спряно, отменено или прекратено и докато въздухоплавателното средство се поддържа в съответствие с основните изисквания по отношение на продължителна летателна годност, установени в точка 1.г от приложение I, и на мерките, приети в съответствие с параграф 5.“

5. В член 7 параграф 4 се заменя със следния текст:

„4. По отношение на всеки симулатор за летателно обучение, използван за обучение на пилоти, се изисква сертификат. Сертификатът се издава, когато заявителят покаже, че съоръжението отговаря на правилата, установени с цел да се гарантира спазване на съответните основни изисквания, установени в приложение III.“

6. Член 8 се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в), трябва да отговаря на основните изисквания, установени в приложение IV и, ако е приложимо, в приложение Vб.“;

б) Параграф 5 се изменя, както следва:

i) Буква а) се заменя със следния текст:

„а) условия за експлоатация на въздухоплавателно средство в съответствие със основните изисквания, установени в приложение IV и, ако е приложимо, в приложение Vб;“;

ii) Буква ж) се заменя със следния текст:

„ж) как експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в буква а), подточка ii) и букви г) и з) от приложение II, и когато са използвани за търговски въздушен превоз, отговаря на съответните основни изисквания, установени в приложение IV, и, ако е приложимо, в приложение Vб.“;

в) В параграф 6 се добавя следното тире:

„— отчитат аспектите на безопасността, свързани с УВД/АНО;“;

7. Вмъкват се следните членове:

„Член 8а

#### Летища

1. Летищата и летищното оборудване, както и експлоатацията на летищата, отговарят на основните изисквания, установени в приложение Va и, ако е приложимо, в приложение Vб.

2. Летищата, летищното оборудване и експлоатацията на летищата трябва да съответстват на основните изисквания, като това съответствие се установява съгласно следното:

а) по отношение на всяко летище се изисква сертификат. Сертификатът и сертифицирането на промени в такъв сертификат се издават, когато заявителят е показал, че летището отговаря на основата за сертифициране на летища, посочена в буква б), и че летището няма свойства или характеристики, които да го правят опасно за експлоатация. Сертификатът обхваща летището, неговата експлоатация и оборудването му, свързано с безопасността;

б) основата за сертифициране на дадено летище се състои от следното:

i) приложимите сертификационни спецификации, свързани с типа на летищата,

ii) разпоредбите, за които е прието еквивалентно ниво на безопасност, и

iii) специалните подробни технически спецификации, необходими когато проектните характеристики на конкретно летище или експлоатационният опит определят някоя от спецификациите, посочени в подточка i), като незадоволителна или неподходяща да осигури съответствие с основните изисквания, предвидени в приложение Va;

в) мерките, посочени в параграф 5, могат да наложат изискване за сертифициране по отношение на летищното оборудване, което е определящо за безопасността. Сертификатите за такова оборудване се издават, когато заявителят е показал, че оборудването съответства на подробните спецификации, създадени да осигурят съответствие с основните изисквания, посочени в параграф 1;

г) организациите, отговорни за експлоатацията на летища, демонстрират своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с техните изключителни права. Тези способности и средства се признават чрез издаването на сертификата, посочен в буква а). Те могат

да бъдат признати също така чрез издаването на отделен сертификат, ако държавата-членка, на чиято територия е разположено летището, вземе такова решение. Изключителните права, предоставени на сертифицираните организации и обхватът на сертификата, включително списък на летищата, които ще бъдат експлоатирани, се определят в сертификата;

д) чрез дерогация от буква г), държавите-членки могат да решат, че доставчиците на обслужване по управление на перона имат право да декларират своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с предоставяното обслужване.

3. Държавите-членки осигуряват наличието на разпоредби, за да се осигури безопасността на летищата от дейности и строителство в зоните около летищата, които може да причинят неприемливи рискове за въздухоплавателните средства, използващи летището.

4. Летищните оператори наблюдават дейностите и строителството, които може да причинят неприемливи рискове за безопасността на въздухоплаването в зоните около летищата, и предприемат, в рамките на своите компетенции, съответни мерки за намаляване на риска.

5. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на изискванията, посочени в настоящия член чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 65, параграф 4.

Тези мерки определят по-специално:

а) условията за установяване и уведомяване на заявителя за приложимата към летището основа за сертифициране;

б) условията за установяване и уведомяване на заявителя за приложимите към летищното оборудване подробни спецификации;

в) условията за издаване, поддръжане, изменение, спиране на действието или отнемане на сертификати за летища и сертификати за летищно оборудване, включително експлоатационни ограничения, свързани със специфичното проектиране на летището;

г) условията за експлоатация на летище в съответствие с основните изисквания, установени в приложение Va, и, ако е приложимо, в приложение Vб;

д) условията за издаване, поддръжане, изменение, спиране на действието или отнемане на сертификатите, посочени в параграф 2, буква г);

- е) отговорността на притежателите на сертификати;
- ж) условията за приемането и за трансформирането на издадените от държавите-членки сертификати на летища, включително мерки, за които съответната държава-членка вече е издала разрешение въз основа на обявени дерогации от приложение 14 към Чикагската конвенция преди влизането в сила на настоящия регламент;
- з) условията за решението да се откаже разрешение за освобождаването, посочено в член 4, параграф 3б, включително критериите за карго летища, нотифицирането на летищата, получили освобождаване и за преразглеждане на разрешени освобождавания;
- и) условията, при които операциите се забраняват, ограничават или се подчиняват на определени условия в интерес на безопасността;
- й) условията и процедурите за деклариране от страна на посочените в параграф 2, буква д) доставчици на обслужване и за надзора над тях;
6. Мерките, посочени в параграф 5:
- а) отразяват съвременните технологии и най-добрите практики в областта на летищата и вземат предвид приложимите стандарти и препоръчителни практики на ИКАО;
- б) са пропорционални на размера, движението, категорията и сложността на летището и характера и мащаба на експлоатацията в него;
- в) отчитат световния опит при експлоатация на летищата, както и научния и техническия прогрес;
- г) позволяват да се реагира незабавно на установени причини за произшествия и сериозни инциденти.
- д) осигуряват необходимата гъвкавост за съответствие, което е съобразено с конкретния случай.

#### Член 8б

#### УВД/АНО

1. Предоставянето на УВД/АНО се извършва в съответствие с основните изисквания, установени в приложение Vб и, доколкото е приложимо, с приложение Va.
2. От доставчиците на УВД/АНО се изисква да притежават сертификат. Сертификатът се издава, когато доставчикът е демонстрирал своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с изключи-

телните права на доставчика. Предоставените изключителни права и обхватът на предоставените услуги се посочват в сертификата.

3. Чрез дерогация от параграф 2 държавите-членки могат да решат, че доставчиците на полетно информационно обслужване имат право да декларират своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с предоставяното обслужване.

4. Мерките, посочени в параграф 6, могат да определят изискване за сертифициране по отношение на организациите, участващи в проектирането, производството и техническото обслужване на системи и оборудване за УВД/АНО, които са определящи за безопасността. Сертификатът на тези организации се издава, когато те са демонстрирали своята способност и средства за изпълнение на отговорностите, свързани с техните изключителни права. Предоставените изключителни права се посочват в сертификата.

5. Мерките, посочени в параграф 6, могат да определят изискване за сертифициране или – алтернативно – за утвърждаване на системите и оборудването за УВД/АНО, които са определящи за безопасността от доставчика за УВД/АНО. Сертификатът за тези системи и оборудване се издава, или утвърждаването се дава, когато заявителят е показал, че системите и оборудването отговарят на подробните спецификации, създадени да гарантират съответствие с основните изисквания по параграф 1.

6. Мерките, необходими за прилагането на настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

Тези мерки уточняват по-специално:

- а) условията за предоставяне на УВД/АНО в съответствие с основните изисквания, установени в приложение Vб и, ако е приложимо, в приложение Va;
- б) условията за установяване и уведомяване на заявителя за подробните спецификации, приложими за системите и оборудването за УВД/АНО;
- в) условията за издаване, поддържане, изменяне, спиране на действието или отнемане на сертификатите, посочени в параграфи 2 и 4;
- г) отговорностите на притежателите на сертификати;

- д) условията и процедурите за деклариране от страна на посочените в параграф 3 доставчици на обслужване и за надзора над тях;
- е) условията, при които операциите се забраняват, ограничават или се подчиняват на определени условия в интерес на безопасността.
7. Мерките, посочени в параграф 6:
- а) отразяват съвременните технологии и най-добрите практики в областта на УВД/АНО;
- б) са пропорционални на вида и сложността на предоставяните услуги;
- в) отчитат световния опит в областта на УВД/АНО, както и научния и техническия прогрес;
- г) се разработват, доколкото е приложимо, въз основа на съответните разпоредби на Регламент (ЕО) № 549/2004, на Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (регламент за предоставяне на обслужване) (\*), на Регламент (ЕО) № 551/2004 и на Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (регламент за оперативната съвместимост) (\*\*), и предвиждат преходни механизми за гарантиране на последователност с вече дадените съгласно тези регламенти сертификати; първоначално включват разпоредбите за безопасност на тези регламенти и при целесъобразност, в случай на бъдещи изменения, вземат предвид най-новите научно-технически постижения;
- д) позволяват да се реагира незабавно на причини за Происшествия и сериозни инциденти.

#### Член 8в

##### **Ръководители на полети**

1. Ръководителите на полети, както и лица и организации, участващи в обучението, изпитването, проверката или медицинското освидетелстване на ръководителите на полети, отговарят на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб.
2. От ръководителите на полети се изисква да притежават подходящ за предоставяното обслужване лиценз и медицинско свидетелство.
3. Лицензът, посочен в параграф 2, се издава единствено ако кандидатът за лиценз демонстрира, че отговаря на

правилата, установени с цел да се гарантира съответствие с основните изисквания за теоретична подготовка, практически умения, езикова компетентност и опит съгласно приложение Vб.

4. Медицинското свидетелство, посочено в параграф 2, се издава единствено ако ръководителят на полети отговаря на правилата, установени с цел да се гарантира съответствие с основните изисквания за медицинска годност съгласно приложение Vб. Медицинското свидетелство може да се издава от авиомедицински експерти или авиомедицински центрове.

5. Предоставените на ръководителя на полети изключителни права и обхватът на лиценза и на медицинското свидетелство се посочват в дадения лиценз и сертификат.

6. Способността на организациите за обучение на ръководители на полети, на авиомедицинските експерти и на авиомедицински центрове да изпълняват отговорностите, свързани с техните изключителни права относно издаването на лицензи и медицински свидетелства, се признава чрез издаването на сертификат.

7. Издава се сертификат на организациите за обучение, на авиомедицинските експерти и на авиомедицинските центрове за ръководители на полети, които са демонстрирали, че отговарят на правилата, установени с цел да се гарантира спазването на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб. В сертификата се посочват изрично предоставените от него изключителни права.

8. Лицата, отговарящи за предоставяне на практическо обучение или оценяване на уменията на ръководителите на полети, притежават сертификат. Сертификатът се издава, когато съответното лице е демонстрирало, че отговаря на правилата, установени с цел да се гарантира спазването на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб. В сертификата се посочват изрично предоставените от него изключителни права.

9. Синтетичните средства за обучение отговарят на съответните основни изисквания, установени в приложение Vб.

10. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия член чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 65, параграф 4.

Тези мерки определят по-специално:

- а) различните квалификационни класове и разрешения за лицензите за ръководители на полети;



- б) условията за издаване, поддържане, изменение, ограничаване, спиране на действието или отнемане на лицензи, квалификационни класове и разрешения за лицензи, медицински свидетелства, одобрения и сертификати и условията, при които не е необходимо да се изискват такива сертификати и одобрения, като същевременно се предвиждат преходни механизми за гарантиране на последователност с вече дадените одобрения и сертификати;
- в) изключителните права и отговорностите на притежателите на лицензи, квалификационни класове и разрешения за лицензи, медицински свидетелства, одобрения и сертификати;
- г) условията за приемането и за преобразуването на лицензите на ръководителите на полети, както и условията за приемането и преобразуването на националните медицински свидетелства в общопризнати медицински свидетелства.

11. Мерките, посочени в параграф 10, отразяват съвременните технологии, включително най-добрите практики и научния и техническия прогрес в областта на обучението на ръководители на полети. Първоначално те се разработват въз основа на разпоредбите на Директива 2006/23/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 г. относно лиценза на ръководителите на полети в Общността (\*\*).

(\*) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

(\*\*) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

(\*\*\*) ОВ L 114, 27.4.2006 г., стр. 22.“

8. Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, буква г), както и техният екипаж и оператори, трябва да отговарят на приложимите стандарти на ИКАО. Доколкото няма такива стандарти, тези въздухоплавателни средства и техните оператори отговарят на изискванията, установени в приложения I, III, IV и, ако е приложимо, в приложение Vб, при условие че тези изисквания не са в противоречие с правата на трети държави съгласно международни конвенции.“;

б) В параграф 5 се добавя следната буква:

„д) да се вземат предвид аспектите на безопасността, свързани с УВД/АНО;“

9. В член 10 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Държавите-членки, Комисията и Агенцията си сътрудничат с цел гарантиране на съответствие на настоящия регламент с правилата за прилагането му.“

10. Член 11 се изменя, както следва:

а) Параграфи 4 и 5 се заменят със следния текст:

„4. До пораждаване на действие на мерките, посочени в член 5, параграф 5, член 7, параграф 6 и член 9, параграф 4, и изтичането на преходните периоди, предвидени от тези мерки, и без да се засяга член 69, параграф 4, сертификати, които не могат да се издават в съответствие с настоящия регламент, могат да се издават въз основа на приложимите национални разпоредби.

5. До пораждаване на действие на мерките, посочени в член 8, параграф 5, и изтичането на преходните периоди, предвидени от тези мерки, и без да се засяга член 69, параграф 4, сертификати, които не могат да бъдат издавани в съответствие с настоящия регламент, могат да бъдат издавани въз основа на приложимите национални разпоредби.“;

б) Въмъкват се следните параграфи:

„5а. До пораждаване на действие на мерките, посочени в член 8а, параграф 5 и член 8в, параграф 10, и изтичането на преходните периоди, предвидени от тези мерки, и без да се засяга член 69, параграф 4, сертификати, които не могат да бъдат издавани в съответствие с настоящия регламент, могат да бъдат издавани въз основа на приложимите национални разпоредби.

5б. До пораждаване на действие на мерките, посочени в член 8б, параграф 6, и изтичането на преходните периоди, предвидени от тези мерки, и без да се засяга член 69, параграф 4, сертификати, които не могат да бъдат издавани в съответствие с настоящия регламент, могат да бъдат издавани въз основа на приложимите национални разпоредби или, където е приложимо, въз основа на съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията от 20 декември 2005 г. за определяне на основни изисквания при предоставянето на аеронавигационно обслужване (\*).

(\*) ОВ L 335, 21.12.2005 г., стр. 13.“

11. В член 13 се добавя следният параграф:

„Оправомощените организации не издават сертификати.“

12. В член 18 букви в) и г) се заменят със следния текст:

„в) издава сертификационни спецификации и приемливи средства за съответствие, както и всякакви инструктивни материали за прилагането на настоящия регламент и правилата за неговото прилагане;

г) взема подходящи решения за прилагането на членове 20, 21, 22, 22а, 22б, 23, 54 и 55, включително за предоставяне на освобождавания на притежателите на сертификати, които е издал, от основните изисквания, предвидени в настоящия регламент и в правилата за неговото прилагане, в случай на непредвидени спешни оперативни обстоятелства или оперативни нужди с ограничен срок на действие, при условие че не се засяга нивото на безопасност, че освобождаванията се предоставят за срок, който не надхвърля два месеца, че те се нотифицират на Комисията и че те не се подновяват;

13. В член 19 параграф 2, буква а) се заменя със следното:

„а) сертификационни спецификации и подходящи мерки за съответствие; както и“

14. Вмъкват се следните членове

„Член 22а

#### **УВД/АНО**

По отношение на УВД/АНО, посочено в член 4, параграф 3в, Агенцията:

- а) провежда, самостоятелно или чрез национални въздухоплавателни органи или оправомощени организации, инспекции и одити на организациите, които тя сертифицира;
- б) издава и подновява сертификатите на организации, намиращи се извън територията, за която се прилагат разпоредбите на Договора, които предоставят обслужване във въздушното пространство на територията, за която се прилага Договорът;
- в) издава и подновява сертификати на организации, предоставящи паневропейско обслужване;
- г) изменя, спира действието или отнема съответни сертификати, когато условията, при които те са издадени, вече не се изпълняват или ако притежателят на сертификата не изпълнява задълженията, наложени му от настоящия регламент или от правилата за неговото прилагане.

Член 22б

#### **Сертифициране на ръководител на полети**

По отношение на лицата и организациите, посочени в член 8в, параграф 1, Агенцията:

а) провежда, самостоятелно или чрез национални въздухоплавателни органи или оправомощени организации, разследвания и одити на организациите, които тя сертифицира, и когато е приложимо, на техния персонал;

б) издава и подновява сертификатите на организации за обучение на ръководители на полети, намиращи се извън територията на държавите-членки, и когато е приложимо, на техния персонал;

в) изменя, спира действието или отнема съответния сертификат, когато условията, съгласно които е издаден от нея, вече не се изпълняват или ако юридическото или физическото лице, притежател на сертификата, не изпълнява задълженията, наложени му от настоящия регламент или от правилата за неговото прилагане.“

15. В член 33, параграф 2, буква в) датата „30 септември“ се заменя с „30 ноември“;

16. В член 44 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Жалба може да се подаде срещу решения на Агенцията, взети съгласно членове 20, 21, 22, 22а, 22б, 23, 55 или 64.“;

17. В член 50 параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Искове за отмяна на решения на Агенцията, подадени съгласно членове 20, 21, 22, 22а, 22б, 23, 55 или 64, могат да се предявяват пред Съда на Европейските общности само след изчерпване на всички процедури за обжалване в рамките на Агенцията.“;

18. Член 52 се изменя, както следва:

а) В параграф 1 първата алинея се заменя със следния текст:

„В най-кратък срок след влизането в сила на настоящия регламент управителният съвет създава прозрачни процедури за издаване на становища, сертификационни спецификации, приемливи средства за съответствие и инструктивни материали, посочени в член 18, букви а) и в).“;

б) Параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Когато Агенцията, съгласно член 19, изготвя становища, сертификационни спецификации, приемливи средства за съответствие и инструктивни материали, които следва да се прилагат от държавите-членки, тя установява процедура за консултиране с държавите-членки. За тази цел тя може да създаде работна група, в която всяка държава-членка има право да посочи експерт.“;

19. В член 55, параграф 1 първото изречение се заменя със следния текст:

„Агенцията може самостоятелно да извършва или да възложи на национални въздухоплавателни органи или оправомощени организации всички необходими разследвания на предприятия в съответствие с членове 7, 20, 21, 22, 22а, 22б, 23 и член 24, параграф 2.“;

20. Вмъква се следният член:

„Член 65а

#### Изменения

В съответствие с разпоредбите на Договора Комисията предлага изменение на Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004, Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕО) № 552/2004, за да се вземат предвид изискванията на настоящия регламент.“;

21. Заглавието на приложение V се заменя със следния текст:

„Критерии за оправомощени организации, посочени в член 13 („оправомощена организация“ или „организация“)“;

22. Вмъкват се приложения Va и Vб, както са посочени в приложението към настоящия регламент.

#### Член 2

Директива 2006/23/ЕО се отменя.

Разпоредбите на Директива 2006/23/ЕО продължават да се прилагат през преходен период до датата на прилагане на мерките, посочени в член 8в, параграф 10 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен от настоящия регламент.

#### Член 3

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

Комисията приема мерките, посочени в член 8а, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен от настоящия регламент, преди 31 декември 2013 г. Член 8а се прилага от датите, посочени в тези мерки.

Комисията приема мерките, посочени в член 8б, параграф 6 и член 8в, параграф 10 от Регламент (ЕО) № 216/2008, изменен от настоящия регламент, преди 31 декември 2012 г. Членове 8б и 8в се прилагат от датите, посочени в тези мерки.

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

Съставено в Страсбург на 21 октомври 2009 година.

За Европейския парламент  
Председател  
J. BUZEK

За Съвета  
Председател  
C. MALMSTRÖM

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## „ПРИЛОЖЕНИЕ Va

## ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЛЕТИЩА

## А — Физически характеристики, инфраструктура и оборудване

## 1) Работна площ

- а) Летището има обозначена площ за кацане и излитане на въздухоплавателни средства, която отговаря на следните условия:
- i) зоната за излитане и кацане е с размери и характеристики, съответстващи на въздухоплавателните средства, за които е предназначено съоръжението;
  - ii) зоната за излитане и кацане, където е приложимо, има носеща способност, достатъчна да издържи на повтаряща се експлоатация на предвиденото въздухоплавателно средство. Площите, които не са предназначени за повтаряща се експлоатация, трябва единствено да издържат въздухоплавателните средства;
  - iii) зоната за излитане и кацане, където е приложимо, се проектира така че да се осигури оттичане на водата и предотвратяване на възможността застояла вода да се превърне в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
  - iv) наклонът и промените в наклона на тази площ не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
  - v) повърхностните характеристики на тази площ са подходящи за използване от предвиденото въздухоплавателно средство; и
  - vi) зоната за излитане и кацане е свободна от предмети, които могат да се превърнат в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
- б) В случай, че са определени няколко зони за излитане и кацане, те са такива, че не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
- в) Определените площи за кацане и излитане са заобиколени от дефинирани зони. Тези зони са предназначени да защитят въздухоплавателните средства, прелитащи над тях по време на излитане или кацане, или да смекчат последиците от наложило се кацане преди прага на ПИК („undershooting“), излизане встрани или подминаване на края на зоната за излитане и кацане и отговарят на следните условия:
- i) тези площи имат размери, съответстващи на експлоатацията на планираните въздухоплавателните средства;
  - ii) наклонът и промените в наклона на тези площи не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
  - iii) тези площи са свободни от предмети, които могат да създадат неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства. Това не изключва разполагането в тези площи на чупливо оборудване, ако то се изисква за подпомагане на експлоатацията на въздухоплавателните средства; и
  - iv) всяка от тези площи има достатъчна носеща способност, за да служи по предназначение.
- г) Тези площи от летището, заедно с непосредствено заобикалящите ги зони, които се използват за рулиране или паркиране на въздухоплавателни средства, се проектират така че да разрешават безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства, които се очаква да използват конкретното съоръжение при всички предвидени условия и отговарят на следните условия:
- i) тези площи имат носеща способност, достатъчна за да издържи повтаряща се експлоатация от предвиденото въздухоплавателно средство, с изключение на тези площи, за които се очаква да бъдат използвани само случайно и които е нужно единствено да издържат въздухоплавателните средства;
  - ii) тези площи се проектират така че водата да се оттича и да се предотвратява задръжането на застояла вода, която да се превърне в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;

- iii) наклонът и промените в наклона на тези площи не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства;
  - iv) повърхностните характеристики на площите са подходящи за използване от предвиденото въздухоплавателно средство; и
  - v) тези площи са свободни от предмети, които могат да създадат неприемлив риск за въздухоплавателните средства. Това не изключва разполагането на изискваното за тази площ оборудване в специално определени позиции или зони.
- д) Други инфраструктурни съоръжения, предназначени за ползване от въздухоплавателните средства, се проектират така че използването им да не създава неприемлив риск за въздухоплавателните средства, които ги използват.
- е) Конструкции, сгради, оборудване или складови площи се разполагат и проектират така че да не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
- ж) Предвиждат се подходящи средства, за да се предотврати влизането без разрешение в работната площ на лица, превозни средства или животни, чиито размери представляват неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства, без да се засягат националните и международните разпоредби за защита на животните.
- 2) *Безопасна височина над препятствията*
- а) За да се предпазят въздухоплавателни средства, подхождащи към летището с цел приземяване, или при отлитането им от летище, се определят маршрути или площи за долитане и отлитане. Такива маршрути или площи осигуряват на въздухоплавателните средства необходимата безопасна височина над препятствията, разположени в зоната около летището, като отчитат физическите особености на мястото.
  - б) Тази безопасна височина е подходяща за фазата на полета и типа операция, които се извършват. Взема се предвид и оборудването, което се използва за определяне на положението на въздухоплавателните средства.
- 3) *Визуални и невизуални средства за насочване и оборудване на летищата*
- а) Средствата за насочване са подходящи за целта, разпознаваеми и осигуряват недвусмислена информация за ползвателите при всички предвидени експлоатационни условия.
  - б) Летищното оборудване функционира както е планирано при предвижданите експлоатационни условия. В условия на експлоатация или в случай на отказ летищното оборудване не причинява неприемлив риск за авиационната безопасност.
  - в) Средствата за насочване и електрозахранващата ги система се проектират така че такива откази да не водят до неподходяща, подвеждаща или недостатъчна информация, подавана на потребителите или до прекъсването на съществено обслужване.
  - г) Осигуряват се подходящи защитни средства, за да се избегне увреждане или неизправност на тези средства.
  - д) Източници на радиация или наличието на движещи се или неподвижни обекти не оказват влияние или засягат неблагоприятно работата на системите за аеронавигационни комуникации, навигация и обзор.
  - е) На съответния персонал се осигурява информация за експлоатацията и използването на летищното оборудване, включително ясно посочване на условията, които могат да причинят неприемливи рискове за авиационната безопасност.
- 4) *Данни за летищата*
- а) Данните, отнасящи се до летището и наличното обслужване, се определят и поддържат в актуално състояние
  - б) Данните са точни, разбираеми, пълни и недвусмислени. Поддържат се съответните равнища на цялост.
  - в) Данните се предоставят своевременно на разположение на потребителите и на съответните доставчици на АНО, като се използва достатъчно сигурен и експедитивен метод на комуникация.

## Б — Експлоатация и управление

- (1) *Летищният оператор е отговорен за експлоатацията на летището. Летищният оператор носи отговорност за следното:*
- а) летищният оператор разполага пряко или чрез подизпълнители с всички средства, необходими за осигуряване на безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства на летището. Тези средства включват следното, без да е изброено всичко: съоръжения, персонал, оборудване и материали, документация на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и записи;

- б) летищният оператор проверява дали изискванията на раздел А се изпълняват по всяко време или предприема съответните мерки, за да намали рисковете, свързани с неизпълнение. Установяват се и се прилагат процедури за своевременното запознаване на всички потребители с такива мерки;
- в) летищният оператор изгражда и въвежда подходяща програма за управление на риска от поява на животни в района на летището;
- г) летищният оператор гарантира, че движенията на превозни средства и хора по работната площ и другите експлоатационни площи са координирани с движенията на въздухоплавателните средства, с цел да се предотвратят сблъсъци и повреди на въздухоплавателните средства;
- д) летищният оператор гарантира наличието на установени и внедрени процедури за смекчаване на рисковете, свързани с експлоатацията на летищата при зимни условия, при неблагоприятни метеорологични условия, намалена видимост или нощни условия;
- е) летищният оператор се договаря с други съответни организации, за да осигури непрекъснатото съответствие с тези основни изисквания за летищата. Тези организации включват, но не се ограничават до авиационни оператори, доставчици на аеронавигационно обслужване, доставчици на наземно обслужване и други организации, чиито дейности или продукти могат да имат влияние върху безопасността на въздухоплавателни средства;
- ж) летищният оператор, от свое име или чрез договаряне с трети лица, гарантира, че съществуват процедури за снабдяване на въздухоплавателните средства с гориво, което не е замърсено и е с правилната спецификация;
- з) осигуряват се наръчници за техническо обслужване на летищното оборудване, които се прилагат на практика и обхващат указанията за техническо обслужване и ремонт, информацията за поддръжката, процедурите за откриване на причините на проблемите и инспекции;
- и) летищният оператор разработва и въвежда аварийен план за летището, който обхваща аварийните сценарии, които могат да настъпят на територията на летището или в зоната около него. Този план се координира, по целесъобразност, с аварийния план на местната общност;
- й) летищният оператор гарантира, че е предвидено подходящо аварийно-спасително и противопожарно обслужване на летището. Това обслужване реагира на инцидент или произшествие със съответна спешност и включва като минимум оборудване, гасителни агенти и достатъчен брой персонал;
- к) летищният оператор използва за експлоатация и техническо обслужване на летището само обучен и квалифициран персонал и провежда и поддържа програми за обучение и проверка с цел поддръжане на компетентността на целия съответен персонал;
- л) летищният оператор гарантира, че всяко лице, което има разрешение за достъп без придружител до работната площ или други експлоатационни площи, има подходящо обучение и квалификация за такъв достъп;
- м) персоналът на аварийно-спасителното и противопожарното обслужване е съответно обучен и квалифициран да действа в летищна среда. Летищният оператор въвежда и поддържа програми за обучение и проверка, за да гарантира поддръжане на компетентността на този персонал; и
- н) целият аварийно-спасителен и противопожарен състав, от когото е възможно да се изисква да действа в авиационни аварийни ситуации, периодично доказва медицинската си годност за задоволително изпълнение на функциите, като се отчита типът дейност. В този контекст медицинската годност, включваща както физическа, така и психическа годност, означава че персоналът не страда от заболяване или недъг, който може да го направи неспособен:
- i) да изпълнява задачите, необходими за действие при авиационни аварийни ситуации;
  - ii) да изпълнява възложените му задачи по всяко време; или
  - iii) да възприема правилно заобикалящата го среда.
- (2) *Системи за управление*
- а) Летищният оператор въвежда и поддържа система за управление за осигуряване на съответствие с тези основни изисквания за летищата и с цел непрекъснато и активно подобряване на безопасността. Системата за управление включва организационните структури, отчетността, отговорностите, политиките и процедурите.

- б) Системата за управление включва програма за предотвратяване на инциденти и произшествия, съдържаща схема за докладване и анализ на произшествията. Анализът включва според случая страните, изброени в точка 1, буква е) по-горе.
- в) Летищният оператор разработва ръководство за експлоатация на летището и оперира в съответствие с това ръководство. Тези ръководства съдържат всички необходими указания, информация и процедури за летището, за системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на експлоатационния персонал.

#### **В — Зона около летището**

- (1) Въздушното пространство около работните площи на летището се предпазва от препятствия, така че да позволява провеждането на планираната експлоатация на въздухоплавателните средства без предизвикване на неприемлив риск чрез изграждане на препятствия около летището. Поради това се разработват, въвеждат и наблюдават непрекъснато участъци за наблюдение за препятствия, за да се идентифицира всяко нежелано проникване.
  - а) Всяко такова нежелано проникване в тези участъци ще изисква да се направи оценка, с която да се определи дали даден обект създава или не неприемлив риск. Всеки обект, който създава неприемлив риск, се отстранява или се предприемат подходящи мерки за намаляване на риска, за да се предпазят въздухоплавателните средства, използващи летището.
  - б) Всеки остатък от такива препятствия се обявява и в зависимост от нуждите се маркира, а където е необходимо, се прави видим посредством светлини.
- (2) Опасности, свързани с човешки дейности и ползване на земята, като изброените в следния списък букви, но без да се ограничават до тях, се наблюдават. Рискът, предизвикан от тях, се оценява и съответно се намалява:
  - а) всяко строителство или промяна в предназначението на земята в района около летището;
  - б) възможността за поява на турбуленция, предизвикана от препятствия;
  - в) използването на опасни, объркващи или подвеждащи светлини;
  - г) заслепяването, причинено от големи и силно рефлектиращи повърхности;
  - д) създаването на площи, които могат да насърчат присъствието на животни около работната площ на летището;
  - е) източници на невидима радиация или наличие на движещи се или неподвижни обекти, които могат да смутят или да засегнат неблагоприятно функционирането на системите за аеронавигационни комуникации, навигация и надзор.
- (3) Разработва се аварийен план на населеното място за авиационни аварийни ситуации, възникващи в зоната около летището.

#### **Г — Други**

С изключение на аварийни ситуации с въздухоплавателни средства, когато са отклонени към запасно летище, или при други условия, определяни за всеки отделен случай, летището или части от него не се използват от въздухоплавателни средства, за които летището не е проектирано и за които експлоатационните му процедури не са предназначени по принцип.

### **ПРИЛОЖЕНИЕ Vб**

#### **ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА УВД/АНО И РЪКОВОДИТЕЛИ НА ПОЛЕТИ**

##### **(1) Използване на въздушното пространство**

- а) Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 1, параграф 2, буква а), във всички етапи на полета или намиращи се по работната площ на летище, се експлоатират в съответствие с общи принципни правила за експлоатация и всички приложими процедури, определени за използването на въздушното пространство.
- б) Всички въздухоплавателни средства, с изключение на тези, които участват в дейности, посочени в член 1, параграф 2, буква а), са снабдени с изискваното оборудване и се експлоатират в съответствие с тях. Оборудването, използвано в системата за УВД/АНО, също отговаря на изискванията от точка 3.

**(2) Обслужване**

- a) Аеронавигационна информация и данни, предназначени за ползвателите на въздушното пространство за целите на въздухоплаването
- Данните, използвани като източник за аеронавигационна информация, са достатъчно качествени, пълни, актуални и своевременно предоставени.
  - Аеронавигационната информация трябва да е вярна, пълна, актуална, недвусмислена, със съответния интегритет в подходящ за ползвателите формат.
  - Разпространението на тази аеронавигационна информация до ползвателите на въздушното пространство е навременно и за него се използват достатъчно надеждни и експедитивни средства за комуникация, защитени от намеса и повреда.
- б) Метеорологична информация
- Данните, използвани като източник за аеронавигационна метеорологична информация, са достатъчно качествени, пълни и актуални.
  - Във възможно най-голяма степен аеронавигационната метеорологична информация трябва да е точна, пълна, актуална, недвусмислена и със съответния интегритет, за да отговаря на потребностите на ползвателите на въздушното пространство.
  - Разпространението на тази аеронавигационна метеорологична информация до ползвателите на въздушно пространство трябва да е навременно и за него да се използват достатъчно надеждни и експедитивни средства за комуникация, защитени от намеса и повреда.
- в) Обслужване на въздушното движение
- Данните, използвани като източник за предоставянето на обслужване на въздушното движение, трябва да са верни, пълни и актуални.
  - Обслужването на въздушното движение трябва да е достатъчно точно, пълно, актуално и недвусмислено, за да отговаря на потребностите от безопасност на ползвателите.
  - Автоматизираните средства за предоставяне на информация или съобщения/указания на ползвателите трябва да се проектират, произвеждат и поддържат по съответния ред, за да се гарантира, че са годни за използване по предназначение.
  - Обслужването по контрола на въздушното движение и съпътстващите го процеси трябва да осигуряват адекватна сепарация между въздухоплавателни средства и където е необходимо, да подпомагат предотвратяването на сблъсък с препятствия и други опасности във въздуха; те осигуряват и бърза и навременна координация с всички съответни ползватели и съседни органи на въздушното пространство.
  - Комуникацията между органите за обслужване на въздушното движение и въздухоплавателните средства, както и между съответните органи за обслужване на въздушното движение трябва да е навременна, ясна, правилна и недвусмислена, защитена от намеса и общоразбираема и, ако е приложимо, потвърдена от всички участници.
  - Осигуряват се средства за откриване на евентуални аварийни ситуации и когато е уместно, за започване на ефективни действия по търсене и спасяване. Като минимум тези средства включват подходящи механизми за аварийно оповестяване, мерки и процедури за координация, средства и персонал за ефективно обхващане на района на отговорност.
- г) Комуникационно обслужване
- Комуникационното обслужване постига и поддържа достатъчно добри работни показатели по отношение на неговата наличност, интегритет, непрекъснатост и навременност. То е бързо и защитено от повреда.
- д) Навигационно обслужване
- Навигационното обслужване трябва да постига и поддържа достатъчно добро ниво на работни показатели по отношение на насочване, позициониране и когато се предоставя, на информацията за астрономическото време. Критериите за работните показатели включват точност, интегритет, наличност и непрекъснатост на обслужването.
- е) Обслужване по обзор
- Обслужването по обзор трябва да определя съответното местоположение на въздухоплавателните средства във въздуха и на други въздухоплавателни средства и наземни превозни средства на повърхността на летището, с достатъчно добри работни показатели, по отношение на тяхната точност, интегритет, непрекъснатост и вероятност за откриване.



ж) Управление на потоците въздушно движение

Тактическото управление на потоците въздушно движение на ниво Общност използва и осигурява достатъчно точна и актуална информация за обема и характера на планираното въздушно движение, засягащо предоставянето на обслужване, и координира и договаря премаршрутиране или забавяне на потоците движение с цел намаляване на риска от претоварване във въздуха или на летищата.

з) Управление на въздушното пространство

Назначаването на определени части от въздушното пространство за използване с дадена цел трябва да се наблюдава, координира и обявява своевременно, с цел намаляване на риска от загуба на сепарацията между въздухоплавателните средства при всякакви обстоятелства.

и) Проектиране на въздушното пространство

Структурите на въздушното пространство и процедурите за полети се проектират, наблюдават и утвърждават по подходящ начин, преди да бъдат разгърнати и използвани от въздухоплавателните средства.

**(3) Системи и оборудване**

а) Общи положения

Системите и оборудването за УВД/АНО, предоставящи съответната информация до и от въздухоплавателните средства и на земята, са добре проектирани, произведени, инсталирани, поддържани и експлоатирани, за да се гарантира, че са годни за използването им по предназначение.

б) Цялост, работни показатели и надеждност на системите и оборудването

Целостта и работните показатели по отношение на безопасността на системите и оборудването, независимо дали са на въздухоплавателното средство, на земята или във въздушното пространство, са годни да бъдат използвани по предназначение. Те покриват изискваното ниво на експлоатационните работни показатели за всички предвидими експлоатационни условия и в течение на целия им експлоатационен живот.

в) Проектиране на системи и оборудване

i) Системите и оборудването се проектират така че да отговарят на приложимите изисквания за безопасност.

ii) Системите и оборудването, разглеждани като цяло, поотделно и във взаимодействие помежду си, се проектират по такъв начин, че да съществува обратнопропорционална връзка между вероятността повреда да причини пълен срив на системата и тежестта на въздействието на тези събития върху безопасността на обслужването.

iii) Системите и оборудването, разглеждани поотделно и в комбинация, се проектират при отчитане на ограниченията, свързани с човешките способности и възможности.

iv) Системите и оборудването се проектират така че да са защитени от непреднамерени вредни взаимодействия с външни елементи.

v) Информацията, необходима за производството, инсталирането, експлоатацията и техническото обслужване на системите и оборудването, както и информацията за опасни условия, се предоставя на персонала по ясен, съгласуван и недвусмислен начин.

г) Постоянно ниво на обслужване

По време на обслужването и на всяко изменение на обслужването се поддържат нива на безопасност на системите и оборудването.

**(4) Квалификация на ръководителите на полети**

а) Общи положения

Лице, което започва обучение за ръководител на полети или за стажант-ръководител на полети, притежава съответната образователна степен и достатъчна физическа и умствена зрялост за придобиване, запаметяване и прилагане на съответните теоретични познания и практически умения.

## б) Теоретична подготовка

- i) Ръководителят на полети придобива и поддържа ниво на познания, което да съответства на изпълняваните функции и да е пропорционално на рисковете, свързани с вида обслужване.
- ii) Придобиването и запаметяването на теоретични знания се демонстрира чрез непрекъснато оценяване по време на обучението или чрез подходящи изпити.
- iii) Поддържа се подходящо ниво на теоретичните знания. Пригодността се доказва чрез редовно оценяване или изпити. Честотата на изпитите е пропорционална на степента на рисковете, свързани с вида обслужване.

## в) Практически умения

- i) Ръководителят на полети придобива и поддържа необходимите практически умения за изпълнение на своите функции. Тези умения са пропорционални на рисковете, свързани с вида обслужване и включват, ако това е необходимо за изпълнението на функциите, най-малко следното:
  - i оперативни процедури;
  - ii аспекти, специфични за работата;
  - iii извънредни и аварийни ситуации; и
  - iv човешки фактор
- ii) Ръководителят на полети демонстрира способност за изпълняване на съответните процедури и задачи със степен на компетентност, отговаряща на функциите, които изпълнява.
- iii) Поддържа се задоволително ниво на практическа компетентност. Пригодността се удостоверява чрез редовно оценяване. Честотата на тези оценявания е пропорционална на сложността и степента на рисковете, свързани с вида обслужване и с изпълняваните задачи.

## г) Езикова компетентност

- i) Ръководителят на полети демонстрира умения в говоренето и разбирането на английски език на такова равнище, че да може да комуникира ефективно само гласово (телефон/радиотелефон) и при директен контакт по конкретни теми, свързани с работата, включително аварийни ситуации.
- ii) Когато е необходимо в определена част от въздушното пространство за целите на предоставянето на обслужване на въздушното движение (ОВД), ръководителят на полети притежава умения и в говоренето и разбирането на националния/ите език/ци на описаното по-горе ниво.

## д) Синтетични средства за обучение (ССО)

Когато се използват ССО за практическо обучение за ориентиране в обстановката и човешкия фактор или с цел доказване на придобиване или поддръжане на умения, те имат ниво на работните показатели, което да позволява подходящо симулиране на работната среда и оперативните ситуации, в зависимост от предоставяното обучение.

## е) Курс на обучение

- i) Обучението се извършва чрез курс на обучение, който може да включва теоретичен и практически инструктаж, включително обучение на ССО, ако е уместно.
- ii) За всеки вид обучение се съставя и одобрява съответен курс на обучение.

## ж) Инструктори

- i) Теоретичният инструктаж се осъществява от подходящо квалифицирани инструктори. Те:

- i притежават необходимите знания в областта, в която ще обучават; както и

- ii) са демонстрирали способността си да използват съответните техники за инструктаж.
  - ii) Инструктажът по практически умения се осъществява от надлежно квалифицирани инструктори, притежаващи следните квалификации:
    - i) да отговарят на изискванията за притежаване на теоретични познания и опит, необходими за провеждания инструктаж;
    - ii) да са демонстрирали способността си да обучават и да използват съответните техники за инструктаж;
    - iii) да са прилагали техники за инструктаж относно процедурите, по които е предвидено да се проведе инструктаж; и
    - iv) да участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират поддържането на компетенциите за инструктаж.
  - iii) Инструкторите по практически умения също са ръководители на полети или имат такава правоспособност.
- з) Оценяващи
- i) Лицата, отговарящи за оценяването на уменията на ръководителите на полети:
    - i) са демонстрирали способността си да оценяват работата и да провеждат тестове и проверки на ръководителите на полети; и
    - ii) участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират актуализирането на стандартите за оценка.
  - ii) Оценителите по практически умения също са ръководители на полети или имат такава правоспособност.
- и) Медицинска годност на ръководителите на полети
- i) Медицински критерии
    - i) Всички ръководители на полети периодично демонстрират своята медицинска годност да изпълняват задължително функциите си. Годността се удостоверява чрез съответни прегледи, като се взема предвид възможното намаляване на умствените и физическите способности с напредването на възрастта;
    - ii) Демонстрирането на медицинска годност, включваща физическа и умствена годност, включва доказването на отсъствие на заболяване или увреждане, вследствие на което лицето, предоставящо обслужване по контрол на въздушното движение (КВД), би било неспособно:
      - да изпълнява правилно необходимите задачи за предоставяне на обслужване по КВД;
      - да изпълнява по всяко време възложените му задължения; или
      - да възприема правилно заобикалящата го среда.
  - ii) Когато не може да се докаже пълна медицинска годност, трябва да се приложат мерки за коригиране, които осигуряват равностойна безопасност.
- (5) **Доставчици на обслужване и организации за обучение**
- a) Не се предприема предоставяне на обслужване, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:
    - i) Доставчикът на обслужване пряко или косвено посредством договори разполага с необходимите средства, съобразени с мащабите и обхвата на обслужването. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: системи, съоръжения, включително енергозахранване, управленска структура, персонал, оборудване и поддръжката му, документация за задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответна информация и водене на отчетност;

- ii) Доставчикът на обслужване разработва и поддържа актуални управленски и оперативни ръководства, свързани с предоставянето на неговото обслужване, и работи в съответствие с тези ръководства. Тези ръководства съдържат всички необходими указания, информация и процедури за дейността, за системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на оперативния персонал;
  - iii) Доставчикът на обслужване въвежда и поддържа система за управление, основана на риска, за да осигури спазването на основните изисквания от настоящото приложение и се стреми към постоянно подобряване на тази система, като поема инициативата;
  - iv) Доставчикът на обслужване използва единствено персонал с подходяща квалификация и обучение и прилага и поддържа програми за обучение и проверка на персонала;
  - v) Доставчикът на обслужване установява официални форми на взаимодействие с всички други участници, имащи принос към предоставянето на обслужване, за да се осигури спазването на настоящите основни изисквания;
  - vi) Доставчикът на обслужване създава и поддържа план за действие в извънредни ситуации, засягащ аварийните и извънредните ситуации, които биха могли да възникнат по отношение на неговото обслужване;
  - vii) Доставчикът на обслужване създава и поддържа програма за безопасност и предотвратяване на авиационни произшествия и инциденти, включваща програма за докладване и анализ на авиационни събития, която се използва от системата за управление с цел постоянно подобряване на степента на безопасност, както и
  - viii) Доставчикът на обслужване предприема действия, за да се увери, че изискванията по отношение на безопасността за всички системи и оборудване, които експлоатира, се спазват по всяко време.
- б) Не трябва да се предприема предоставяне на обслужване по КВД, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:
- i) Предотвратяването на умората на персонала, предоставящ обслужване по КВД, трябва да се управлява чрез системата за работа на смени. Тази система за работа на смени отразява периоди на дежурства, работното време и адаптираното време за почивка. Ограниченията, установени в системата за работа на смени, вземат предвид всички значими фактори, допринасящи за умората, като например лишаване от сън, нарушаване на цикъла на смяна на деня и нощта, нощни смени, общо натрупване на дежурства за дадени периоди от време и разделяне на задълженията между членовете на персонала.
  - ii) Предотвратяването на стреса на персонала, предоставящ обслужване по КВД, се управлява чрез програми за обучение и превенция.
  - iii) Доставчиците на обслужване по КВД имат действащи процедури, чрез които се уверяват, че способностите за преценка, притежавани от персонала, предоставящ обслужване по КВД, не са намалели или че неговата медицинска годност е на необходимото ниво.
  - iv) Доставчиците на обслужване по КВД вземат под внимание в своето планиране и дейност оперативните и техническите ограничения, както и принципите, свързани с човешкия фактор.
- в) Предоставянето на комуникационно, навигационно обслужване и/или обслужване по обзор не се предприема, освен в случаите, когато е изпълнено следното условие:
- Доставчиците на обслужване уведомяват своевременно съответните ползватели на въздушното пространство и органите за обслужване на въздушното движение (ОВД) за експлоатационното състояние (и за промените в него) на тяхното обслужване, предоставяно за целите на ОВД.
- г) Организации за обучение
- Организация за обучение, която предлага обучение за персонал, предоставящ обслужване по КВД, отговаря на следните изисквания:
- i) разполага с всички средства, необходими за изпълнението на всички свързани с дейността си задължения. Тези средства включват следното, но не се ограничават до него: съоръжения, персонал, оборудване, методология, документация на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и водене на отчетност;
  - ii) въвежда и поддържа система за управление, отнасяща се до безопасността и стандартите на обучението, и се стреми към постоянно подобряване на тази система; както и
  - iii) сключва, при необходимост, споразумения с други компетентни организации, за да се гарантира трайното спазване на тези основни изисквания.“
-