**Допълнение № 3**

**КОНТРОЛЕН СПИСЪК ЗА ПРОВЕРКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО**

| **№ по ред** | **Референция** | **Въпроси за ОДИТ/ИНСПЕКЦИЯ по Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373** | **Доказателства** | **ДА** | **НЕ** | **Бележка** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** | ***6*** | ***7*** |
|  | **РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/373 НА КОМИСИЯТА**  **от 1 март 2017 година**  **за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011** | | | | | |
|  |  | **ПРИЛОЖЕНИЕ IV** |  |  |  |  |
|  |  | **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОСТАВЧИЦИ НА ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ** |  |  |  |  |
|  |  | **(Част ATS)** |  |  |  |  |
|  |  | **ПОДЧАСТ А — ДОПЪЛНИТЕЛНИ ОРГАНИЗАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОСТАВЧИЦИТЕ НА ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ (ATS.OR)** |  |  |  |  |
|  |  | ***РАЗДЕЛ 1 — ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.100 Собственост** |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | а) | Доставчиците на обслужване на въздушното движение уведомяват компетентните органи за:   |  |  | | --- | --- | | (1) | своя правен статут, структура на собствеността и всички разпоредби, които оказват значително влияние върху контрола на активите им; |  |  |  | | --- | --- | | (2) | всички връзки с организации, които не участват в процеса на предоставяне на аеронавигационно обслужване, включително търговски дейности, в които участват директно или чрез свързани с тях предприятия, с дял повече от 1 % от техния очакван годишен доход; освен това те уведомяват за всяка промяна на всеки акционерен дял, който представлява 10 % или повече от техния общ акционерен капитал. | | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | Доставчиците на обслужване на въздушното движение вземат всички необходими мерки за предотвратяване на конфликт на интереси, който може да компрометира безпристрастното и обективно предоставяне на техните услуги. |   **ATS.OR.105 Открито и прозрачно предоставяне на услугите** |  |  |  |  |
|  |  | В допълнение към точка ATM/ANS.OR.A.075 от приложение III, доставчиците на обслужване на въздушното движение, в съответствие с приложимото законодателство на Съюза и националното законодателство, не предприемат действия, целящи или водещи до възпрепятстване, ограничаване или нарушаване на конкуренцията, нито предприемат действия, водещи до злоупотреба с господстващо положение. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.110 Координаци**я **между летищните оператори и доставчиците на ОВД** *(****Coordination between aerodrome operators and air traffic services providers (AMC1 ATS.OR.110; AMC2 ATS.OR.110; AMC4 ATS.OR.110; AMC5 ATS.OR.110; AMC6 ATS.OR.110; GM1 ATS.OR.110)*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.115 Координация между военни органи и доставчици на обслужване на въздушното движение** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.120 Координация между доставчици на метеорологично обслужване и доставчици на обслужване на въздушното движение** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.125 Координация между доставчици на аеронавигационно информационно обслужване и доставчици на обслужване на въздушното движение *(GM1 ATS.OR.125(a); GM2 ATS.OR.125(a); GM1 ATS.OR.125(c); GM1 ATS.OR.125(d))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.130 Време при обслужването на въздушното движение** |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.135 Мерки при извънредни ситуации (GM1 ATS.OR.135; GM2 ATS.OR.135; GM3 ATS.OR.135; GM4 ATS.OR.135))*** |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.140 Откази и неизправности в системите и оборудването (GM1 ATS.OR.140)*** |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.145 Осъществяване на обслужване по контрол на въздушното движение (Operation of air traffic control service; AMC1 ATS.OR.145; GM1 ATS.OR.145; GM2 ATS.OR.145; GM3 ATS.OR.145; )*** |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.150 Предаване на отговорността за контрол и предаване на комуникациите (GM1 ATS.OR.150; GM2 ATS.OR.150)*** |  |  |  |  |
|  |  | ***РАЗДЕЛ 2 — БЕЗОПАСНОСТ НА УСЛУГИТЕ*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.200 Система за управление на безопасността** |  |  |  |  |
|  |  | Доставчикът на обслужване на въздушното движение въвежда система за управление на безопасността (СУБ), която може да бъде неразделна част от системата за управление, изисквана съгласно точка ATM/ANS.OR.B.005, и включва следните съставни елементи: |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (1) | *Политика и цели за безопасност*   |  |  | | --- | --- | | (i) | Ангажимент и отговорност на ръководството по отношение на безопасността, което следва да бъде включено в политиката за безопасност; |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | отговорности по отношение на създаването и поддържането на СУБ и на оправомощения орган за вземане на решения по отношение на безопасността; |  |  |  | | --- | --- | | (iii) | назначаване на отговорник по безопасността, който е отговорен за създаването и поддържането на ефективна СУБ; |  |  |  | | --- | --- | | (iv) | координация на планирането на ответни действия при извънредни ситуации с други доставчици на услуги и с авиационни предприятия, които взаимодействат с доставчика на ОВД по време на предоставянето на неговите услуги; |  |  |  | | --- | --- | | (v) | документация на СУБ, в която са описани всички елементи на СУБ, свързаните процеси на СУБ и резултатите от СУБ. | | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (2) | *Управление на риска за безопасността*   |  |  | | --- | --- | | (i) | Процес за установяване на опасностите, свързани с неговите услуги, който се основава на комбинация от реактивни, проактивни и прогностични методи на събиране на данни за безопасността; |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | процес, който осигурява анализ, оценка и контрол на рисковете за безопасността, свързани с установените опасности; |  |  |  | | --- | --- | | (iii) | процес за гарантиране, че приносът му към риска от произшествия с въздухоплавателни средства е сведен до минимум, доколкото това е разумно осъществимо. | | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (3) | *Осигуряване на безопасност*   |  |  | | --- | --- | | (i) | Наблюдение и измерване на ефективността на безопасността означава проверка на равнището на безопасност на организацията и потвърждаване на ефективността на контрола на рисковете за безопасността; |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | процес за установяване на промените, които могат да повлияят на равнището на риска за безопасността, свързан с неговите услуги, и да се установяват и управляват рисковете за безопасността, които могат да възникнат от тези промени; |  |  |  | | --- | --- | | (iii) | процес за наблюдение и оценяване на ефективността на СУБ, за да се даде възможност за непрекъснато подобряване на цялостната ефективност на СУБ. | | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (4) | *Популяризиране на безопасността*   |  |  | | --- | --- | | (i) | Програма за обучение, която да гарантира, че персоналът е обучен и компетентен да изпълнява своите задължения по СУБ; |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | съобщаване на информация във връзка с безопасността, която да гарантира, че персоналът е запознат с въвеждането на СУБ. | |   **ATS.OR.205 Оценка и осигуряване на безопасност при промени във функционалната система** |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | а) | За всяка промяна, за която е уведомил в съответствие с точка ATM/ANS.OR.A.045, буква а), точка 1, доставчикът на обслужване на въздушното движение:   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (1) | гарантира, че е извършена оценка по отношение на безопасността за целия обхват на промяната, който включва:   |  |  | | --- | --- | | (i) | оборудването, процедурите и човешките елементи, които се променят; |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | интерфейсите и взаимодействията между променяните елементи и останалата част на функционалната система; |  |  |  | | --- | --- | | (iii) | интерфейсите и взаимодействието между променяните елементи и контекста, в който е предвидено да функционират; |  |  |  | | --- | --- | | (iv) | жизнения цикъл на промяната от определянето до нормалното функциониране, включително прехода за въвеждане; |  |  |  | | --- | --- | | (v) | планирани влошени режими на работа на функционалната система; както и | |  |  |  | | --- | --- | | (2) | предоставя достатъчно убедителна гаранция чрез пълни, документирани и валидни аргументи, че критериите за безопасност, установени чрез прилагането на точка ATS.OR.210, са валидни, ще бъдат изпълнени и ще продължават да бъдат спазвани. | | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | б) | Доставчикът на обслужване на въздушното движение гарантира, че посочената в буква а) оценка на промяната по отношение на безопасността, включва:   |  |  | | --- | --- | | (1) | установяването на опасностите; |  |  |  | | --- | --- | | (2) | определянето и обосновката на критериите за безопасност, приложими за промяната в съответствие с точка ATS.OR.210; |  |  |  | | --- | --- | | (3) | анализа на риска за ефекти, свързани с промяната; |  |  |  | | --- | --- | | (4) | оценката на риска и, ако е необходимо, намаляване на риска вследствие на промяната, така че тя да отговаря на приложимите критерии за безопасност; |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (5) | проверката, че:   |  |  | | --- | --- | | (i) | оценката съответства на обхвата на промяната, определен в буква а), точка 1; |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | промяната отговаря на критериите за безопасност; | |  |  |  | | --- | --- | | (6) | спецификацията на критериите за наблюдение, които са необходими, за да се докаже, че услугата, предоставяна от променената функционална система, ще продължи да отговаря на критериите за безопасност. | |   **ATS.OR.210 Критерии за безопасност** |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | а) | Доставчикът на обслужване на въздушното движение определя приемливостта на дадена промяна във функционална система от гледна точка на безопасността въз основа на анализ на рисковете, свързани с въвеждането на промяната, диференцирана в зависимост от вида на операциите и типовете заинтересовани страни, според случая. | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | Приемливостта на дадена промяна от гледна точка на безопасността се оценява чрез специфични и проверими критерии за безопасност, като всеки критерий се изразява по отношение на определено, количествено равнище на риска за безопасността или друга мярка, която се отнася до риск за безопасността. | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | в) | Доставчикът на обслужване на въздушното движение гарантира, че критериите за безопасност:   |  |  | | --- | --- | | (1) | са обосновани за конкретната промяна, като се отчита видът на промяната; |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | (2) | когато са изпълнени, предвиждат, че след промяната функционалната система ще бъде също толкова безопасна, колкото преди това, или доставчикът на аеронавигационно обслужване предоставя аргументи, потвърждаващи, че:   |  |  | | --- | --- | | (i) | всяко временно намаляване на безопасността ще бъде компенсирано от бъдещи подобрения на безопасността; или |  |  |  | | --- | --- | | (ii) | всяко трайно намаляване на безопасността е с други благоприятни последици; | |  |  |  | | --- | --- | | (3) | взети заедно, гарантират, че промяната не поражда неприемлив риск за безопасността на обслужването; |  |  |  | | --- | --- | | (4) | спомагат за подобряването на безопасността, винаги когато това е разумно осъществимо. | |   **ATS.OR.215 Изисквания за лицензиране и медицинско освидетелстване на ръководителите на полети** |  |  |  |  |
|  |  | Доставчикът на обслужване на въздушното движение гарантира, че ръководителите на полети са надлежно лицензирани и притежават валидно медицинско свидетелство, в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/340. |  |  |  |  |
|  |  | ***РАЗДЕЛ 3 — СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ЧОВЕШКИЯ ФАКТОР, ЗА ДОСТАВЧИЦИТЕ НА ОБСЛУЖВАНЕ ПО КОНТРОЛ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.300 Приложно поле** |  |  |  |  |
|  |  | В настоящия раздел се определят изискванията, на които трябва да отговаря доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение по отношение на човешкия фактор, за да: |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | а) | се предотврати и намали рискът обслужването по контрол на въздушното движение да се предоставя от ръководители на полети след неразрешена употреба на психоактивни вещества; | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | се предотвратят и смекчат отрицателните последици от стреса на ръководителите на полети, за да се гарантира безопасността на въздушното движение; | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | в) | се предотвратят и смекчат отрицателните последици от умората на ръководителите на полети, за да се гарантира безопасността на въздушното движение. |   **ATS.OR.305 Отговорности на доставчиците на обслужване по контрол на въздушното движение по отношение на неразрешената употреба на психоактивни вещества от страна на ръководителите на полети** |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | а) | Доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение разработва и прилага политика със съответни процедури, за да гарантира, че неразрешената употреба на психоактивни вещества не засяга предоставянето на обслужване по контрол на въздушното движение. | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | Без да се засягат разпоредбите, предвидени в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1574176965860&uri=CELEX:32017R0373#ntr1-L_2017062BG.01003901-E0001), както и съгласно приложимото национално законодателство за вземане на проби на физическите лица, доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение разработва и прилага обективна, прозрачна и недискриминационна процедура за откриване на случаи на неразрешена употреба на психоактивни вещества от ръководители на полети. За тази процедура се вземат предвид разпоредбите съгласно точка ATCO.A.015 от Регламент (ЕС) 2015/340. | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | в) | Процедурата, посочена в буква б), се одобрява от компетентния орган. |   **ATS.OR.310 Стрес** |  |  |  |  |
|  |  | В съответствие с точка ATS.OR.200 доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение: |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | а) | разработва и поддържа политика за управление на стреса на ръководители на полети, включително изпълнението на програма за управление на стреса при критични инциденти; | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | осигурява на ръководителите на полети образователни и информационни програми относно превенцията на стреса, включително стрес при критични инциденти, допълващи обучението относно човешкия фактор, предоставяно в съответствие с раздели 3 и 4 от подчаст Г от приложение I към Регламент (ЕС) 2015/340. |   **ATS.OR.315 Умора** |  |  |  |  |
|  |  | В съответствие с точка ATS.OR.200 доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение: |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | а) | разработва и поддържа политика за управление на умората на ръководители на полети; | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | осигурява на ръководителите на полети информационни програми относно превенцията на умората, допълващи обучението относно човешкия фактор, предоставяно в съответствие с раздели 3 и 4 от подчаст Г от приложение I към Регламент (ЕС) 2015/340. |   **ATS.OR.320 Система(и) за работа на смени на ръководителите на полети** |  |  |  |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | а) | Доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение разработва, прилага и наблюдава система за работа на смени, за да управлява рисковете от професионална умора на ръководителите на полети чрез безопасно редуване на периодите на дежурство и почивка. В рамките на системата за работа на смени доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение определя следните елементи:   |  |  | | --- | --- | | (1) | максимален брой последователни работни дни с дежурство; |  |  |  | | --- | --- | | (2) | максимално времетраене на периода на дежурство в часове; |  |  |  | | --- | --- | | (3) | максимално времетраене на предоставянето на обслужване по контрол на въздушното движение без паузи; |  |  |  | | --- | --- | | (4) | съотношение между периодите на дежурство и паузите при предоставянето на обслужване по контрол на въздушното движение; |  |  |  | | --- | --- | | (5) | минимални периоди на почивка; |  |  |  | | --- | --- | | (6) | максимален брой на последователните периоди на дежурство, включващи нощно време, ако е приложимо, в зависимост от работното време на съответния орган за контрол на въздушното движение; |  |  |  | | --- | --- | | (7) | минимален период на почивка след период на дежурство, включващ нощно време; |  |  |  | | --- | --- | | (8) | минимален брой на периодите на почивка в рамките на един цикъл на работа на смени. | | |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | | --- | --- | | б) | Доставчикът на обслужване по контрол на въздушното движение се допитва до ръководителите на полети, които ще подлежат на действието на системата за работа на смени, или до техни представители, когато е приложимо, по време на нейното разработване и прилагане, за да установят и намалят рисковете от умора, която може да се дължи на самата система за работа на смени. |   **Раздел 4**  ***ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО КОМУНИКАЦИЯТА*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.400 Аеронавигационно подвижно обслужване (комуникации въздух—земя) — общи положения (*GM1 ATS.OR.400(a))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.405 Използване и наличие на аварийна УКВ честота *(GM1 ATS.OR.405; GM1 ATS.OR.405(a)(3); GM1 ATS.OR.405(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.410 Аеронавигационно подвижно обслужване (комуникации въздух—земя) — полетно-информационно обслужване *(GM1 ATS.OR.410(a))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.415 Аеронавигационно подвижно обслужване (комуникации въздух—земя) — обслужване по контрол на района *(AMC1 ATS.OR.415; GM1 ATS.OR.415)*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.420 Аеронавигационно подвижно обслужване (комуникации въздух—земя) — обслужване по контрол на подхода** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.425 Аеронавигационно подвижно обслужване (комуникации въздух—земя) — обслужване по контрол на летищното движение *(GM1 ATS.OR.425(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.430 Аеронавигационно неподвижно обслужване (комуникации земя—земя) — общи положения *(GM1 ATS.OR.430(a); GM1 ATS.OR.430(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.435 Аеронавигационно неподвижно обслужване (комуникации земя—земя) — комуникация в рамките на даден район за полетна информация *(GM1 ATS.OR.435(a); GM1 ATS.OR.435(a);(b); GM1 ATS.OR.435(c)(4))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.440 Аеронавигационно неподвижно обслужване (комуникации земя—земя) — комуникация между няколко района за полетна информация *(GM1 ATS.OR.440(d))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.445 Комуникация с цел контрол или управление на автотранспортни средства, различни от въздухоплавателни средства, движещи се в маневрени площи на летищата *(GM1 ATS.OR.445(a))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.450 Автоматично записване на данни за обзор (GM1 ATS.OR.450)** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.455 Съхранение на записана информация и данни** |  |  |  |  |
|  |  | ***Раздел 5***  ***ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ИНФОРМАЦИЯТА*** |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.500 Метеорологична информация — Общи положения*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.505 Метеорологична информация за центровете за полетна информация и районните контролни центрове *(GM1 ATS.OR.505(a))*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.510 Метеорологична информация за органите, предоставящи обслужване по контрол на подхода** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.515 Метеорологична информация за летищни контролни кули и органи за летищно полетно-информационно обслужване** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.520 Информация за условията на летището и за експлоатационното състояние на свързаните с него съоръжения** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.OR.525 Информация за експлоатационното състояние на навигационните услуги** |  |  |  |  |
|  |  | **ПОДЧАСТ Б — ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОСТАВЧИЦИТЕ НА ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ (ATS.TR)** |  |  |  |  |
|  |  | ***РАЗДЕЛ 1 — ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ*** |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.100 Цели на обслужването на въздушното движение (ОВД)** |  |  |  |  |
|  |  | Целите на обслужването на въздушното движение са:  а) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства;  б) предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателни средства и препятствия по маневрената площ;  в) подреждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение;  г) предоставяне на препоръки и информация, необходими за безопасното и ефективното изпълнение на полети;  д) уведомяване на съответните организации във връзка с въздухоплавателни средства, които се нуждаят от помощ, свързана с търсене и спасяване, както и за подпомагане на подобни организации в съответствие с изискванията.“ |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.105 Разделение на дейностите по обслужване на въздушното движение *(AMC1 ATS.TR.105(b); AMC2 ATS.TR.105(b); GM1 ATS.TR.105(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | Обслужването на въздушното движение обхваща следните услуги:  а) обслужване по контрол на въздушното движение за постигане на целите, посочени в точка ATS.TR.100, букви а), б) и в), което се дели на три части, както следва:  (1) обслужване по контрол на района: предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение за контролирани полети, с изключение на етапите от тези полети, описани в подточки 2 и 3 от настоящата точка, за постигане на целите, определени в точка ATS.TR.100, букви а) и в);  (2) обслужване по контрол на подхода: предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение за етапите от контролирани полети, свързани с долитане или отлитане, за постигане на целите, определени в точка ATS.TR.100, букви а) и в); и  (3) обслужване по контрол на летищния трафик: предоставяне на обслужване по контрол на летищния трафик, с изключение на етапите от полети, описани в подточка 2 от настоящата точка, за постигане на целите, определени в точка ATS.TR.100, букви а), б) и в).  б) полетно-информационно обслужване или консултативно обслужване на въздушното движение, или и двете, за постигане на целта, определена в точка ATS.TR.100, буква г);  в) аварийно-оповестително обслужване за постигане на целта, определена в точка ATS.TR.100, буква д). |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.110 Създаване на органи, предоставящи обслужване на въздушното движение *(GM1 ATS.TR.110(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | Обслужването на въздушното движение се осъществява от обособени органи, както следва:  (1) създават се центрове за полетна информация, които предоставят полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване в райони за полетна информация, освен ако отговорността за предоставянето на такова обслужване в района за полетна информация е възложена на орган за контрол на въздушното движение, разполагащ с подходящи средства за осъществяване на такава отговорност;  (2) създават се органи за контрол на въздушното движение, които предоставят обслужване по контрол на въздушното движение, полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване в контролирани райони, контролирани зони и на контролирани летища;  (3) създават се органи за летищно полетно-информационно обслужване, които предоставят полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване на летища с полетно-информационно обслужване и във въздушното пространство, свързано с такива летища.  б) Създава(т) се пункт или пунктове за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение или други структури, които да получават доклади, отнасящи се до обслужването на въздушното движение, и полетни планове, представяни преди отлитане. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.115 Обозначаване на органите за обслужване на въздушното движение *(GM1 ATS.TR.115(b)(9);(10))*** |  |  |  |  |
|  |  | Органите за обслужване на въздушното движение се обозначават недвусмислено, както следва:  (1) районните контролни центрове и центровете за полетна информация обикновено се обозначават с името на близкия град, населено място, географски обект или район;  (2) летищната контролна кула или органът за контрол на подхода обикновено се обозначават с името на летището, което обслужват, или с името на близкия град, населено място, географски обект или район;  (3) органите за летищно полетно-информационно обслужване обикновено се обозначават с името на летището, което обслужват, или с името на близкия град, населено място, географски обект или район.  б) Към наименованието на органите и службите за обслужване на въздушното движение се добавя едно от следните означения, според случая:  (1) районен контролен център — КОНТРОЛ (CONTROL);  (2) контрол на подхода — ПОДХОД (APPROACH);  (3) радарен контрол за подхода за долитащи — ДОЛИТАЩИ (ARRIVAL);  (4) радарен контрол за подхода за отлитащи — ОТЛИТАЩИ (DEPARTURE);  (5) орган за контрол на въздушното движение (най-общо), предоставящ обзорно обслужване при ОВД — РАДАР (RADAR);  (6) контрол на летищното движение — КУЛА (TOWER);  (7) контрол на наземното движение — ЗЕМЯ (GROUND);  (8) предаване на разрешения — ПРЕДАВАНЕ (DELIVERY);  (9) център за полетна информация — ИНФОРМАЦИЯ (INFORMATION);  (10) орган за летищно полетно-информационно обслужване — ИНФОРМАЦИЯ (INFORMATION). |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.120 Език за комуникация между органите за обслужване на въздушното движение** |  |  |  |  |
|  |  | Освен когато комуникациите между органите за обслужване на въздушното движение се осъществяват на друг взаимно договорен език, за тези комуникации се ползва английският език. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.125 Изразяване на вертикалното местоположение на въздухоплавателно средство (ВС)** |  |  |  |  |
|  |  | а) За полети в области, в които е установена преходна височина, вертикалното местоположение на ВС, с изключение на предвиденото в буква б) по-долу, се изразява с височини на или под преходната височина, а по отношение на полетните нива — на или над преходното ниво. При пресичане на преходния слой вертикалната позиция се изразява чрез полетни нива при изкачване и чрез височини при снижение.  б) Когато въздухоплавателно средство, което е получило разрешение за кацане или е уведомено, че има свободна писта за кацане на летище с летищно полетно-информационно обслужване (AFIS), завършва своя подход, ползвайки атмосферно налягане при превишението на летището (QFE), вертикалното местоположение на въздухоплавателното средство се изразява като височина над превишението на летището по време на частта от полета, за която може да се използва QFE, с уточнението, че то се изразява като височина над превишението на прага на ПИК:  (1) за оборудвани писти за излитане и кацане, ако прагът е 2 m (7 ft) или повече под превишението на летището;  (2) за писти, оборудвани за точен подход за кацане. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.130 Определяне на преходно ниво** |  |  |  |  |
|  |  | а) Преходното ниво се определя от съответния орган за обслужване на въздушното движение; то се използва в райони, в които е установена преходна височина, за съответния период от време въз основа на доклади за QNH (настройка на спомагателната скала на висотомера за получаване на надморското равнище от земната повърхност) и прогнозно средно налягане на морското равнище, ако е необходимо.  б) Преходното ниво се намира над преходната височина, така че да се осигури номинален минимум за вертикална сепарация най-малко 300 m (1000 ft) между въздухоплавателни средства, летящи едновременно на преходната височина и на преходното ниво. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.130 Определяне на преходно ниво *(GM1 ATS.TR.130; GM1 ATS.TR.130(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Преходното ниво се определя от съответния орган за обслужване на въздушното движение; то се използва в райони, в които е установена преходна височина, за съответния период от време въз основа на доклади за QNH (настройка на спомагателната скала на висотомера за получаване на надморското равнище от земната повърхност) и прогнозно средно налягане на морското равнище, ако е необходимо.  б) Преходното ниво се намира над преходната височина, така че да се осигури номинален минимум за вертикална сепарация най-малко 300 m (1000 ft) между въздухоплавателни средства, летящи едновременно на преходната височина и на преходното ниво. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.135 Минимално крейсерско ниво за полети по ППП *(GM1 ATS.TR.135(b))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Органите за контрол на въздушното движение не определят крейсерски нива под минималните абсолютни височини на полети, определени от държавите членки, освен след изрично разрешение на компетентния орган.  б) Органите за контрол на въздушното движение:  (1) определят най-ниското използваемо полетно ниво или нива за цялата контролирана зона, за която отговарят, или за части от нея;  (2) задават полетни нива на или над гореспоменатото ниво или нива;  (3) съобщават най-ниското използваемо полетно ниво или нива на пилотите при поискване. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.140 Предоставяне на информация за настройка на висотомера *(GM1 ATS.TR.140(c); GM2 ATS.TR.140(c))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Съответните органи за обслужване на въздушното движение трябва да разполагат и при поискване да са в състояние да предадат по всяко време на въздухоплавателните средства, намиращи се в полет, информация, необходима за определяне на най-ниското полетно ниво, на което се осигурява достатъчно разстояние от терена, по маршрути или по участъци от маршрути, за които тази информация е необходима.  б) Центровете за полетна информация и районните контролни центрове трябва да разполагат и при поискване да са в състояние да предадат на въздухоплавателните средства подходящ брой доклади за QNH или прогнозни данни за налягането в районите за полетна информация и в контролираните райони, за които отговарят, както и за съседните на тях.  в) На екипажа на въздухоплавателното средство своевременно се осигурява преходно ниво, преди то да бъде достигнато при снижението.  г) Освен когато е известно, че въздухоплавателното средство вече е получило информацията при насочено предаване, настройката QNH на висотомера се включва в:  (1) разрешението за снижение при първо разрешение за височина под преходното ниво;  (2) разрешението за подход или за влизане в летищната схема на полетите;  (3) разрешенията за рулиране за излитащи въздухоплавателни средства.  д) Настройка QFE на висотомера, както е предвидено в точка ATS.TR.125, буква б), се осигурява на въздухоплавателното средство при поискване или редовно в съответствие с местните разпоредби.  е) Съответните органи за обслужване на въздушното движение закръглят настройките на висотомера, които предоставят на въздухоплавателното средство, надолу до най-близкия хектопаскал. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.145 Преустановяване на полетите по правилата за визуални полети на дадено летище и в района на същото летище *(GM1 ATS.TR.145)*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Когато безопасността го изисква, някой или всички полети по ПВП на дадено летище и в района на същото летище могат да бъдат преустановени от някой от следните органи, лица или власти:  (1) органът за контрол на подхода или съответния районен контролен център;  (2) летищната контролна кула;  (3) компетентния орган.  б) Когато някой или всички полети по ПВП на дадено летище и в района на същото летище са преустановени, летищната контролна кула прилага следните процедури:  (1) задържа всички отлитания по ПВП;  (2) връща на земята всички местни полети, които се осъществяват по ПВП, или получава одобрение за полети по особени ПВП;  (3) уведомява, според случая, органа за контрол на подхода или районния контролен център за предприетите действия;  (4) уведомява всички оператори или техните упълномощени представители за причината за предприемане на такива действия, ако е необходимо или поискано. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.150 Аеронавигационни наземни светлини (GM1 to AMC1 ATS.TR.150)** |  |  |  |  |
|  |  | Доставчикът на обслужване на въздушното движение установява процедури за експлоатация на аеронавигационните наземни светлини, независимо дали се намират на дадено летище или в района на същото летище. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.155 Обзорно обслужване при ОВД *(ATS.TR.155; AMC1 ATS.TR.155(a); GM1 ATS.TR.155(a); GM1 ATS.TR.155(b)(1); GM2 ATS.TR.155(b)(1); AMC1 ATS.TR.155(b)(2)(i); AMC1 ATS.TR.155(c)(1); AMC2 ATS.TR.155(c)(1); AMC3 ATS.TR.155(c)(1); GM1 to AMC3 ATS.TR.155(c)(1); GM1 ATS.TR.155(c)(1); GM2 ATS.TR.155(c)(1); AMC1 ATS.TR.155(c)(2); AMC1 ATS.TR.155(c)(3); GM1*** ***to AMC1 ATS.TR.155(c)(3); GM2 to AMC1 ATS.TR.155(c)(3); GM3 to AMC1 ATS.TR.155(c)(3); AMC2 ATS.TR.155(c)(3); GM1 to AMC2 ATS.TR.155(c)(3); GM2 to AMC2 ATS.TR.155(c)(3); GM3 to AMC2 ATS.TR.155(c)(3); GM1 ATS.TR.155(c)(3); AMC1 ATS.TR.155(c)(4); GM1 ATS.TR.155(c)(5); AMC1 ATS.TR.155(c)(6); GM1 to AMC1 ATS.TR.155(c)(6); GM1 ATS.TR.155(c)(6); GM1 ATS.TR.155(c)(7); GM2 ATS.TR.155(c)(7); GM3 ATS.TR.155(c)(7); GM1 ATS.TR.155(c)(9); GM2 ATS.TR.155(c)(9); GM3 ATS.TR.155(c)(9); AMC1 ATS.TR.155(c)(10); AMC1 ATS.TR.155(e); GM1 to AMC1 ATS.TR.155(e); GM2 to AMC1 ATS.TR.155(e); AMC1 ATS.TR.155(f); AMC2 ATS.TR.155(f); GM1 ATS.TR.155(f); GM2 ATS.TR.155(f); AMC1 ATS.TR.155(g); )*** |  |  |  |  |
|  |  | а) При предоставяне на обслужване на въздушното движение доставчикът на обслужване на въздушното движение може да използва обзорни системи за ОВД. В такъв случай доставчикът на обслужване на въздушното движение посочва дейностите, за които се използва обзорна информация за ОВД.  б) При предоставяне на обзорно обслужване при ОВД, доставчикът на обслужване на въздушното движение:  (1) гарантира, че използваната обзорна система или системи за ОВД осигурява(т) обзорна информация, включително индикация на местоположението, която непрекъснато се актуализира;  (2) при предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение:  i) определя броя на въздухоплавателните средства, на които едновременно се предоставя обзорно обслужване при ОВД, които могат да бъдат безопасно управлявани при съществуващите обстоятелства;  ii) предоставя във всеки един момент на ръководителите на полети пълна и актуална информация относно:  А. установени минимални полетни височини в неговата зона на отговорност;  Б. най-ниското използваемо полетно ниво или нива, определени в съответствие с точки ATS.TR.130 и ATS.TR.135;  В. установява минимални височини, приложими за процедури, основани на тактическо векториране и назначаване на директни маршрути, включително необходимата корекция на температурата или метода за коригиране на ефекта на ниски температури върху минималните височини.  в) В зависимост от дейностите, за които при предоставяне на обслужване на въздушното движение се използва информация за обзор на ОВД, доставчикът на обслужване на въздушното движение въвежда процедури за:  (1) установяване на идентификация на въздухоплавателните средства;  (2) предоставяне на въздухоплавателните средства на информация за местоположението;  (3) векториране на въздухоплавателните средства;  (4) предоставяне на навигационна помощ на въздухоплавателните средства;  (5) предоставяне на информация относно неблагоприятни метеорологични условия, ако е приложимо;  (6) предаване на контрола на въздухоплавателните средства;  (7) отказ на обзорната система или системи за ОВД;  (8) отказ на транспондер на SSR в съответствие с разпоредбите на раздел 13 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012;  (9) аварийно-оповестителни съобщения и предупреждения, свързани с безопасността, основани на обзор за ОВД, когато има такива;  (10) прекъсване или прекратяване на обзорното обслужване при ОВД.  г) Преди да бъде предоставено обзорно обслужване при ОВД, се установява идентификация на въздухоплавателно средство и пилотът се уведомява. След това идентификацията се поддържа до прекратяване на обзорното обслужване при ОВД. Ако впоследствие идентификацията бъде изгубена, пилотът се уведомява и, когато е приложимо, се издават подходящи инструкции.  д) Когато идентифициран контролиран полет се окаже по конфликтна траектория с неизвестно въздухоплавателно средство и това крие опасност от сблъскване, пилотът на контролирания полет, когато това е възможно:  (1) бива уведомен за неизвестното въздухоплавателно средство и, ако той поиска това или ако ситуацията го изисква по усмотрение на ръководителя на полети, се предлагат маневри за предотвратяване на сблъскване; както и  (2) бива уведомен, че конфликтната ситуация вече не съществува.  е) Освен ако е предписано друго от компетентния орган, проверка на информацията за нивото, измерена чрез барометричния висотомер и изобразена на екрана, се извършва поне веднъж от всеки подходящо оборудван орган за обслужване на въздушното движение при първоначалния контакт със съответното въздухоплавателно средство или, ако това е невъзможно, при първа възможност след това.  ж) За да се определи дали въздухоплавателното средство е извършило едно от следните действия, се използва само проверена информация за нивото, измерена чрез барометричния висотомер:  (1) поддържане на ниво;  (2) освобождаване на ниво;  (3) подминаване на ниво при набор на височина или снижение;  (4) достигане на ниво. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.160 Предоставяне на обслужване на въздушното движение при изпитателни полети (Provision of air traffic services for flight testing; GM1 ATS.TR.160)** |  |  |  |  |
|  |  | Компетентният орган може да определи допълнителни или алтернативни условия и процедури, които да се прилагат от органите за обслужване на въздушното движение наред със съдържащите се в настоящата подчаст Б при предоставяне на обслужване на въздушното движение за целите на изпитателните полети.“ |  |  |  |  |
|  |  | **Раздел 2**  ***ОБСЛУЖВАНЕ ПО КОНТРОЛ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ*** |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.TR.200 Приложение*** |  |  |  |  |
|  |  | Обслужване по контрол на въздушното движение се предоставя:  а) на всички полети по ППП във въздушно пространство класове A, B, C, D и E;  б) на всички полети по ПВП във въздушно пространство класове B, C и D;  в) на всички полети по особени ПВП;  г) на целия летищен трафик в контролирани летища. |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.205 Предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение (AMC1 ATS.TR.205; GM1 ATS.TR.205; AMC1 ATS.TR.205(c); GM1 to AMC1 ATS.TR.205(c) GM1 ATS.TR.205(c))*** |  |  |  |  |
|  |  | Обслужването по контрол на въздушното движение, описано в точка ATS.TR.105, буква а), се предоставя от различните органи, както следва:  а) обслужване по контрол на района се осигурява от един от следните органи:  (1) от районен контролен център;  (2) от органа, предоставящ обслужване по контрол на подхода в контролирана зона или в контролиран район с ограничен обхват, който е предназначен предимно за предоставяне на обслужване по контрол на подхода и в който не е създаден районен контролен център;  б) обслужване по контрол на подхода се осигурява от един от следните органи:  (1) от органа за контрол на подхода, когато е необходимо или желателно да бъде създаден обособен орган;  (2) от летищна контролна кула или от районен контролен център, когато е необходимо или желателно функциите на органа за контрол на подхода и функциите на органа за контрол на летището или на районния контролен център да бъдат обединени под отговорността на един орган;  в) обслужване по контрол на летището се осигурява от летищна контролна кула. |  |  |  |  |
|  |  | ***ATS.OR.210 Осъществяване на обслужване по контрол на въздушното движение (Operation of air traffic control service; AMC1 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC1 ATS.TR.210(a)(3); GM2 to AMC1 ATS.TR.210(a)(3); GM3 to AMC1 ATS.TR.210(a)(3); AMC2 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC2 ATS.TR.210(a)(3); AMC3 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC3 ATS.TR.210(a)(3); AMC4 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC4 ATS.TR.210(a)(3); AMC5 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC5 ATS.TR.210(a)(3); AMC6 ATS.TR.210(a)(3); AMC7 ATS.TR.210(a)(3); AMC8 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC8 ATS.TR.210(a)(3); AMC9 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC9 ATS.TR.210(a)(3); AMC10 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC10 ATS.TR.210(a)(3); AMC11 ATS.TR.210(a)(3); AMC12 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC12 ATS.TR.210(a)(3); AMC13 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC13 ATS.TR.210(a)(3); GM2 to AMC13 ATS.TR.210(a)(3); GM3 to AMC13 ATS.TR.210(a)(3); AMC14 ATS.TR.210(a)(3); AMC15 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC15 ATS.TR.210(a)(3); AMC16 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC16 ATS.TR.210(a)(3); GM2 to AMC16 ATS.TR.210(a)(3); AMC17 ATS.TR.210(a)(3); GM1 AMC17 ATS.TR.210(a)(3); AMC18 ATS.TR.210(a)(3); AMC19 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC19 ATS.TR.210(a)(3); AMC20 ATS.TR.210(a)(3); GM1 to AMC20 ATS.TR.210(a)(3); GM2 to AMC20 ATS.TR.210(a)(3); AMC21 ATS.TR.210(a)(3); GM1 ATS.TR.210(a)(3); GM2 ATS.TR.210(a)(3); GM3 ATS.TR.210(a)(3); GM4 ATS.TR.210(a)(3); GM5 ATS.TR.210(a)(3); GM6 ATS.TR.210(a)(3); GM7 ATS.TR.210(a)(3); GM1 ATS.TR.210(b); GM2 ATS.TR.210(b); AMC1 ATS.TR.210(c); GM1 to AMC1 ATS.TR.210(c); AMC1 ATS.TR.210(c)(1); GM1 to AMC1 ATS.TR.210(c)(1); GM1 ATS.TR.210(c)(1); GM2 ATS.TR.210(c)(1); GM3 ATS.TR.210(c)(1); AMC1 ATS.TR.210(c)(2); GM1 to AMC1 ATS.TR.210(c)(2); AMC2 ATS.TR.210(c)(2); AMC3 ATS.TR.210(c)(2); GM1 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC1 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC2 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC3 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC4 ATS.TR.210(c)(2)(i); GM1 to AMC3 ATS.TR.210(c)(2)(i) and AMC4 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC5 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC6 ATS.TR.210(c)(2)(i); GM1 to AMC5 ATS.TR.210(c)(2)(i) and AMC6 ATS.TR.210(c)(2)(i); GM1 to AMC6 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC7 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC8 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC9 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC10 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC11 ATS.TR.210(c)(2)(i); AMC1 ATS.TR.210(c)(2)(ii); GM1 to AMC1 ATS.TR.210(c)(2)(ii); GM1 ATS.TR.210(c)(2)(ii); GM1 ATS.TR.210(d))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) С цел да се осигури обслужване по контрол на въздушното движение, органа за КВД:  (1) получава информация относно планираното движение на всяко въздухоплавателно средство или отклонения от него, както и информация относно действителното движение на всяко въздухоплавателно средство;  (2) определя относителното местоположение на известните въздухоплавателни средства едно спрямо друго въз основа на получената информация;  (3) издава разрешения и инструкции или предоставя информация, или и трите, с цел предотвратяване на сблъскване между въздухоплавателните средства под негов контрол и подреждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение;  (4) при необходимост координира разрешенията с други органи:  i) когато едно въздухоплавателно средство може иначе да се окаже в конфликт с движението, което се извършва под контрола на други такива органи;  ii) преди предаване на контрола на въздухоплавателно средство на други такива органи.  б) Разрешенията, които се издават от органите за контрол на въздушното движение, осигуряват сепарация:  (1) между всички полети във въздушно пространство клас A и B;  (2) между полети по ППП във въздушно пространство класове C, D и E;  (3) между полети по ППП и полети по ПВП във въздушно пространство клас C;  (4) между полети по ППП и полети по особени ПВП;  (5) между полети по особени ПВП, освен ако е предписано друго от компетентния орган.  При поискване от пилота на въздухоплавателно средство и при съгласие от пилота на другото въздухоплавателно средство и съгласно предписанието на компетентния орган за изброените в подточка 2 от първия параграф случаи във въздушно пространство класове D и E, полет може да получи разрешение за поддържане на собствена сепарация по отношение на конкретна част от полета под 3050 m (10 000 ft) по време на набор или снижаване през деня при визуални метеорологични условия.  в) С изключение на случаите на експлоатация на успоредни или почти успоредни писти за излитане и кацане, както е посочено в точка ATS.TR.255, или когато може да бъде приложено намаляване на минимумите за сепарация в района на летище, сепарацията от орган за контрол на въздушното движение се получава посредством най-малко една от следните:  (1) вертикална сепарация, получена от задаване на различни нива, избрани от таблицата на крейсерските нива в допълнение 3 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, с изключение на това че предписаното в нея съответствие между нивата и пътната линия не се прилага, когато е посочено друго в съответния сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ или в разрешенията по КВД. Номиналният минимум за вертикална сепарация е 300 m (1000 ft) до полетно ниво (FL) 410 включително и 600 m (2000 ft) над това ниво. За установяване на вертикалната сепарация не се ползва информация за геометричната височина;  (2) хоризонтална сепарация, постигната чрез осигуряване на едно от следните:  i) надлъжна сепарация чрез поддържане на интервал между въздухоплавателни средства, изпълняващи полет по същите, по сближаващи се или по обратни курсове, изразен във време или в разстояние;  ii) хоризонтална сепарация чрез поддържане на различни маршрути за въздухоплавателните средства или тяхната експлоатация в различни географски зони.  г) Когато ръководителят на полети установи, че видът сепарация или минимумът, прилаган за сепариране на две въздухоплавателни средства, не може да бъде поддържан, той прилага друг вид сепарация или друг минимум преди момента на навлизане в настоящия минимум на сепарация. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.215 Избор и оповестяване на минимумите за сепарация с цел прилагане на точка ATS.TR.210, буква в) (Selection and notification of separation minima for the application of point ATS.TR.210(c)** |  |  |  |  |
|  |  | а) Изборът на минимуми за сепарация, приложими в дадена част от въздушно пространство, се прави от доставчика, отговарящ за предоставянето на обслужване на въздушното движение, и се одобрява от съответния компетентен орган.  б) За движението от едно въздушно пространство в съседно и за маршрутите, които са по-близо до общата граница на съседните въздушни пространства отколкото приложимите при тези обстоятелства минимуми на сепарация, изборът на минимуми за сепарация се прави след консултации с доставчиците, които отговарят за предоставянето на обслужване на въздушното движение в съседното въздушно пространство.  в) Подробностите във връзка с избраните минимуми на сепарация и с техните области на прилагане се съобщават:  (3) на съответните органи за обслужване на въздушното движение;  (4) на пилотите и операторите на въздухоплавателни средства посредством публикуване в сборника „Аеронавигационна информация и публикация“, където сепарацията се основава на употребата от въздухоплавателното средство на определени навигационни средства или определени навигационни техники. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.220 Прилагане на сепарация при турбулентна следа от спътна струя *(AMC1 ATS.TR.220; GM1 to AMC1 ATS.TR.220; AMC2 ATS.TR.220; AMC3 ATS.TR.220; AMC4 ATS.TR.220; AMC5 ATS.TR.220; AMC6 ATS.TR.220; GM1 to AMC6 ATS.TR.220; AMC7 ATS.TR.220; GM1 to AMC7 ATS.TR.220; GM1 ATS.TR.220)*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Органите за контрол на въздушното движение прилагат минимуми за сепарация при турбулентна следа от спътна струя спрямо въздухоплавателни средства във фази на полета на подход и отлитане при някое от следните обстоятелства:  (1) едното въздухоплавателно средство се намира в непосредствена близост зад друго въздухоплавателно средство на същата височина или на височина, по-малка от 300 m (1000 ft) под него;  (2) и двете въздухоплавателни средства използват една и съща писта за излитане и кацане или успоредни писти, отдалечени на по-малко от 760 m (2500 ft) една от друга;  (3) едното въздухоплавателно средство преминава зад друго въздухоплавателно средство на същата височина или на височина, по-малка от 300 m (1000 ft) под него.  б) Буква а) не се прилага за долитащи въздухоплавателни средства по правилата за визуални полети и за долитащи въздухоплавателни средства по правилата за полети по прибори, които изпълняват визуален подход, когато въздухоплавателното средство е докладвало, че наблюдава предхождащото го въздухоплавателно средство и е било инструктирано да следва и да поддържа собствената сепарация с това въздухоплавателно средство. В такива случаи органът за контрол на въздушното движение издава предупреждение за турбулентна следа от спътна струя. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.230 Отговорност за осъществяване на контрол** |  |  |  |  |
|  |  | а) Във всеки един момент даден контролиран полет се намира под контрола само на един орган за контрол на въздушното движение.  б) Отговорността за контрола върху всички въздухоплавателни средства, намиращи се в даден обем от въздушното пространство, се поема от един орган за контрол на въздушното движение. Въпреки това контролът на едно въздухоплавателно средство или на групи от въздухоплавателни средства може да бъде делегиран на други органи за контрол на въздушното движение, при условие че е гарантирана координация между всички засегнати органи за контрол на въздушното движение. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.230 Предаване на отговорността за контрола *(Transfer of responsibility for control; AMC1 ATS.TR.230; GM1 ATS.TR.230; GM2 ATS.TR.230; AMC1 ATS.TR.230(a); GM1 ATS.TR.230(a)(2); GM1 ATS.TR.230(a)(3); GM2 ATS.TR.230(a)(3); GM1 ATS.TR.230(a)(3)(i); GM1 ATS.TR.230(a)(3)(ii); AMC1 ATS.TR.230(a)(4); AMC1 ATS.TR.230(b)(2); AMC2 ATS.TR.230(b)(2); GM1 to AMC2 ATS.TR.230(b)(2); GM2 to AMC2 ATS.TR.230(b)(2); AMC3 ATS.TR.230(b)(2); GM1 to AMC3 ATS.TR.230(b)(2); GM2 to AMC3 ATS.TR.230(b)(2); GM1 ATS.TR.230(b)(2); GM2 ATS.TR.230(b)(2); GM3 ATS.TR.230(b)(2); AMC1 ATS.TR.230(b)(7))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Място или време на предаване  Отговорността за контрола на въздухоплавателно средство се предава от един орган за контрол на въздушното движение на друг, както следва:  (4) Между два органа, предоставящи обслужване по контрол на района  Отговорността за контрола на въздухоплавателно средство се предава от един орган, предоставящ обслужване по контрол на района, към органа, предоставящ обслужване по контрол на района в съседен контролиран район, в момента на пресичане на общата граница на контролирания район, отчетен от районния контролен център, контролиращ въздухоплавателното средство, или в друга точка или в друг момент, както е договорено между двата органа.  (5) Между орган, предоставящ обслужване по контрол на района, и орган, предоставящ обслужване по контрол на подхода, или между два органа, предоставящи обслужване по контрол на подхода  Отговорността за контрола на въздухоплавателно средство се предава от един орган на друг и обратно, в точка или във време, договорени между двата органа.  (6) Между орган, предоставящ обслужване по контрол на подхода, и летищна контролна кула  i) Долитащи въздухоплавателни средства — отговорността за контрола на долитащо въздухоплавателно средство се предава, както е посочено в договорите за взаимодействие и оперативните наръчници, според случая, от органа, предоставящ обслужване по контрол на подхода, към летищната контролна кула, когато въздухоплавателното средство:  А) се намира в района на летището и:  а) се предполага, че може да завърши подхода и да изпълни кацане визуално по земни ориентири; или  б) е навлязло в зона с устойчиви VMC;  Б) е на определена точка или ниво;  В) е кацнало.  ii) Отлитащи въздухоплавателни средства — отговорността за контрола на отлитащо въздухоплавателно средство се предава, както е посочено в договорите за взаимодействие и оперативните наръчници, според случая, от летищната контролна кула към органа, предоставящ обслужване по контрол на подхода:  A) когато в района на летището преобладават VMC:  а) преди времето на напускане от въздухоплавателното средство на района на летището; или  б) преди въздухоплавателното средство да премине към полет при приборни метеорологични условия; или  в) на определена точка или ниво;  Б) когато на летището преобладават приборни метеорологични условия:  а) незабавно след излитане на въздухоплавателното средство; или  б) на определена точка или ниво.  (7) Между сектори за контрол или контролни пунктове на един и същ орган за контрол на въздушното движение  Отговорността за контрола на въздухоплавателното средство в рамките на един и същ орган за контрол на въздушното движение се предава от един сектор за контрол или контролен пункт към друг в точка, ниво или време, посочени в инструкциите на органа за обслужване на въздушното движение.  б) Съгласуване на предаването  (1) Отговорността за контрола на въздухоплавателно средство не се предава от един орган за контрол на въздушното движение на друг без съгласието на приемащия орган за контрол, което се получава в съответствие с точки 2, 3, 4 и 5.  (2) Предаващият орган за контрол предава на приемащия съответните части от текущия полетен план и всяка информация, свързана с контрола на въздухоплавателното средство, за който се отнася исканото предаване.  (3) Когато предаването на контрола се извършва с помощта на обзорни системи за ОВД, информацията, свързана с контрола на въздухоплавателното средство, за което се отнася исканото предаване, включва сведения относно местоположението и, ако е необходимо, маршрута и скоростта на въздухоплавателното средство, както са наблюдавани от обзорните системи за ОВД непосредствено преди предаването.  (4) Когато предаването на контрола се извършва с помощта на данни от ADS-C, информацията, свързана с контрола на въздухоплавателното средство, за който се отнася исканото предаване, включва местоположението в четириизмерното пространство и друга информация, според нуждите.  (5) Приемащият орган за контрол:  i) потвърждава способността си да поеме контрола на въздухоплавателното средство при условията, определени от предаващия орган за контрол, освен ако по предварително споразумение между двата органа отсъствието на такова потвърждение се приема за съгласие с определените условия, или посочва какви промени в тях са необходими;  ii) указва какви други сведения са необходими или какви разрешения се изисква въздухоплавателното средство да има за следващия етап от полета към момента на предаване на контрола.  (6) Ако не е определено друго по споразумение между двата органа за контрол, приемащият орган не уведомява предаващия при установяване на двупосочна гласова връзка или комуникация по линия за предаване на данни, или и двете, със съответното въздухоплавателно средство и при поемане на контрола над него.  (7) В процеса на съгласуване между органите или секторите за обслужване на въздушното движение, или и двете, се ползва стандартна фразеология. Свободен текст се ползва само когато желаната информация не може да бъде предадена със стандартната фразеология. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.235 Разрешения по КВД (ATC clearances; GM1 ATS.TR.235; GM1 ATS.TR.235(a)(5); AMC1 ATS.TR.235(b); GM1 to AMC1 ATS.TR.235(b); AMC2 ATS.TR.235(b); GM1 to AMC2 ATS.TR.235(b); AMC3 ATS.TR.235(b); AMC4 ATS.TR.235(b); AMC1 ATS.TR.235(b)(2); GM1 to AMC1 ATS.TR.235(b)(2); GM1 ATS.TR.235(b)(3)(i); AMC1 ATS.TR.235(b)(4); GM1 ATS.TR.235(b)(4); GM1 ATS.TR.235(b)(5); GM1 ATS.TR.235(c); AMC1 ATS.TR.235(d); GM1 ATS.TR.235(e); GM2 ATS.TR.235(e); GM1 ATS.TR.235(g)(2); GM1 ATS.TR.235(h)(1); GM1 ATS.TR.235(h)(3)(i))** |  |  |  |  |
|  |  | а) Разрешенията по КВД се основават единствено на изискванията за предоставяне на обслужване по контрол на въздушното движение.  (1) Разрешения се издават единствено за подреждане и сепариране на въздушното движение и се основават на известни условия на движение, които оказват влияние върху безопасността на експлоатацията на въздухоплавателните средства. Тези условия на движение включват не само въздухоплавателните средства във въздуха и по маневрената площ, върху която се осъществява контрол, но и всяко движение на автотранспортни средства или други препятствия, които не са трайно монтирани върху маневрената площ.  (2) Органите за контрол на въздушното движение издават необходимите разрешения по КВД с цел предотвратяване на сблъскване и подреждане и поддържане на последователен поток на въздушното движение.  (3) Разрешенията по КВД се издават своевременно, така че да се осигури предаването им до въздухоплавателното средство в срок, който позволява спазването им.  (4) Когато командирът на въздухоплавателно средство информира органа за контрол на въздушното движение, че дадено разрешение по КВД не е удовлетворително, органът за контрол на въздушното движение издава изменено разрешение, ако е възможно.  (5) При векториране или назначаване на директен маршрут, който не е включен в полетния план, в резултат на което полет, извършван съгласно правилата за полети по прибори, напуска публикувано трасе за ОВД или процедура за полети по прибори, ръководителят на полети, който предоставя обзорно обслужване при ОВД, издава разрешения, така че предписаната височина за прелитане над препятствията да съществува по всяко време до момента, в който въздухоплавателното средство достигне до точката, в която пилотът отново се връща в маршрута по полетния план или се включва отново в публикувано трасе за ОВД или процедура за полети по прибори.  б) Съдържание на разрешенията  В разрешението по КВД се посочват:  (1) идентификатор на въздухоплавателното средство, както е упоменат в полетния план;  (2) границата за действие на разрешението;  (3) маршрутът на полета;  i) маршрутът на полета се указва подробно във всяко разрешение, когато това е необходимо;  ii) изразът „cleared via flight planned route“ (разрешен маршрут по полетен план) не се използва при издаването на променено разрешение;  (4) нивото или нивата на полета за целия маршрут или за част от него и промените в нивата, ако се изискват такива;  (5) всички необходими инструкции или информация относно други въпроси като слота за излитане при управлението на потоците въздушно движение (УПВД), ако е приложимо, маневри при подход или при отлитане, връзка и времето за край на валидността на разрешението.  в) За да се улесни предоставянето на сведенията съгласно буква б), доставчикът на обслужване на въздушното движение оценява необходимостта от въвеждане на стандартни маршрути за отлитане и долитане и свързаните с тях процедури с цел да допринесе за:  (1) безопасния, съгласуван и експедитивен поток на въздушното движение;  (2) по-ясното описание на маршрута и на процедурата в разрешенията по КВД.  г) Разрешения за полети при околозвукова скорост  (1) Разрешението по КВД във връзка с фазата на околозвуково ускоряване при полет със свръхзвукова скорост остава в сила най-малко до края на тази фаза.  (2) Разрешението по КВД във връзка със забавяне и снижение на въздухоплавателно средство от крейсерен полет със свръхзвукова скорост към полет с дозвукова скорост следва да предоставя възможност за непрекъснато снижение най-малко по време на околозвуковата фаза.  д) Промени в разрешението относно маршрута или нивото  (1) При издаване на разрешение след поискана промяна на маршрута или на нивото в разрешението се описва точно естеството на промяната.  (2) Когато условията на движение не позволяват да се разреши дадено искане за промяна, се използва думата „UNABLE“ („невъзможно“). Когато обстоятелствата го позволяват, се предлага алтернативен маршрут или ниво.  е) Условни разрешения  Изрази, съдържащи условие, като „зад кацащо въздухоплавателно средство“ или „след излитащо въздухоплавателно средство“, не се използват за движения, свързани с използваемата писта или писти за излитане и кацане, освен когато въпросното въздухоплавателно средство или автотранспортни средства се наблюдават от съответния ръководител на полета и от съответния пилот. Въздухоплавателното средство или автотранспортното средство, заради което е включено въпросното условие в издаденото разрешение, преминава първо пред другото засегнато въздухоплавателно средство. Условните разрешения във всички случаи се предават в следния ред и съдържат:  (1) позивната;  (2) условието;  (3) разрешението;  (4) кратко повторение на условието.  ж) Повтаряне на разрешения, на инструкции и на информация, свързана с безопасността  (1) Ръководителят на полети изслушва повторението на свързаните с безопасността части от разрешенията и инструкциите по КВД, посочени в точка SERA.8015, буква д), точки 1 и 2 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012, за да се увери, че разрешението или инструкцията, или и двете, са разбрани правилно от летателния екипаж, и предприема незабавни действия за коригиране на евентуални несъответствия, установени при повторението.  (2) Не е необходимо гласово повторение на съобщения CPDLC, освен ако е посочено друго от доставчика на обслужване на въздушното движение.  з) Съгласуване на разрешенията  Разрешението по КВД се съгласува между органите за контрол на въздушното движение, така че да бъде покрит целият маршрут на въздухоплавателно средство или конкретна част от него, както следва:  (1) Въздухоплавателното средство получава разрешение за целия маршрут до летището за първо планирано кацане в една от следните ситуации:  i) когато преди излитането е било възможно съгласуване на разрешението между всички органи, под контрола на които ще бъде въздухоплавателното средство;  ii) когато е налице обоснована увереност, че между органите, под контрола на които ще бъде впоследствие въздухоплавателното средство, ще бъде извършено предварително съгласуване.  (2) Когато съгласуване по точка 1 не е постигнато или не се предвижда, въздухоплавателното средство получава разрешение дотам, докъдето съществува обоснована увереност за постигане на съгласуване; преди този момент или в този момент въздухоплавателното средство получава следващо разрешение наред с инструкциите, които се издават по целесъобразност.  (3) Когато е предписано от органа за обслужване на въздушното движение, въздухоплавателното средство осъществява контакт със следващия по маршрута (downstream) орган за контрол на въздушното движение с цел получаване на последващо разрешение преди преминаване на точката за предаване на контрола.  i) Въздухоплавателното средство поддържа необходимата двустранна връзка с настоящия орган за контрол на въздушното движение, докато получи разрешение от следващ (downstream) орган по маршрута.  ii) Разрешението, издадено от следващ (downstream) орган по маршрута, следва ясно да може да бъде разпознато от пилота като такова.  iii) Ако не са съгласувани, разрешенията, издадени от следващ (downstream) орган по маршрута, не следва да влияят на първоначалния профил на полета на въздухоплавателно средство във всяко въздушно пространство, различно от това на органа за контрол на въздушното движение, който отговаря за предоставянето на последващото разрешение.  (4) Когато въздухоплавателно средство възнамерява да излети от летище в контролиран район и да навлезе в друг контролиран район в рамките на 30 минути или в друг определен период от време, договорен между съответните районни контролни центрове, съгласуването със следващия районен контролен център се извършва преди издаване на разрешението за излитане.  (5) Когато въздухоплавателно средство възнамерява да напусне контролиран район за полет извън контролираното въздушно пространство и впоследствие отново навлезе в същия или в друг контролиран район, може да бъде издадено разрешение от момента на отлитане до летището на първото планирано кацане. Такова разрешение или промени в него се прилагат единствено за онези части от полета, които се извършват в рамките на контролирано въздушно пространство. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.240 Контрол на хора и автотранспортни средства на контролирани летища *(AMC1 ATS.TR.240(a); AMC2 ATS.TR.240(a); GM1 ATS.TR.240(b)(2); GM1 ATS.TR.240(c))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Движението на хора или автотранспортни средства, включително теглени въздухоплавателни средства, по маневрената площ на летището се контролира от летищната контролна кула с цел да се предотвратят опасности за тях или за въздухоплавателни средства, които кацат, рулират или излитат.  б) При условия, за които са в ход процедурите при намалена видимост:  (1) лицата и автотранспортните средства, които осъществяват дейност по маневрената площ на дадено летище, се ограничават до необходимия минимум и се обръща особено внимание на изискванията за защита на критичната(ите) и чувствителната(ите) зона(и) на радионавигационните средства;  (2) при спазване на разпоредбите на буква в) методът или методите за сепарация между автотранспортните средства и рулиращите въздухоплавателни средства трябва да е съгласно предписаното от доставчика на обслужване на въздушното движение и да са одобрени от компетентния орган, като са взети предвид наличните средства;  (3) когато на една и съща писта за излитане и кацане непрекъснато се изпълняват смесени действия за точен подход и кацане по прибори с ILS и MLS по категория II или категория III, се защитават налагащите по-големи ограничения критични и чувствителни зони на ILS или MLS.  в) Аварийните автотранспортни средства, движещи се за оказване на помощ на въздухоплавателно средство в бедствие, имат предимство пред цялото останало движение по работната площ на летището.  г) при спазване на разпоредбите на буква в) автотранспортните средства, движещи се по маневрената площ на летището, трябва да спазват следните правила:  (4) автотранспортните средства, включително тези, които теглят въздухоплавателни средства, дават предимство на кацащите, излитащите или рулиращите въздухоплавателни средства;  (5) автотранспортните средства дават предимство на други автотранспортни средства, теглещи въздухоплавателни средства;  (6) автотранспортните средства дават предимство на други автотранспортни средства в съответствие с инструкциите на органа за обслужване на въздушното движение;  (7) независимо от разпоредбите на подточки 1, 2 и 3 автотранспортните средства, включително тези, които теглят въздухоплавателни средства, спазват инструкциите на летищната контролна кула. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.245 Използване на оборудване за обзор на наземното движение на летищата *(GM1 ATS.TR.245; GM2 ATS.TR.245)*** |  |  |  |  |
|  |  | Когато e необходимо, при липса на визуално наблюдение на цялата маневрена площ или на част от нея или за допълване на визуалното наблюдение, органът за обслужване на въздушното движение използва усъвършенствани системи за насочване и контрол на наземното движение (A-SMGCS) или друго подходящо оборудване за обзор, за да:  а) следи движението на въздухоплавателни средства и автотранспортните средства върху маневрената площ;  б) дава необходимите сведения и насоки на пилотите и на водачите на автотранспортни средства;  в) дава напътствия и оказва съдействие за безопасното и ефективно движение на въздухоплавателни средства и автотранспортни средства по маневрената площ. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.250 Основен трафик и информация за основния местен трафик (AMC1 ATS.TR.250(a); GM1 ATS.TR.250(a); AMC1 ATS.TR.250(b))** |  |  |  |  |
|  |  | а) Информация за основния трафик се предоставя на съответните контролирани полети, когато те представляват основен трафик един спрямо друг.  б) Информация за основния местен трафик, известна на ръководителя на полети, се предоставя незабавно на засегнатите отлитащи и долитащи въздухоплавателни средства. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.255 Експлоатация на успоредни или почти успоредни писти *(AMC1 ATS.TR.255 ; AMC2 ATS.TR.255; GM1 to AMC2 ATS.TR.255; GM2 to AMC2 ATS.TR.255; GM3 to AMC2 ATS.TR.255; GM4 to AMC2 ATS.TR.255; GM5 to AMC2 ATS.TR.255; GM6 to AMC2 ATS.TR.255; GM7 to AMC2 ATS.TR.255; GM1 to AMC2 ATS.TR.255; AMC3 ATS.TR.255 and AMC4 ATS.TR.255; AMC3 ATS.TR.255; GM1 to AMC3 ATS.TR.255; GM2 to AMC3 ATS.TR.255; AMC4 ATS.TR.255; GM1 ATS.TR.255)*** |  |  |  |  |
|  |  | При извършване на независими или зависими маневри за подход по прибори към успоредни или почти успоредни писти или отлитане от успоредни или почти успоредни писти доставчикът на обслужване на въздушното движение установява съответни процедури, които се одобряват от компетентния орган. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.260 Избор на използваема ПИК *(AMC1 ATS.TR.260(g); GM1 ATS.TR.260; GM1 ATS.TR.260(e))*** |  |  |  |  |
|  |  | Летищната контролна кула избира използваемата ПИК за излитане и кацане на въздухоплавателни средства, като взема предвид скоростта и посоката на приземния вятър, както и други местни фактори от значение, като например:  а) конфигурацията на пистата за излитане и кацане;  б) метеорологичните условия;  в) процедурата за подход по прибори;  г) наличните средства за подход и кацане;  д) летищната схема на полетите и условията на въздушното движение;  е) дължината на пистата или пистите;  ж) други фактори, посочени в местните инструкции. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.265 Контрол на наземното движение на летището при намалена видимост *(GM1 ATS.TR.265(a)(1); AMC1 ATS.TR.265(b)*** |  |  |  |  |
|  |  | а) Когато обстоятелствата налагат движението в маневрената площ да се осъществява при видимост, която не позволява на летищната контролна кула да осъществява визуална сепарация между въздухоплавателните средства и между въздухоплавателните и автотранспортните средства, се прилага следното:  (1) при пресичане на пътища за рулиране въздухоплавателно или автотранспортно средство, намиращо се на единия път за рулиране, не може да се приближава до другия отвъд границата на мястото за изчакване, определена от междинното място за изчакване, стоп-линията или маркировъчната линия на мястото на пресичане на пътя за рулиране, в зависимост от съответните проектни спецификации на летището;  (2) методът на надлъжна сепарация на пътищата за рулиране се определя от доставчика на обслужване на въздушното движение за всяко конкретно летище и се одобрява от компетентния орган, като се вземат предвид характеристиките на наличните средства за обзор и контрол на наземното движение, сложността на устройствения план на летището и характеристиките на въздухоплавателните средства, използващи летището.  б) Процедурите, приложими за започване и продължаване на операции при намалена видимост, се установяват в съответствие с точка ATS.OR.110 и се одобряват от компетентния орган. |  |  |  |  |
|  |  | **ATS.TR.270 Разрешения за полети по особени ПВП *(GM1 ATS.TR.270; GM1 ATS.TR.270(a)(3))*** |  |  |  |  |
|  |  | а) В контролирани зони могат да се изпълняват полети по особени ПВП, при условие че има разрешение по КВД. Освен ако е налице разрешение от компетентния орган за вертолети в специални случаи, като например — но не само — полицейски полети, медицински полети, операции за търсене и спасяване или за борба с пожари, се прилагат следните допълнителни условия:  (1) полети по особени ПВП могат да се извършват само през деня, освен ако е разрешено друго от компетентния орган;  (2) за пилота:  i) безоблачно небе и видимост до земната повърхност;  ii) видимостта в полет е не по-малко от 1500 m или, за вертолети, не по-малко от 800 m;  iii) полет с приборна въздушна скорост (IAS) от 140 kt или по-малко, позволяваща визуално наблюдение и предотвратяване на сблъскване с други ВС или препятствия;  (3) Орган за КВД не издава разрешение за полет по особени ПВП за излитане или кацане на въздухоплавателно средство от или на летище, намиращо се в границите на контролирана зона, нито за навлизане в зоната на летищния трафик или летищната схема на полетите, когато обявените метеорологични условия на това летище са под следните минимални стойности:  i) приземната видимост е по-малко от 1500 m или, за вертолети, по-малко от 800 m;  ii) таванът на облачността е по-нисък от 180 m (600 ft).  б) Органът за контрол на въздушното движение разглежда исканията за такова разрешение поотделно. |  |  |  |  |