



СТАНОВИЩЕ № 4/2011

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 1 юни 2011 година

**относно Регламент на Комисията за определяне на правилата за прилагане
относно въздушните операции**

„Въздушни операции – OPS“

Съдържание

Резюме	4
Въведение	5
I. Общи положения	5
II. Обхват на становището	5
III. Консултация	6
IV. Установена практика за номериране на правилата	8
Прилежащ регламент относно въздушните операции	9
I. Обхват	9
II. Преглед на реакциите	9
III. Обяснения	9
Приложение I – Определения	15
I Обхват	15
II. Преглед на реакциите	15
III. Преглед на различията	15
IV. Обяснения	17
Приложение II – Част-ARO	19
I. Общи положения	19
II. Консултация	22
III. Обхват и приложимост	25
IV. Преглед на различията	45
V. Списък на предлаганите нормотворчески задачи	47
Приложение III – Част-ORO	49
I. Общи положения	49
II. Консултация	49
III. Обхват и приложимост	51
IV. Преглед на различията	75
V. Списък на предлаганите нормотворчески задачи	93
Приложение IV – Част-CAT(A,H)	95
I. Обхват	95
II. Преглед на реакциите	97
III. Преглед на различията	97

IV.	Списък на предлаганите нормотворчески задачи	105
V.	CAT.GEN: Подчаст А – Общи изисквания	109
VI.	CAT.OP: Подчаст В – Експлоатационни процедури	111
VII.	CAT.POL: Подчаст С – Функциониране на въздухоплавателното средство и експлоатационни ограничения	114
VIII:	CAT.IDE: Подчаст D – Инструменти, данни, оборудване	119
Приложение V – Част SPA.....		122
I.	Обхват.....	122
II.	Преглед на реакциите.....	124
III.	Преглед на различията	124
IV.	Списък на предлаганите нормотворчески задачи	124
V.	SPA.GEN: Подчаст А – Общи изисквания	125
VI.	SPA.PBN: Подчаст В – Навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN).....	127
VII.	SPA.MNPS: Подчаст С – Операции с определени минимални навигационни характеристики (MNPS)	128
VIII.	SPA.RVSM: Подчаст D – Експлоатация във въздушно пространство с намалени минимума на вертикална сепарация (RVSM).....	128
IX.	SPA.LVO: Подчаст – Експлоатация при намалена видимост (LVO).....	128
X.	SPA.ETOPS: Подчаст F – Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS).....	130
XI:	SPA.DG: Подчаст G – Превоз на опасни товари.....	130
XII.	SPA.NVIS: Подчаст H – Операции на вертолети при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта.....	131
XIII.	SPA.HHO: Подчаст I – Подемни работи с вертолети.....	132
XIV.	SPA.HEMS: Подчаст J – Операции по превоз с вертолет за спешна медицинска помощ	134
АКРОНИМИ/СЪКРАЩЕНИЯ В ЧАСТ-CAT И ЧАСТ-SPA		137

Резюме

Настоящото становище съдържа следните документи:

- Прилежащ регламент относно въздушните операции;
- Приложение I – Определения за приложения II до VIII;
- Приложение II – част-ARO, изисквания към органите по отношение на въздушните операции;
- Приложение III – част ORO, изисквания към организациите по отношение на операторите, участващи в търговска и нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга;
- Приложение IV – част-CAT (A,H), технически изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт със самолети и вертолети;
- Приложение V – част-SPA, изисквания по отношение на операциите, които изискват специално одобрение.

Въз основа на принципите, определени от управителния съвет заедно с Европейската комисия, предложението на Агенцията, доколкото е възможно, транспонира съдържанието на EU-OPS и JAR-OPS 3 и хармонизира изискванията със стандартите и препоръчителните практики (SARP) на ИКАО, приложение 6, част I и част III, раздели 1 и 2.

Разработването на тези изисквания се основава на следните цели:

- поддържане на високо равнище на безопасност;
- осигуряване на пропорционални правила, когато е подходящо;
- гарантиране на гъвкавост и ефективност за операторите и органите.

Настоящото становище е резултат от процес на обширни консултации с органи, асоциации, оператори и експерти по авиация.

Становището за останалите приложения към настоящия регламент, приложение VI – Част NCC, приложение VII – Част NCO, и приложение VIII – Част SPO, ще бъде публикувано на по-късен етап.

Въведение

I. Общи положения

1. Регламент (ЕО) № 216/2008¹ на Европейския парламент и на Съвета (наричан по-долу „Основният регламент“), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009², установява подходяща и изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване.
2. Целта на настоящото становище е да подпомогне Комисията при определяне на правилата за прилагане относно въздушните операции.
3. Становището беше прието съгласно процедура, определена от управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“)³, в съответствие с разпоредбите на член 19 от Основния регламент.

II. Обхват на становището

4. Настоящото становище съдържа следните документи:
 - Прилежащ регламент относно въздушните операции;
 - Приложение I – Определения за приложения II до VIII;
 - Приложение II – част-ARO, изисквания към органите по отношение на въздушните операции;
 - Приложение III – част-ORO, изисквания към организациите по отношение на операторите, участващи в търговска и нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга;
 - Приложение IV – част-CAT(A,H), технически изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт със самолети и вертолети;
 - Приложение V – част-SPA, изисквания по отношение на операциите, които изискват специално одобрение.
5. Настоящото становище не съдържа:

¹ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. *ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1–49.*

² 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. *ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51–70.*

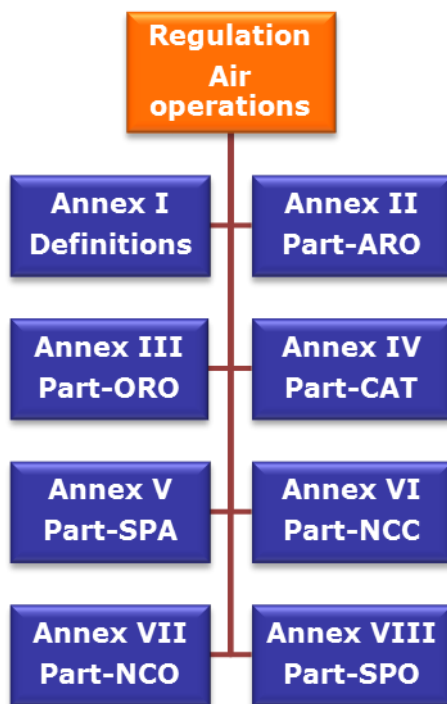
³ Решение на управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“). EASA MB 08-2007, 13.6.2007 г.

- изискванията за търговски въздушен транспорт за планери, аеростати и полети от А до А със самолети и вертолетите в приложение III – част-CAT;
- Приложение VI – част-NCC, технически изисквания за нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга;
- Приложение VII – част-NCO, технически изисквания за нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга;
- Приложение VIII – част-SPO, технически изисквания за специфична експлоатация, включително търговска и нетърговска експлоатация;
- свързаните с гореописаните операции разпоредби в прилежащия регламент относно въздушните операции.

Становището за останалите изисквания ще бъде публикувано на по-късен етап.

6. Документите на настоящото становище се основават на преработената структура на правилата, предложена от Европейската комисия и Агенцията през април 2011 г. Следната таблица представя преглед на приложенията към регламента относно въздушните операции.

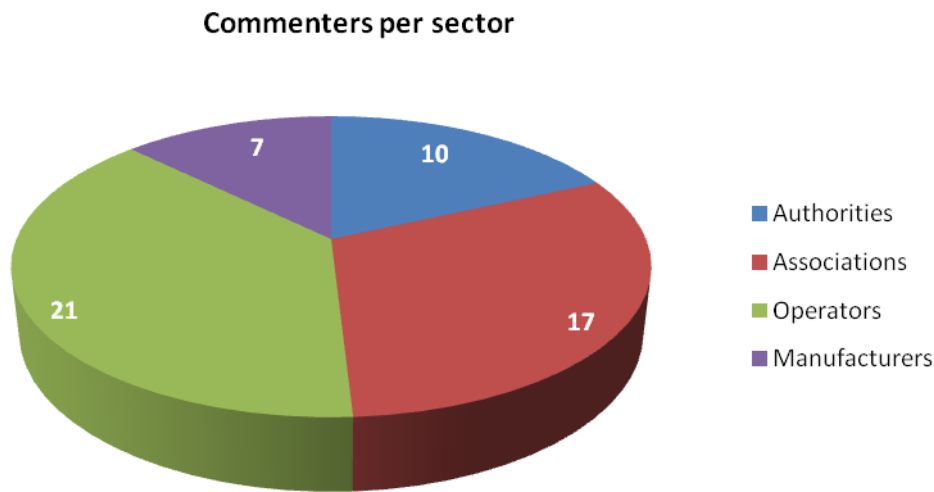
Фигура 1: Приложения към регламента относно въздушните операции



III. Консултация

7. Настоящото становище се основава на:
 - NPA 2008-22, съдържащо проектопредложения на правила за прилагане и свързаните приемливи начини за съответствие (AMC), и материали за ръководство (GM) за органи и организации;

- NPA 2009-02, съдържащо проектопредложения на правила за прилагане и свързаните AMC и GM за въздушни операции.
8. NPA 2009-02 е публикувано на уебсайта на EASA (<http://www.easa.europa.eu>) на 30 януари 2009 г. Периодът на консултация приключи на 31 юли 2009 г. Агенцията получи общо 13 775 коментара, от които около 8 200 коментара са свързани с обхвата на настоящото становище.
 9. Обобщените коментари, свързаните отговори на тези коментари и предлаганият изменен текст на правилата бяха подробно обсъдени със следните четири групи за преразглеждане в рамките на нормотворческата процедура (RG):
 - RG01 (CAT), която се занимава с правилата за операции на търговския въздушен транспорт;
 - RG02 (SPO), която се занимава с правилата за специализирана експлоатация;
 - RG03 (NCC), която се занимава с правилата за нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; и
 - RG03 (NCO), която се занимава с правилата за нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.
 10. Проектът на текста на CRD относно част-CAT беше прегледан от RG01. Проектът на текста на CRD относно част-SPA беше прегледан от всичките четири RG.
 11. Агенцията също така проведе няколко срещи със специалисти по вертолети, които консултираха по въпроси, свързани с вертолетите, представляващи органи, оператори и производители.
 12. Въз основа на широките консултации с органи, асоциации и оператори на 25 ноември 2010 г. Агенцията публикува CRD OPS I. Периодът за реакции приключи на 25 февруари 2011 г. Агенцията получи 1 009 реакции.
 13. Следващата графика показва лицата, представили реакции, групирани по органи, асоциации, оператори и производители.

Фигура 2: Описание на лицата, представили реакции

14. Беше направена оценка и беше отговорено на всички реакции. Те бяха взети предвид при изготвянето на приложение I, приложение IV и приложение V към настоящото становище.
15. Подробностите на процеса на консултации за NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, свързани с изискванията, посочени в приложение II – част-ARO и приложение III – част-ORO към настоящото становище, са описани в съответните раздели на настоящата обяснителна бележка.

IV. Установена практика за номериране на правилата

16. В съответствие с насоките на Агенцията за изготвяне на регулаторни инструменти към правилата за прилагане се използва следната установена практика за номерирането им:

<част>.<подчаст>.<раздел>.<№>

Обяснение:

<част>: задължително – до четири букви или цифри

примери: ARO, ORO, CAT, SPA

<подчаст>: задължително – до четири букви или цифри

примери: GEN, OP, POL, IDE

<раздел>: задължително – до пет букви или цифри

примери: MPA, A, H, MAB

<номер>: задължително – номер на правилото – три цифри, започващи от 100, следващите номера обикновено се номерират със стъпка 5.

Прилежащ регламент относно въздушните операции**I. Обхват**

17. Прилежащият регламент относно въздушните операции определя общата приложимост на частите, които обхваща, и предлага „заварено положение“ и преходни мерки под формата на изключения.⁴

II. Преглед на реакциите

18. Получените реакции за прилежащия регламент OPS са насочени към хармонизирането с прилежащите регламенти на част-FCL, предложените разпоредби за заварено положение за JAR-OPS 3, искане за пояснение относно използването на определени въздухоплавателни средства, посочени в приложение II, в операции CAT, и определение на термина специализирани операции.

III. Обяснения

19. Прилежащият регламент, публикуван в настоящото становище, съдържа съгласно член 4.1, букви б) и в) и член 8 от Основния регламент изисквания за операторите в ЕС, които използват регистрирани в държава-членка или в трета страна въздухоплавателни средства, и персонала, който участва в експлоатацията на такива въздухоплавателни средства.
20. Той също така предвижда изискванията за Агенцията и компетентните органи в областта на въздушните операции, включително наземни инспекции на въздухоплавателните средства на операторите под надзор на безопасността на друга държава съгласно член 10 от Основния регламент.
21. Член 2 съдържа определения на термини, използвани в прилежащия регламент. Определението на операции CAT произлиза от приложение 6 на ИКАО, като е леко изменено, за да отчита определението на „търговска операция“, съдържащо се в член 3, буква и) от Основния регламент. Подчертава се, че обхватът на определението на търговска операция е по-широк, отколкото този на операции CAT. Определението на специализирана операция ще бъде допълнено от неизчерпателен списък на специализирани услуги и задачи в бъдещата част-SPO. Освен това член 6.6 посочва колко лица могат да бъдат превозвани на въздухоплавателно средство, използвано за специализирани операции, за да може да се направи ясно разграничение между CAT операции и търговски операции, различни от CAT.
22. Прилежащият регламент включва и два члена, насочени към държавите-членки. Член 3 изисква държавите-членки и Агенцията да създадат планове за авиационна безопасност, които имат за цел постоянно повишаване на безопасността. Той също така посочва необходимостта държавите-членки да

⁴ Изключенията представляват вид преходна мярка, която дава възможност на държавите-членки да решат дали да отложат датата на изпълнение на дадена разпоредба в рамките на определен, нормативно установен срок.

координират своите планове за безопасност, тъй като авиационната безопасност вече трябва да се управлява съвместно от държавите от EASA. По-специално, настоящото споделяне на компетентности в рамките на Европейския съюз не позволява дадена държава-членка да прилага план за безопасност абсолютно самостоятелно. В бъдеще ще бъдат предоставени допълнителни материали с оглед на подобряването на общото изпълнение на изискванията на Националната програма за безопасност (SSP) на ИКАО в европейската рамка. Този материал ще използва като основа работата, координирана от Европейския консултативен комитет за авиационна безопасност (EASAC), по-специално по отношение на наръчника за EASP.

23. Член 4 предлага изисквания за капацитета за надзор. Въпреки че са напълно съвместими със съответните критични елементи на системата за надзор на безопасността, определени от ИКАО, тези разпоредби допълнително възлагат на държавите-членки да гарантират надлежното оправомощаване на своя персонал по надзора за извършването на задачи, свързани със сертифицирането и надзора, както и липсата на конфликт на интереси.
24. Членове 3 и 4 вече са публикувани със становище 03-11 за прилежащия регламент относно екипажите. Промените, произтичащи от дискусиите в комитета на EASA относно свързания текст, вече са включени.
25. Член 5 относно наземните инспекции включва преходна разпоредба минимален годишен процент, който се коригира пропорционално до априлската дата на приложимост на регламента, който за 2012 г. е 65 %.
26. Член 6 установява обхвата и приложимостта на приложенията както следва:

Приложение	Приложимост	Член в прилежащия регламент
Приложение II – част-ARO	Изисквания към органите, включително наземни инспекции	1.1 и 5
Приложение III – част-ORO Приложение IV – част-CAT	Операции на търговския въздушен транспорт със самолети и вертолети, без полети от А до А	1.2 и 6.1
Приложение V – част-SPA	Всякаква експлоатация на самолети, вертолети, аеростати и планери	6.3

27. Член 6.4 изключва от приложното поле на настоящия регламент определени категории въздухоплавателни средства и видове операции до приключване на съответната нормотворческа дейност. Това са:
- някои ВС от приложение II, когато се използват в операции CAT. Те следва да се експлоатират в съответствие с условията, съдържащи се в решението на Комисията, прието съгласно;
 - дирижабли/цепелини, въздухоплавателни средства с наклонящо се носещо витло, привързани аеростати и безпилотни въздухоплавателни системи; и

- полети, провеждани от проектантски и производствени организации, свързани с такива дейности.
28. За момента от приложимостта на част-ORO и част-CAT са изключени операции CAT от А до А със самолети и вертолетите (член 6.2), както и CAT операции с аеростати и планери. Съответните правила за прилагане ще бъдат публикувани на по-късен етап и прилежащият регламент ще бъде съответно изменен.
29. За момента от приложимостта на част-ORO са изключени също така търговските операции, различни от CAT, и нетърговските операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. Прилежащият регламент ще бъде изменен след публикуването на част-NCC, част-NCO и част-SPO заедно със съответните становища на Агенцията.
30. Няколко реакции поискаха поясняване относно CAT операции с някои въздухоплавателни средства, посочени в приложение II съгласно член 8, параграф 5, буква ж) от Основния регламент. Дадено е следното пояснение в координация с Европейската комисия:
31. Решения на Комисията, издадени по силата на член 8, параграф 3 от Регламент 3922/91⁵, могат да останат в сила след отмяната на приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91, ако това е изрично споменато в правилата за прилагане. По-специално Решение С(2009) 7633⁶ на Комисията от 14.10.2009 г. ще остане в сила като преходна мярка. Решението е съобщено за сведение на всички държави-членки и може да бъде намерено в интернет.
32. Решението на Европейската комисия е свързано с определени оператори, посочените в приложение II типове въздухоплавателни средства, доказателства и условия. Ако тези оператори планират да използват различен тип въздухоплавателно средство, от посочените в приложение II, на Европейската комисия трябва да се представят нова оценка на безопасността и искане за дерогация. Предложението за прилежащия регламент включва разпоредби за по-добро обяснение какво трябва да предприеме държава-членка, когато е изправена пред промени на експлоатацията, приета в рамките на това решение на Комисията.
33. Всички държави-членки имат право да прилагат Решение С(2009) 7633 на Комисията при същите условия, предвидени в него, и по отношение на същия тип въздухоплавателни средства. Всяко последващо разрешение от друга държава-членка при същите условия и за същите цели може да бъде обхванато от Решение С(2009) 7633 на Комисията.
34. С цел осигуряване на правилно и хармонизирано разбиране на решението на Комисията, прилежащият регламент пояснява, че всяка държава-членка,

⁵ Регламент (ЕИО) 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване. ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

⁶ Решение С(2009) 7633 на Комисията от 14.10.2009 година за разрешаване на Австрия, Германия, Обединеното кралство и Малта да издават свидетелства за авиационен оператор чрез дерогация от Регламент (ЕИО) 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 година относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване.

която желае да използва вече предоставена дерогация, трябва да информира Европейската комисия за своето намерение, преди да я приложи. Това дава възможност на Европейската комисия да прецени дали планираната дерогация отговаря на условията и оценката на безопасността, извършена в контекста на решението на Комисията. Ако случаят не е такъв, се изисква нова дерогация съгласно член 14, параграф 6 от Основния регламент.

35. Член 7.1 съдържа разпоредби за заварено положение за АОС, издадени в съответствие с EU-OPS. Предлага се период от 2 години, за да се даде възможност за адаптиране на системите за управление, програмите за обучение, процедурите и ръководствата, когато е необходимо. Тъй като предложените правила за прилагане съдържат нов формат на АОС съгласно последното изменение на ИКАО, се определя двегодишен срок, в рамките на който документът АОС трябва да се замени с АОС, съответстващо на новия формат.
36. Член 7.3-6 съдържа специални разпоредби за преобразуване за операции CAT с вертолет. Предложението е в рамките на две години националното АОС за вертолети да се преобразува в АОС, съответстващо на правилата за прилагане. Държавата-членка изготвя доклад за преобразуване в срок от една година след дата на прилагане на регламента. Той съдържа описания на националните изисквания, въз основа на които е било издадено АОС, и обхвата на правата, предоставени на оператора; посочва за кои изисквания в част-ORO, част-CAT и част-SPA трябва да се признае предишен опит, всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в съответстващото на правилата за прилагане АОС, и всички изисквания, на които трябва да отговаря операторът, за да бъдат премахнати тези ограничения.
37. Член 8 изрично упоменава, че подчаст Q на EU-OPS и разпоредбите, приети от държавите-членки съгласно член 8.4 от Регламент 3922/91, остават в сила до приемането на съответните правила за прилагане.
38. Член 9 признава като заварено положение съществуващи списъци на минималното оборудване (MEL), които не могат да бъдат основани на базов списък на минималното оборудване (MMEL), изготвен съгласно част-21. Всички последващи промени на такива MEL трябва да съответстват на приложимия MMEL, признат като заварено положение или изготвен съгласно част-21.
39. Член 10 се занимава с обучението на членовете на полетния и кабинния екипаж, свързано с елементи, произхождащи от задължителните оперативни данни за ВС. Докато на операторите са дадени 2 години, за да приспособят съответните програми за обучение (член 7, параграф 1, буква б)), необходима е разпоредба за преходен период, за да се даде възможност за предоставяне на това обучение на членовете на екипажа. Предложението взема предвид циклите на обучение на операторите.
40. Член 11 съдържа разпоредбите за влизане в сила и изключения. Определянето на краен срок за приложимост на правилата за прилагане в член 70 от Основния регламент ограничава възможните преходни периоди, като постановява, че правилата за прилагане трябва да влязат в сила не по-късно от 8 април 2012 г. По искане на Европейската комисия беше избран

метода на изключения, за да се осигури преходен период, когато той продължава след 8 април 2012 г.

41. Алия 2, буква а) предвижда изключение за органите относно части от системата за контрол. Както операторите, така и органите се нуждаят от време, за да приспособят своите системи за контрол, процедури и ръководства. Предложението предвижда 1 година изключение и взема предвид предишни дискусии в Комитета на EASA относно свързаните изисквания на органа за екипажите.
42. По отношение на CAT операторите на вертолети, предвижда се 2 години изключение, за да се даде възможност за преобразуването на AOC, описано по-горе.
43. Част-SPA съдържа специфичните одобрения, до които имат достъп всички оператори, с изключение на превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подедни работи (HNO), използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS) и увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS), до които имат достъп единствено притежатели на AOC. По отношение на операции CAT със самолети и вертолети, принципите на заварено положение и преходни периоди се прилагат както е описано по-горе. По отношение на операции CAT с аеростати и планери, въпреки че заявленията за специално одобрение за превоз на опасни товари са редки, предлага се преходен период от 3 години. Същият период се предлага за специализирани операции. За нетърговски операции, които не извършват специализирани операции, се предлага преходен период от 2 години.
44. Изключенията са обобщени в следната таблица:

Операция	Част	Въздухоплавателно средство	Изключение
CAT, с изключение на от А до А	Част-ORO Част-CAT Част-SPA	Самолети	неприложимо
	Част-ORO Част-CAT Част-SPA	Вертолети	2 години
CAT от А до А	Част-ORO Част-CAT	Самолети вертолети	Все още не е приложимо; по-късно ще бъдат предвидени
	Част-SPA	Самолети вертолети	3 години

Операция	Част	Въздухоплавателно средство	Изключение
CAT аеростати и планери	Част-ORO Част-CAT	Аеростати планери	Все още не е приложимо; по-късно ще бъдат предвидени
	Част-SPA	Аеростати планери	3 години
Специализирани операции	Част-ORO* Част-SPO	Самолети вертолети аеростати планери	Все още не е приложимо; по-късно ще бъдат предвидени
	Част-SPA	Самолети вертолети аеростати планери	3 години
Нетърговски операции с СМРА	Част-ORO Част-NCC	Самолети вертолети	Все още не е приложимо; по-късно ще бъдат предвидени
	Част-SPA	Самолети вертолети	2 години
Нетърговски операции без СМРА	Част-NCO	Самолети вертолети аеростати планери	Все още не е приложимо; по-късно ще бъдат предвидени
	Част-SPA	Самолети вертолети аеростати планери	2 години

*приложими за търговски дейности, различни от CAT, и нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

Приложение I – Определения

I Обхват

45. Приложение I съдържа определения на термините, използвани в приложения II–VIII към настоящия регламент.

II. Преглед на реакциите

46. Приложение I получи 53 реакции от 18 лица (представляващи национални въздухоплавателни органи, сдружения на индустрията, производители, авиокомпани, едно сдружение на летища и едно частно лице). Като цяло наборът от определения в приложение I беше подкрепен, въпреки че разделянето между правила за прилагане, AMC и GM не беше подкрепено. Позицията, която привлече най-много коментари, беше „максимална пътникова вместимост“, за която единодушното искане беше да се транспонира целта на определението на EU-OPS/JAR-OPS 3. Останалите коментари бяха разпределени по 30 термина, като се предлагат редакционни поправки, промени за подобряване на яснотата или по-добро хармонизиране с правилата и с различните определения на EU-OPS, JAR-OPS 3, CS-Определения и приложение 6 на ИКАО.

III. Преглед на различията

Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3

47. Повечето определения съответстват на определенията на EU-OPS и JAR-OPS 3. За онези термини, използвани в повече от едно правило за прилагане, определението е включено в приложение I. Бяха направени дребни редакционни промени за ясно указване кога определени термини се прилагат за тип операция или въздухоплавателно средство и за осигуряване на съответствие с насоките за изготвяне. Допълнителни промени бяха направени за следните термини:
- „3 % резервно летище по маршрута“ беше представен в CRD на мястото на термина на EU-OPS „резервно гориво за запасно летище по маршрута“ – изискването за 3 % се съдържа в AMC към CAT.OP.MPA.150 Политика за горивото;
 - „подходящо летище“ определението на EU-OPS формулира какво следва да е това летище и дава неизчерпателен списък на необходимите спомагателни услуги за такова летище. Обратната връзка от заинтересованите лица сочи, че списъкът на необходимите спомагателни услуги на определението на EU-OPS е труден за спазване за въздухоплавателни средства, експлоатирани съгласно част-NCC и част-NCO, докато други заинтересовани лица поискаха транспонирането на цялото определение на EU-OPS за CAT операции. За да вземе предвид този въпрос за пропорционалността, Агенцията реши да транспонира

списъка на необходимите спомагателни услуги в съответното правило за прилагане на част-CAT. Следователно целта на определението на EU-OPS е запазена в пълна степен за CAT операции;

- „Операция по подход категория I (CAT I)“ включва GNSS/SBAS (глобалната навигационна спътникова система за кацане) за поясняване, че операции, които използват курсов предавател с вертикална навигация (LPV) с височина на вземане на решение под 250 ft (и не по-малка от 200 ft) се третират като CAT I операции;
- „GNSS система за кацане (GLS)“ е преименуван на „GBAS система за кацане (GLS)“ и редактиран да съответства на ICAO PANS ATM и PANS ABC;
- „вертолетна площадка“: Агенцията счита, че този термин е обхванат от определението на „летище“ (в Основния регламент) и „експлоатационна площадка“, и не транспонира този термин в новия регламент;
- „време за действие на противообледенителна течност“ (HoT)’: определението остава непроменено от CRD и съответства на приложение 14 на ИКАО;
- „максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC)“ се въвежда на мястото на термина „максимална одобрена пътническа конфигурация“ на EU-OPS/JAR-OPS 3. Обратната връзка от заинтересованите страни сочи, че MAPSC на EU-OPS се третира като одобрение за експлоатация и че определенията на NPA и CRD за максимално одобрена пътническа конфигурация не отразява това. В тази връзка Агенцията изготви определението за новия термин MOPSC, като взе предвид тези реакции. MOPSC очевидно е въпрос, установен за целите на експлоатацията, и трябва да бъде посочен в ръководството за експлоатация. Определението също така пояснява, че MOPSC следва да използва за база максималната одобрена пътническа конфигурация, установена по време на процеса на сертифициране;
- „стандартна категория I“ е преименувана на „Операция по подход категория I (CAT I)“ и определението беше изготвено отново за по-добро съответствие с това в EU-OPS/JAR-OPS 3 (редакционната промяна е, че акронимите на определението на EU-OPS са изписани изцяло в приложение I).

Различия спрямо приложение 6 на ИКАО

48. Въпреки че повечето определения са хармонизирани с ИКАО, тъй като настоящият регламент транспонира EU-OPS и JAR-OPS 3, съществуват някои различия спрямо ИКАО:

- „операции по подход CAT II, IIIA, IIIB“ понастоящем съответстват на EU-OPS, въпреки че нормотворческа задача OPS.083 „Преглед на SPA.LVO“ ще разгледа хармонизиране с последните изменения на приложение 6 на ИКАО;
- „категория A/B по отношение на вертолети“ – след реакциите на CRD, те бяха хармонизирани с определенията за „категория A“ и „категория B“ за

вертолет в CS-Определения, за които се счита, че съответстват на целта на JAR-OPS 3. Обратната връзка от заинтересованите страни поиска разширяване на облекченията за определени операции (по-специално операции по HEMS), за да се позволи на вертолети, които не съответстват напълно на приложимите сертификационни спецификации, въпреки това да отговарят на условията за полети с летателни характеристики клас 1 и 2. Други заинтересовани страни поискаха премахване на облекченията. Агенцията не вижда досие за безопасността за промяна на целта на определенията;

- „резервно летище по маршрута“: определението остава хармонизирано с EU-OPS и се различава от ИКАО с това, че е свързано с „подходящо летище“ и може да се изисква на етапа на планиране;
- „горен (челен) дисплей“ понастоящем съответства на EU-OPS и бъдещата нормотворческа задача OPS.084 „HUD/EVS“ ще разгледа хармонизиране с последните изменения на приложение 6 на ИКАО;
- „летателни характеристики клас 1/2/3“ за вертолети: CRD обяснява, че определенията остават хармонизирани с тези в JAR-OPS 3, тъй като Агенцията ги счита за най-подходящи. По тези позиции не бяха получени реакции към CRD и не бяха правени други промени. За летателни характеристики клас 1 определението на ИКАО определя, че летателните характеристики с един отказал двигател следва да се разглеждат преди достигане на точката на вземане на решение за излитане (TDP) или след преминаване на точката на вземане на решение за кацане (LDP). Избраното в приложение I определение не определя ясно в кой момент следва да се разглеждат летателните характеристики, въпреки че правилото за прилагане гласи, че това трябва да се направи във или преди TDP (CAT.POL.H.205) и във или преди LDP (CAT.POL.H.220). За летателни характеристики клас 3 избраното определение прави разлика между многодвигателни и едновдигателни вертолети за разлика от определението на ИКАО.
- „състояние на пистата за излитане и кацане“ също съответства на EU-OPS, и определянията ще бъдат преработени, за да бъдат хармонизирани с последните изменения на приложение 6 на ИКАО, в нормотворческа задача OPS.005 „Пръв редакционен преглед на правилата за прилагане OPS“, който ще започне през 2013 г. Това ще осигури възможност за обратна връзка от заинтересованите страни.

IV. Обяснения

49. Тъй като основният принцип на изготвяне беше да се транспонират EU-OPS и JAR-OPS 3, това доведе до известни различия с приложение 6 на ИКАО (посочени по-горе). За някои термини определението от EU-OPS и/или JAR-OPS 3 е разделено на основно определение в приложение I и останалият материал е включен в GM и/или правилото за прилагане или AMC. В тази връзка бяха изработени GM за следното: проекционна система за ръководство при кацане, враждебна околна среда, крайбрежни операции, система за наблюдение и изображение на терена през нощта и V_1 , които съдържат материали, отворени за тълкуване или само илюстративни, и следователно

включването им в основното определение не е подходящо. Това разделяне на определенията на EU-OPS/JAR-OPS 3 имаше за цел и пропорционалността, за да се гарантира, че за някои ключови термини определението може да се прилага към няколко части. Случаят с „подходящо летище“ е описан по-горе.

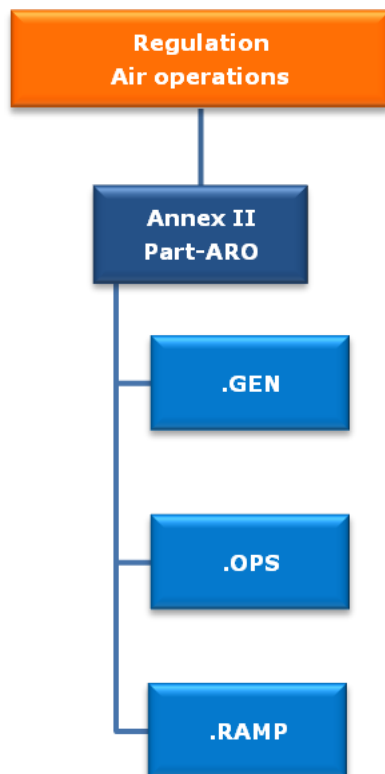
50. Някои заинтересовани страни поискаха определенията в AMC към приложение I да бъдат включени в самото приложение. Агенцията твърди, че AMC към приложение I са подходящи за онези термини, които се използват в други AMC или GM, но не и в самите правила за прилагане и решението ще съдържа AMC към приложение I. След промените в структурата на правилата и включването на изискванията към органите и организациите в настоящия регламент, някои определения, публикувани по-рано в CRD към части AR и OR, бяха добавени в приложение I към настоящия регламент: приемливи начини за съответствие, алтернативни начини за съответствие, споделяне на код, споразумение за сух лизинг, летателен тренажор (FSTD), забрана за извършване на летателна дейност, оперативен контрол, основно място на стопанска дейност, определяне на приоритет при провеждане на наземни инспекции, наземна инспекция, срок за отстраняване на неизправностите и споразумение за мокър лизинг. Тези определения бяха прегледани от заинтересованите страни по време на етапите на NPA и CRD на части AR и OR.
51. В отговор на конкретни реакции, получени към CRD OPS I, бяха направени промени на няколко определения:
- „противообледеняване“ и „отстраняване на обледеняване“ бяха ясно идентифицирани като наземни процедури, а противообледеняване като приложимо за самолети;
 - „усъвършенствана визуална система (EVS)“ е редактирано, за да съответства на изменение 34 от приложение б на ИКАО – това може да се счита само за редакционна поправка.
52. И накрая определението на „операция на търговския въздушен транспорт“ беше прехвърлено в прилежащия регламент, тъй като е от ключово значение за разбирането на обхвата на различните приложения към настоящия регламент.

Приложение II – Част-ARO

I. Общи положения

53. Съгласно предложенията в настоящото становище част-ARO се състои от три подчасти:
- Част-ARO подчаст GEN, общи изисквания;
 - Част-ARO подчаст OPS, специални изисквания, свързани с въздушните операции;
 - Част-ARO подчаст RAMP, изисквания за наземни инспекции на въздухоплавателните средства на операторите под регулаторен надзор на друга държава.

Фигура 3: Приложение II – Част-ARO



54. Предлаганият в становището текст отразява внесените промени в първоначалните предложения на Агенцията (публикувани в NPA 2008-22b и 2009-02d) в резултат от публичната консултация, както и допълнителните промени вследствие на анализа и оценката на реакциите по CRD. Подчаст GEN от част-ARO до голяма степен съответства на подчаст GEN от част-ARA (изисквания към органите относно екипажа). Разпоредбите за операторите, от които се изисква да декларират своята дейност, се отнасят само за въздушни

операции и не са включени в проекта на регламент относно екипажа (част-ARA). Всички обозначения на правилата са променени, за да отразяват установената практика за наименование след решението за промяна на структурата на правилата:

- a. предишните разпоредби от част-AR сега са включени като разпоредби от „част-ARO“ („O“ означава „операции“, а ARA с „A“ означава „екипаж“).
- b. предишният раздел IV от AR.GEN сега е включен като отделна подчаст „ARO.RAMP“.
- c. предишната подчаст AR.OPS е преименувана на „ARO.OPS“.

С изключение на част-ARO подчаст RAMP, номерата на правилата остават непроменени (последните три цифри).

55. В долната таблица са показани обозначенията на правилата съгласно CRD и настоящото становище, по реда съгласно становището:

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
AR.GEN	Общи изисквания	ARO.GEN	ARO подчаст „Общи изисквания“
---	---	ARO.GEN.005	Обхват
AR.GEN.115	Документи, свързани с надзора	ARO.GEN.115	Документи, свързани с надзора
AR.GEN.120	Начини за съответствие	ARO.GEN.120	Начини за съответствие
AR.GEN.125	Информация за Агенцията	ARO.GEN.125	Информация за Агенцията
AR.GEN.135	Незабавна реакция по проблем на сигурността	ARO.GEN.135	Незабавна реакция по проблем на сигурността
AR.GEN.200	Система за управление	ARO.GEN.200	Система за управление
AR.GEN.205	Използване на квалифицирани органи	ARO.GEN.205	Разпределение на задачите
AR.GEN.210	Промени в системата за управление	ARO.GEN.210	Промени в системата за управление
AR.GEN.220	Водене на отчетност	ARO.GEN.220	Водене на отчетност
AR.GEN.300	Постоянен надзор	ARO.GEN.300	Надзор
AR.GEN.305	Програма за надзор	ARO.GEN.305	Програма за надзор
AR.GEN.310	Процедура на първоначално сертифициране – организации	ARO.GEN.310	Процедура на първоначално сертифициране – организации
AR.GEN.315	Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменяне на свидетелства за правоспособност, квалификации или удостоверения - лица	ARO.GEN.315	Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменяне на свидетелства за правоспособност, квалификации или удостоверения - лица

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
AR.GEN.330	Промени – организации	ARO.GEN.330	Промени – организации
AR.GEN.345	Деклариране – организации	ARO.GEN.345	Деклариране – организации
AR.GEN.350	Констатации и коригиращи действия – организации	ARO.GEN.350	Констатации и коригиращи действия – организации
AR.GEN.355	Мерки за изпълнение - лица	ARO.GEN.355	Констатации и мерки за изпълнение — лица
AR.OPS	Въздушни операции	ARO.OPS	ARO подчаст „Въздушни операции“
AR.OPS.100	Издаване на свидетелство за авиационен оператор	ARO.OPS.100	Издаване на свидетелство за авиационен оператор
AR.OPS.105	Споразумения за съвместно използване на кодове	ARO.OPS.105	Споразумения за съвместно използване на кодове
AR.OPS.110	Споразумения за лизинг	ARO.OPS.110	Споразумения за лизинг
AR.OPS.200	Процедура на специално одобрение	ARO.OPS.200	Процедура на специално одобрение
AR.OPS.205	Одобрение на списъка на минималното оборудване	ARO.OPS.205	Одобрение на списъка на минималното оборудване
AR.OPS.210	Местна област	ARO.OPS.210	Определяне на местна област
---	---	ARO.OPS.215	Одобрение на операции на вертолети над враждебна околна среда извън натоварена зона
---	---	ARO.OPS.220	Одобрение на операции на вертолети към или от площадка от обществен интерес
---	---	ARO.OPS.225	Одобрение на операции до изолирано летище
AR.GEN	AR.GEN Раздел IV	ARO.RAMP	ARO част „Наземни инспекции“
AR.GEN.205	Обхват	ARO.RAMP.005	Обхват
AR.GEN.115	Общи положения	ARO.RAMP.100	Общи положения
AR.GEN.420	Критерии за определяне на приоритетите	ARO.RAMP.105	Критерии за определяне на приоритетите
AR.GEN.425	Събиране на информация	ARO.RAMP.110	Събиране на информация
AR.GEN.430	Квалификация на наземните инспектори	ARO.RAMP.115	Квалификация на наземните инспектори
---	---	ARO.RAMP.120	Одобряване на организациите за обучение
AR.GEN.435	Провеждане на наземни инспекции	ARO.RAMP.125	Провеждане на наземни инспекции
AR.GEN.440	Категоризиране на констатациите	ARO.RAMP.130	Категоризиране на констатациите
AR.GEN.445	Последващи действия по констатациите	ARO.RAMP.135	Последващи действия по констатациите
AR.GEN.450	Задържане на въздухоплавателно средство на земята	ARO.RAMP.140	Задържане на въздухоплавателно средство на земята
AR.GEN.455	Докладване	ARO.RAMP.145	Докладване

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
AR.GEN.460	Задачи на Агенцията, свързани с координацията	ARO.RAMP.150	Задачи на Агенцията, свързани с координацията
AR.GEN.465	Годишен доклад	ARO.RAMP.155	Годишен доклад
AR.GEN.470	Публичност на информацията	ARO.RAMP.160	Публичност на информацията
Част-AR	Допълнения	Част-ARO	Допълнения
Допълнение IV	Свидетелство за авиационен оператор	Допълнение I	Свидетелство за авиационен оператор
Допълнение V	Спецификации на операциите	Допълнение II	Спецификации на операциите
Допълнение VI	Списък на специалните одобрения	Допълнение III	Списък на специалните одобрения
Допълнение I	Образец на стандартен доклад	Допълнение IV	Образец на стандартен доклад
Допълнение II	Документ за извършена наземна инспекция	Допълнение V	Документ за извършена наземна инспекция
Допълнение III	Доклад за наземна инспекция	Допълнение VI	Доклад за наземна инспекция

Таблица 1: Препратка CRD-становище за Част-ARO

II. Консултация

56. NPA 2008-22 е публикувано на уебсайта на EASA (<http://www.easa.europa.eu>) на 31 октомври 2008 г. NPA 2009-02 е публикувано на 30 януари 2009 г. Периодът на консултации за тези NPA беше продължен съгласно член 6, параграф 6 от нормотворческата процедура⁷, по искане на заинтересованите страни, за да се осигури препокриване на периодите за консултация на първите NPA за продължение⁸. До крайните срокове, 28 май 2009 г. (NPA 2008-22) и 31 юли 2009 г. (NPA 2009-02), Агенцията получи 9 405 коментара по част-AR и част-OR от над 400 национални въздухоплавателни администрации, професионални организации и частни дружества/лица. Общият брой на коментарите за двете NPA възлезе на 18 243.
57. Прегледът на коментарите беше извършен съобразно съвместния подход за разширение на компетентността на ЕС, определен от Агенцията и Европейската комисия и одобрен от управителния съвет и комитета на EASA.⁹
58. Изменените текстове на правилата бяха обсъдени подробно с групите за преразглеждане в рамките на нормотворческата процедура, създадени за NPA

⁷ Решение на управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност 08-2007 за изменение и замяна на нормотворческата процедура, приета на заседание 03-2007 на управителния съвет от 13 юни 2007 г. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ По-специално NPA 2008-22 относно изискванията към органите и към организациите и NPA 2009-02 относно правилата за прилагане за въздушните операции на операторите от ЕС (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

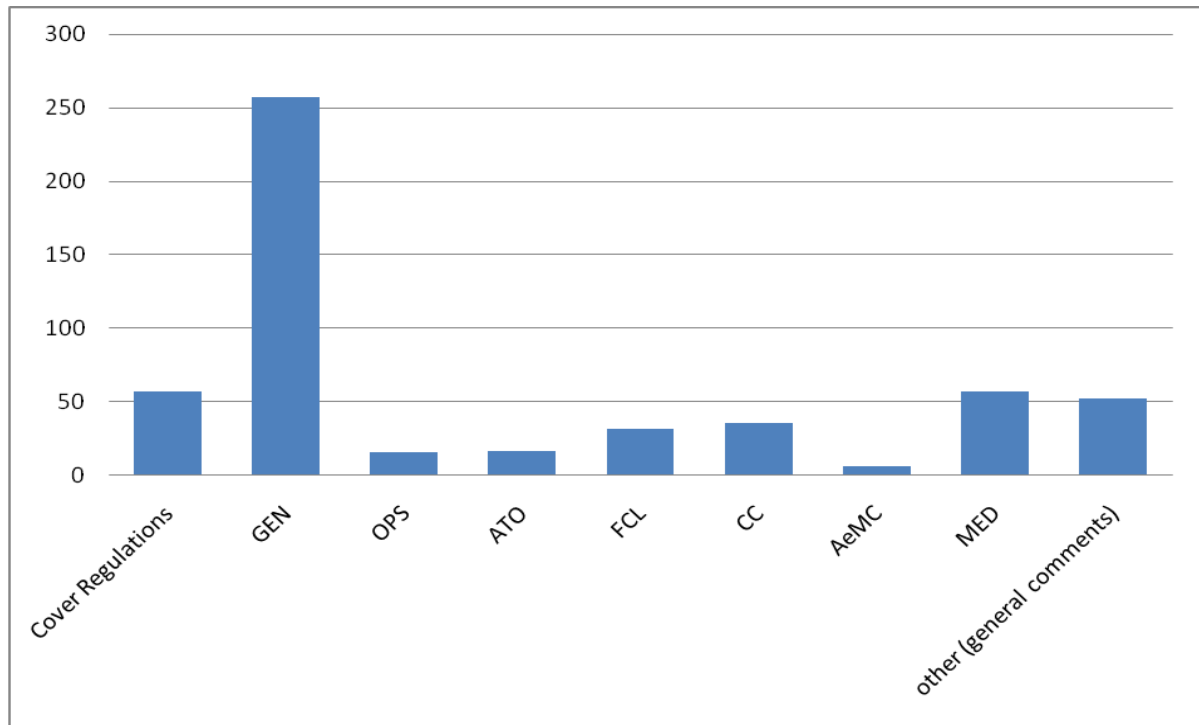
⁹

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission %20EASA %20joint %20position %20MB. %202015 %202009 %202009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%202009%202009.pdf).

2008-22 и 2009-02. Съставът на групите за преразглеждане се основава на този на първоначалните редакционни групи, създадени за нормотворчески задачи OPS.001 и FCL.001. Членството в тези първоначални редакционни групи беше разширено, така че да включва допълнителни представители на заинтересованите страни, както и един представител на отдела по стандартизация на Агенцията, в съответствие с процедурния правилник за членството в групите по нормотворческите задачи. Част-AR беше анализирана заедно с част-OR, за да се осигури съгласуваност на резултатите и ефективност на процеса на преразглеждане. Процесът на преразглеждане включваше и тясна координация с групите за преразглеждане, създадени за техническите изисквания за въздушните операции (OPS) – (NPA 2009-02b), и консултации с редакционните групи, създадени за второто разширение (летища, управление на въздушното движение, въздушни навигационни услуги).

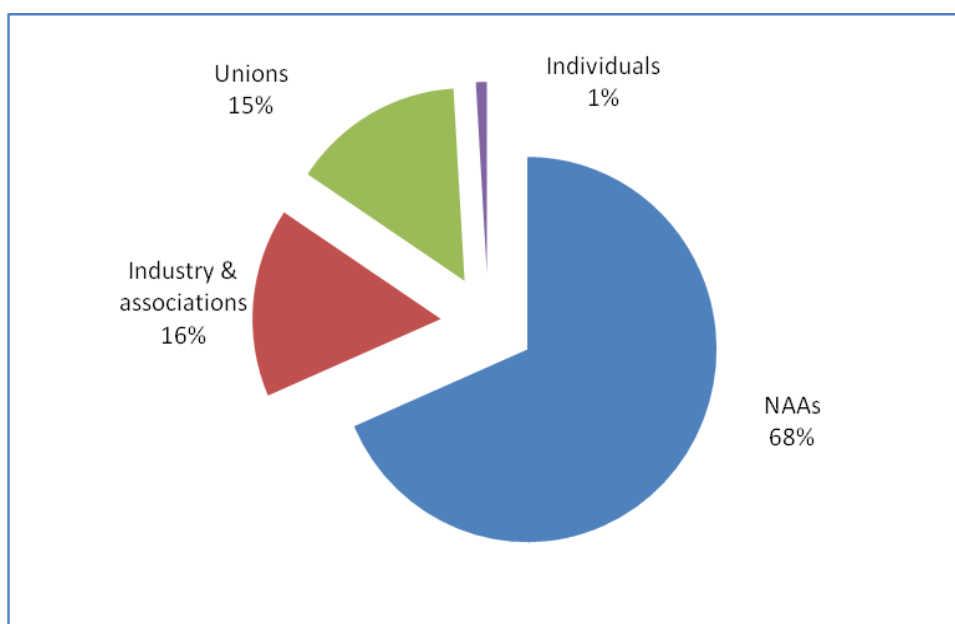
59. CRD за част-AR и част-OR, представящи обобщени коментари и свързани отговори на Агенцията, и измененият текст бяха публикувани на интернет страницата на Агенцията на 4 октомври 2010 г. CRD съдържат списък на всички лица и/или организации, представили коментари. До изтичането на крайния срок 6 декември 2010 г. Агенцията получи 1 020 реакции от над 70 лица за част-AR и част-OR, включително въздухоплавателни органи от Австрия, Белгия, Германия, Франция, Финландия, Италия, Ирландия, Нидерландия, Норвегия, Испания, Швеция, Швейцария, Обединеното кралство, както и професионални организации, организации с нестопанска цел, частни дружества и няколко частни лица. Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) на САЩ също направи преглед на CRD, но не представи коментари. От всички получени реакции 530 са свързани с част-AR и 490 – с част-OR. Мнозинството от реакциите са свързани с подчасти GEN. Около 20 % от 1 020-те реакции са по AMC и GM към част-AR и част-OR.

Разпределението на реакциите по отношение само на отделните подчасти на част-AR е показано в графиката по-долу.



Фигура 4: Реакции по част-AR – разпределение

60. По-долу е посочено откъде са реакциите. Като се има предвид, че реакциите от представителни сдружения на индустрията обикновено се изпращат от името на техни отделни членове, може да се приеме, че в тази графика делът на сдруженията от индустрията е недостатъчно представителен. Въпреки това не е учудващо, че мнозинството от реакциите са от национални въздухоплавателни органи.



Фигура 5: Реакции по част-AR – източник

III. Обхват и приложимост

61. Въпреки че настоящото становище се представя само за CAT операции, предлаганата с него част-ARO е приложима за всички видове въздушни операции, включително търговските операции, различни от CAT, нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга и въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга. Това ще гарантира, че в края на процеса на приемане правилата ще бъдат точни и последователни за всички видове въздушни операции (търговски и нетърговски). Подчертава се, че всички изисквания към органите, които се планира да бъдат прилагани и за операции, различни от CAT, няма да бъдат публикувани, докато не се приемат становищата, съдържащи съответните технически изисквания (например част-NCC, част-NCO, част-SPO).

Подчаст GEN на част-ARO определя общи изисквания за компетентните органи; тя се състои от три раздела:

- раздел 1 Общи положения;
- раздел 2 Управление; и
- раздел 3 Надзор, сертифициране и изпълнение.

62. Те прилагат съответните членове от Основния регламент по отношение на взаимодействията между одобрените организации и компетентния орган, сътрудничеството и обмена на информация между самите компетентни органи и между тях и Агенцията, одобрението на начините за съответствие, алтернативни на установените от Агенцията, необходимостта от незабавно реагиране при проблем със сигурността, както и условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане на сертификати и одобрения. Подчаст GEN съдържа и изисквания за системата за администриране и управление на компетентните органи, които имат пряко отношение към капацитета за упражняване на надзор на компетентните органи.

Основен регламент	Изисквания към органите
Член 2, параграф 2, буква г) Цели Член 15 Информационна мрежа	Програма за безопасност (член 3 от прилежащия регламент)
Член 18 Мерки, предприемани от Агенцията Член 19 Становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали	Начини за съответствие (ARO.GEN.120)
Член 7 Пилоти	Капацитет за осъществяване на надзор (член 4 от прилежащия регламент)
Член 7 Пилоти (ATO, AeMC, FSTD)	Надзор (ARO.GEN.300)
Член 8 Въздушни операции	Програма за надзор (ARO.GEN.305)
Член 8, параграф 4 Въздушни операции - Кабилен екипаж	Първоначално сертифициране (ARO.GEN.310 & 315) Промени - организации (ARO.GEN.330) Констатации - организации (ARO.GEN.350) Констатации и мерки за изпълнение — лица

Основен регламент	Изисквания към органите
	(ARO.GEN.355)
Член 10 Надзор и изпълнение	Надзор (ARO.GEN.300) Програма за надзор (ARO.GEN.305) Констатации (ARO.GEN.350) Мерки за изпълнение – лица (ARO.GEN.355)
Член 13 + Приложение V – Квалифицирани органи	Разпределение на задачите (ARO.GEN.205)
Член 15 Информационна мрежа	Информация за Агенцията (ARO.GEN.125) Програма за надзор (ARO.GEN.305) Система за управление (ARO.GEN.200)
Член 14 Разпоредби за гъвкавост Член 15 Информационна мрежа Член 22, параграф 1 Сертифициране на въздушни операции	Незабавна реакция по проблем на сигурността (ARO.GEN.135)
Член 24 Наблюдение прилагането на правилата	Система за управление (ARO.GEN.200) Промени в системата за управление (ARO.GEN.210)
Член 54 Инспекции в държавите-членки	Промени в системата за управление (ARO.GEN.210) Водене на отчетност (ARO.GEN.220)

Таблица 2: Членове от Основния регламент и съответстващи AR

63. В съответствие с общия системен подход изискванията в подчаст GEN бяха изготвени с цел осигуряване на последователност и съвместимост, доколкото това е приложимо, със съответните правила в областта на летищата, управлението на въздушното движение, въздушните навигационни услуги, а също и летателната годност. Предвид техния общ характер, предлаганите правила за прилагане надлежно отчитат критичните елементи (CE) на системата за надзор на безопасността, определена от ИКАО¹⁰, по-специално по отношение на:
- CE-3: национална система на гражданското въздухоплаване и функции за надзор на безопасността
 - CE-4: квалификация и обучение на техническия персонал
 - CE-5: технически насоки, инструменти и предоставяне на информация от критично значение за безопасността
 - CE-6: задължения за лицензиране, сертифициране, разрешения и/или одобрения
 - CE-7: задължения за наблюдение
 - CE-8: отстраняване на опасения, засягащи безопасността.
64. Стандартите на ИКАО за изпълнение на Национална програма за безопасност (SSP) изискват съответната държава да установи механизми за осигуряване на

¹⁰ Вж. Документ 9735 на ИКАО Наръчник за одит на надзора за безопасност, Второ издание — 2006 г., Допълнение „В“ – като се оценява ефективното прилагане на критичните елементи на система за надзор на безопасността, националният капацитет за надзор на безопасността се определя като част от Всеобщата програма на ИКАО за одит на надзора за безопасност.

ефективно наблюдение на тези критични елементи¹¹. Следователно изискванията, предлагани с подчаст GEN ще подпомогнат държавите-членки в техните усилия за прилагане на SSP.

65. Предлаганите правила също така използват като основа съответните разпоредби на EU-OPS подчаст В „Сертифициране и надзор на оператора“¹² и разпоредбите по Обединените изпълнителни процедури на JAA. Правилата за прилагане и свързаните AMC в подчаст GEN на част-AR са напълно съвместими със съответните стандарти относно надзора на безопасността, съдържащи се в част I допълнение 5 и част III допълнение 1 на приложение 6 на ИКАО.

Част 1, допълнение 5 на приложение 6 на ИКАО Част 3, допълнение 1 на приложение 6 на ИКАО	Правила на EASA и съответните AMC/GM
1. Първично законодателство в областта на въздухоплаването	Основен регламент ORO.GEN.140
2. Конкретни оперативни наредби	Регламент (ЕО) № 216/2008; Основни изисквания, Регламент (ЕО) № 2042/2003 ¹³ Част-ARO подчаст OPS
3. Структура на САА и функции за надзор на безопасността	ARO.GEN.200(a)(2) задоволителен брой на служителите Член 4 от прилежащия регламент
4. Технически насоки	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Квалифициран технически персонал	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 и 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Задължения за лицензиране и сертифициране	ARO.GEN.200(a)(1) – AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 – AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Задължения за постоянно наблюдение	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Отстраняване на проблеми, засягащи безопасността	ARO.GEN.200(a)(1) и ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Таблица 3: Съответствие между приложимите стандарти на ИКАО относно надзора и част-ARO/част-ORO

66. Като предлага общи изисквания, които могат да се прилагат за всички видове сертификати и одобрения, подчаст GEN на част-ARO въвежда заключенията от

¹¹ Вж. приложение 1, допълнение „В“ на ИКАО и приложение 6, допълнение „Й“ на ИКАО „Рамка за националната програма за безопасност“ § 3.1.

¹² Таблицы за сравнение на правилата за EU-OPS и JAR-OPS 3 са представени в CRD относно част-AR и част-OR, вж. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD_%20c.4_%20-%20Rule_%20comparison_%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf

¹³ Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи. *OB L 315, 28.11.2003 г., стр. 1.*

доклада COгA на JAA по отношение на свързания с резултатите надзор, оптимизираните процеси на одобрение, осигуряващи последователност на одобренията на организациите, където тази последователност е от съществено значение за въвеждането на ефективни системи за управление (на безопасността) от организациите. Целта на ИКАО за въвеждане на SMS във всички сфери на въздухоплаването задължително води до еднакви основни принципи за управление и одобрение на организациите.

67. Като се има предвид, че част-ARO се основава на съществуващите материали за правилата и предлага изисквания, които са изцяло съобразени с приложимите стандарти на ИКАО за националните системи за надзор на безопасността, същността на задачите на органите, определени в предлаганите с настоящото становище правила за прилагане, не са фундаментално различни от тези, които компетентните органи вече изпълняват. Всички допълнителни задачи се основават или пряко на Основния регламент (т.е. изпълнението на членовете, отнасящи се до първото разширение, постигането на първостепенната цел на Основния регламент от гледна точка на безопасността, стандартизацията и хармонизацията), или на стандартите на ИКАО, свързани с установяването на SSP.

ARO.GEN Раздел 1 – Общи положения

68. Раздел 1 допълва изискванията към държавите-членки, определени на равнището на прилежащия регламент (член 4 – Капацитет за осъществяване на надзор), с общи изисквания към компетентните органи. Той преди всичко има за цел да улесни сътрудничеството и обмена на информация между органите и Агенцията, а също и между самите органи. Тези разпоредби произтичат от общите изисквания в Основния регламент (по-специално член 5, параграф 5, член 7, параграф 6, член 8, параграф 5, член 10, член 15, член 22, параграф 1 и член 24). Раздел 1 включва и задължения във връзка с документацията по надзора, които допълват съответните разпоредби относно капацитета за надзор, включени в прилежащия регламент, по отношение на критичния елемент на ИКАО CE-5 „Технически насоки, инструменти и предоставяне на информация от критично значение за безопасността“.
69. Раздел 1 също така изисква от компетентните органи да представят на Агенцията информация от значение за безопасността (ARO.GEN.125(b)). Въпреки че Директива 2003/42/ЕО¹⁴ установява концепцията за задължителни доклади относно безопасността, в случай на сериозни инциденти се счита, че свързаните мерки за прилагане¹⁵ не предвиждат изрични изисквания относно необходимостта от предаване на Агенцията на цялата налична информация относно безопасността в подходящ формат. Обикновено Агенцията следва да бъде информирана за проблемите, свързани с проектирането, оперативните данни за ВС (OSD) и безопасността на експлоатацията, установени в

¹⁴ Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване (ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23).

¹⁵ Член 2 от Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията от 12 ноември 2007 г. за установяване на правила за прилагане за въвеждане в централен регистър на информация за събития в гражданското въздухоплаване, обменена в съответствие с Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета Текст от значение за ЕИП (ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3).

Европейската програма за авиационна безопасност (EASP) или в области, специално определени от Агенцията като проблемни по отношение на безопасността. Материалите за AMC ще бъдат включени за AR.GEN.125(b) като резултати от работата, която в момента се извършва в рамките на вътрешната система за докладване на събития (IORS) на Агенцията. Това от своя страна ще осигури на Агенцията важен инструмент за разработване на годишния преглед на безопасността, изискван от законодателя¹⁶.

70. Раздел 1 включва изисквания за третирането на начините за съответствие, алтернативни на Приемливите начини за съответствие, издадени от Агенцията. Терминът „Приемливи начини за съответствие“ (AMC), споменаван в членове 18 и 19 от Основния регламент, се използва най-вече за квалифициране на техническите/процедурни материали, които държавите-членки и индустрията трябва да използват при прилагането на Основния регламент и правилата за неговото прилагане. В тази връзка AMC илюстрират начина за привеждане в съответствие с правилото. Тъй като свързаните материали, издавани от Агенцията, не са със законодателен характер те не могат да създадат задължения за регулираните лица и последните могат да решат да демонстрират съответствие с приложимите изисквания като използват други средства. Целта на законодателя обаче е тези материали да осигуряват правна сигурност за кандидатите и да допринасят за уеднаквено прилагане, поради което им е дал презумпция за съответствие с правилото. AMC ангажират компетентните органи, така че регулираните лица, които се съобразяват с тях, трябва да бъдат признати за съобразяващи се със законодателството. Все пак се предоставя и гъвкавост, тъй като заинтересованите страни могат да предложат на съответния компетентен органи алтернативни начини за съответствие и при условие че могат да докажат осигуряването на еквивалентно равнище на безопасност – тези алтернативни начини за съответствие биха могли да бъдат одобрени и приложени.
71. Направеното предложение в CRD имаше за цел да осигури уеднаквено третиране на тези алтернативи от страна на компетентните органи, както и пълна прозрачност, каквато в настоящата система липсва. Правното основание за механизма на алтернативни начини за съответствие и задълженията за компетентните органи може да се открие в член 5, параграф 5, член 7, параграф 6 и член 8, параграф 5 от Основния регламент, които наред с другото установяват приемането на правила за прилагане относно начина на издаване, поддържане и изменяне на сертификати и одобрения. Тъй като алтернативните начини за съответствие са предимно начини, използвани от кандидатите за установяване на съответствие с правилата за прилагане, Агенцията счете за необходимо да установи процес както за кандидатите, така и за органите по отношение на разглеждането на тези алтернативни начини за съответствие. Що се отнася до включените роля и задължения за Агенцията - тяхното правно основание е във възложените на Агенцията правомощия да наблюдава изпълнението на правилата от страна на компетентните органи и да стандартизира техните резултати (вж. членове 10 и 24 от Основния регламент).

¹⁶ Член 15, параграф 4 от Основния регламент.

72. За целите на стандартизацията и хармонизацията за компетентния орган се установява задължението да уведомява Агенцията за всички алтернативни начини за съответствие, които е одобрил или използва, както и да предоставя на разположение на всички организации и лица под негов надзор алтернативните начини за съответствие, които самият компетентен орган използва, за да постигне съответствие с приложимите правила. Това въвежда нова задача за компетентните органи, която обаче може да бъде изпълнена въз основа на съществуващите механизми и процедури; ето защо допълнителната тежест се очаква да бъде ограничена.
73. От коментарите по NPA и реакциите по CRD стана ясно, че мнозинството от заинтересованите страни биха подкрепили извършването на систематични предварителни проверки от Агенцията на всички алтернативни начини за съответствие преди тяхното одобрение и/или прилагане от компетентния орган. Основният аргумент е да се поддържа равнопоставеност и да се премахне несигурността в следствие на факта, че алтернативните средства за съответствие, одобрени от компетентния орган без намесата на Агенцията, могат впоследствие да бъдат оспорени, например по време на инспекция по стандартизация. Основният регламент не включва правомощия за такова предварително одобрение от Агенцията, тъй като оставя изпълнението на правилата на държавите-членки. Следователно тези опасения не могат да бъдат елиминирани съгласно действащата правна система. За да се отчетат обаче опасенията на заинтересованите страни се предвижда облекчаващ елемент посредством изрично постановяване на изискването компетентният орган да установи система за последователна оценка и контрол на всички алтернативни начини за съответствие, използвани от самия него или от организации под негов надзор. В тази връзка е важно да се отбележи, че използването на начините за съответствие, одобрени от компетентния орган, е ограничено до конкретната организация. Други организации, които възнамеряват да използват същите алтернативни начини за съответствие, трябва отново да ги обработят със своя компетентен орган.
74. На последно място, в отговор на реакциите по CRD, Агенцията опрости определенията като заличи термина „допълнителни средства за съответствие“ и разшири определението на „алтернативни начини за съответствие“, за да обхване начините, които осигуряват алтернатива на съществуващи АМС, и новите начини за привеждане в съответствие с Основния регламент и правилата за неговото прилагане когато Агенцията не е приела свързани АМС.

ARO.GEN Раздел 2 – Управление

75. Правилата в раздел 2 изискват от компетентните органи да създадат и поддържат система за управление с оглед на изпълнението на техните задължения и отговорности, определени в част-ARO. Основните елементи на тази система за управление наподобяват типичните изисквания за системите за управление, приложими за организациите:
- документирани политики и процедури;
 - достатъчно и подходящо квалифициран персонал, включително задължението да се планира наличността на персонал;

- определяне на управленски персонал за различните области на дейност;
 - подходящи съоръжения и помещения за ползване;
 - функция за наблюдение на съответствието на системата за управление, включително определяне на дадено лице или група от лица, отговарящи за функцията за наблюдение на съответствието;
 - необходимост да се гарантира, че задачите по сертифициране и надзор, изпълнявани от името на компетентния орган, са в съответствие с приложимите изисквания;
 - система за установяване на промените, които засягат системата за управление, и за предприемане на действия за осигуряване на нейната ефективност по-нататък; и
 - система за отчетност, за да се гарантира възможността за проследяване на извършваните дейности.
76. Тези изисквания за системата за управление са допълнени със специфичното изискване за създаване на процедури за ефективен обмен на информация и оказване на съдействие на други органи, което допълнително конкретизира изискванията на член 15, параграф 1 от Основния регламент. Предлаганият с раздел 2 набор от общи изисквания за системите за управление на компетентните органи е пряко свързан с критичните елементи на системите за надзор на безопасността на ИКАО СЕ-4 „Квалификация и обучение на техническия персонал“ и СЕ-5 „Технически насоки, инструменти и предоставяне на информация от критично значение за безопасността“. Тези изисквания подпомагат прилагането на SSP и допринасят за създаването на ефективна система за надзор с цел насърчаване на регулираните организации да прилагат системи за управление в съответствие с част-ORO.
77. С оглед на подпомагането на процеса на стандартизация и улесняването на преминаването на този процес към постоянно наблюдение¹⁷, раздел 2 също така изисква компетентните органи да предоставят на Агенцията съответната документация за техните системи за управление и промените в тях.
78. Що се отнася до ARO.GEN.205, някои държави-членки оспориха включването на специални разпоредби в част-ARO с аргумента, че член 13 и приложение V към Основния регламент обръщат достатъчно внимание на въпроса. От друга страна, Агенцията счита, че Основният регламент не предвижда как да бъдат гарантирани определените задължения и поради това запазва тези разпоредби в изменен вариант: Сега правилото се отнася до разпределението от компетентния орган на задачите по сертифициране и надзор на юридически или физически лица и се съсредоточава върху критериите, които трябва да бъдат изпълнени. Тези специални правила имат за цел да гарантират, че всяка задача по сертифициране или надзор, извършена от

¹⁷ „Подходът на постоянен мониторинг“ (Continuous Monitoring Approach - CMA) ще включва създаването на система за постоянно наблюдение на държавите-членки съобразно хармонизиран и последователен подход. Наблюдението на капацитета на държавите-членки за надзор на безопасността ще се основава на следните четири ключови стъпки: (1) събиране и проверяване на данни за безопасността, (2) анализиране и измерване на равнището на капацитета за надзор на безопасността, (3) установяване на недостатъците и оценяване на свързаните рискове, (4) разработване и изпълнение на стратегии за намаляване на риска.

името на компетентния орган, е съобразена с приложимите изисквания, подобно на това, което се изисква от организациите при възлагането на дейности, попадащи в техния обхват на одобрение. Това ново правило за прилагане е пряко свързано с осигуряването на високо равнище на безопасност в дейностите по сертифициране и надзор на компетентните органи, както и на уеднаквено прилагане на съответните разпоредби на Основния регламент. Това ново правило не пречи на предоставената на държавите-членки гъвкавост по отношение определянето на един или повече органи за компетентни, както е посочено в член 4.1 от прилежащия регламент; то е приложимо в рамките на всеки компетентен орган, определен от държава-членка.

79. Макар че разпоредбите в раздел 2 произтичат от съществуващи изисквания, например тези, съдържащи се в раздел „Б“ към Регламент (ЕО) № 2042/2003 в областта на организацията, квалификацията и обучението, процедурите, съоръженията, воденето на отчетност и т.н. на компетентните органи, те налагат някои нови задачи на компетентните органи:
- a. предаване на Агенцията на процедурите и техните изменения, предоставяне на Агенцията на информация във връзка с промените, засягащи системата за управление (ARO.GEN.200(d) и ARO.GEN.210(c));
 - b. определяне и прилагане на процедури за участие във взаимен обмен на информация и оказване на съдействие на други компетентни органи ARO.GEN.200(c); и
 - c. прилагане на система за наблюдение на съответствието, включваща процес на вътрешен одит и процес на управление на риска в областта на безопасността (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), включително прилагане на система за първоначално и непрекъснато оценяване на юридическите или физическите лица, извършващи задачи по сертифициране или надзор от името на компетентните органи (ARO.GEN.205).
80. Докато за задачи а) и б) може да се допусне, че органите могат да разчитат на съществуващите ресурси и канали за комуникация, за изпълнението на задача в) се признава, че може да са необходими допълнителни ресурси. Отговорностите на държавите-членки за осигуряване на необходимия капацитет и ресурси за надзор на компетентните органи, така че те да изпълняват своите задачи в съответствие с приложимите изисквания, са ясно определени в член 4, параграф 4 на прилежащия регламент. Това формира правното основание за гарантиране на финансирането на всички допълнителни задачи. В тази връзка заслужава да се отбележи, че една ефективна система за управление, включваща наблюдение на съответствието и управление на риска в областта на безопасността, допринася и за осигуряване на ефективността на разходите в процесите на сертифициране и надзор и за улесняване прилагането на SSP.
81. Освен това разпоредбите в раздел 2 сега показват задълженията:
- a. на компетентните органи да поддържат списък на всички издадени сертификати на организации, сертификати за квалификация на FSTD и свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения или атестации на персонала (ARO.GEN.220(b));
 - b. на компетентните органи да водят отчетност на оценките на алтернативните начини за съответствие, предложени от организациите,

които подлежат на сертифициране, както и оценките на алтернативните начини за съответствие, използвани от самите компетентни органи (ARO.GEN.220(a)(11)); и

с. за прилагане на система за планиране на кадровата наличност (ARO.GEN.200(a)(2)).

82. Въпреки че настоящите правила не включват такива изрични изисквания може да се допусне, че компетентните органи разполагат с необходимите системи за постигане на съответствие с тези нови изисквания като част от тяхното администриране на сертификати и одобрения и тяхното управление на персонала.

ARO.GEN Раздел 3 – Надзор, сертифициране и изпълнение

83. Този раздел в подчаст GEN на част-ARO осигурява необходимите елементи на компетентните органи за това как да осъществяват взаимодействие с регулираните организации и лица. Той описва общите принципи за упражняване на надзор, засяга елементите на програмата за надзор и описва подробно специфичните действия, роля и отговорности на компетентните органи за процесите на сертифициране, постоянен надзор и изпълнение. Той се основава на установените процедури в съществуващите нормативни разпоредби. Правилата за надзор вземат предвид общите изисквания, съдържащи се в Основния регламент, за да се осигури, че надзорът няма да бъде ограничен до организациите и лицата, сертифицирани от компетентния орган.

84. Съответните разпоредби произтичат от Обединените изпълнителни процедури на JAA към JAR-OPS и JAR-FCL, както и от съществуващите изисквания в раздел „Б“ на Регламенти (ЕО) № 1702/2003¹⁸ и № 2042/2003. Съответните членове от Основния регламент са свързани с OPS: член 8, параграф 5; с FCL: член 7, параграф 6; със съвместния надзор: членове 10, 11 и 15. В отговор на обратната връзка от заинтересованите страни, в AMC и GM ще бъдат включени по-специфични указания относно първоначалното сертифициране и надзора, по-специално насочени към процесите, квалификацията на персонала и задоволителността на броя на служителите, валидността на свидетелствата за правоспособност и квалификацията за полетните инструктори и т.н.

85. Направеното с NPA предложение включва елементи, произтичащи от препоръките от COгА за издаване на единен сертификат на организация за тези организации, които притежават одобрения в съответствие с повече от една част. Анализът на коментарите по NPA ясно показва, че концепцията за „единен сертификат“ не се подкрепя: опасенията на индустрията са свързани с факта, че ИКАО не изисква "общо" одобрение на организация в допълнение към АОС, като по този начин единният сертификат ще създаде европейска специфика без международно признание. Компетентните органи коментираха, че условията за издаване на единния сертификат и връзката между отделния сертификат на организация и специфичните за съответните области

¹⁸ Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисия от 24 септември 2003 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации. *ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.*

сертификати (АОС, АТО, АеМС) не са ясно установени. Те също така твърдят, че единният сертификат на организация би довел до значително нарастване на обема на работа за органите, който не е оправдан от гледна точка на безопасността. Тъй като основните цели зад концепцията за единен сертификат на организация могат да бъдат постигнати без да се налага издаването на единен сертификат, Агенцията се съгласи да не поддържа концепцията за единен сертификат. В действителност, от гледна точка на ефективния надзор е далеч по-подходящо да се рационализира програмата за надзор по отношение на организациите, които притежават одобрения в съответствие с повече от една част, отколкото да се издава отделен сертификат на организация. Позоваването на проверките за организациите, сертифицирани в съответствие с повече от една част, е позволено както е описано в АМС към ARO.GEN.305.

86. NPA включва и предложение за съвместен надзор¹⁹, имащ за цел създаването на основа за осигуряване на най-ефективен надзор на тези дейности, които не са географски ограничени до държавата-членка, в която е издаден сертификата. Основната цел на разпоредбите за съвместен надзор е да внесе европейско измерение в надзора чрез насърчаване на най-доброто използване на ресурсите за надзор на местно ниво, като същевременно се гарантира, че всички лица, организации или въздухоплавателни средства са обект на редовен надзор. Така ще бъдат изпълнени някои от конкретните препоръки на Конференцията на генералните директори на гражданските въздухоплавателни организации относно глобалната стратегия за надзор на безопасността (проведена в сградата на ИКАО през 1997 г.), по време на която беше подчертана необходимостта от координиране и хармонизиране на принципите и процедурите за оценка на надзора на безопасността на световно равнище и бяха признати предимствата на приемането на регионална насоченост. Предложението на Агенцията беше широко обсъдено. По-голямата част от коментарите бяха направени от компетентните органи, които изразиха опасения относно възможно размиване на отговорностите по надзора, както и относно практическите аспекти на сътрудничеството между органите, при което различните правни системи или езикови бариери биха представлявали потенциални пречки. Опасенията на индустрията бяха насочени основно към допълнителната тежест и евентуалното дублиране на надзора върху организациите, извършващи дейност в няколко държави-членки.
87. В съответствие с препоръките, направени от групата по преразглеждане за AR/OR и след специална среща с представители на консултативната група на националните органи (AGNA) съответните разпоредби на ARO.GEN раздел 3 бяха допълнително прецизирани, така че да се обърне внимание на основните опасения на заинтересованите страни. За определяне на обхвата на надзора за дейностите, извършвани на територията на държавата-членка от лица или организации, които не са сертифицирани от компетентния орган, ще се използва основан на риска подход, отчитащ преди всичко приоритетите за безопасност, определени в националните планове за безопасност съгласно член 3 от прилежащия регламент. Компетентният орган, издал сертификата,

¹⁹ Терминът „колективен надзор“, използван в обяснителната бележка към NPA 2008-22, сега е заменен от „съвместен надзор“, който отразява по-добре целта на съответните разпоредби.

продължава да носи основната отговорност. Предложението е допълнено с разпоредби за сътрудничество на доброволни начала под формата на споразумения между органите, така че някои задачи от надзора може да се извършват от органа, на чиято територия се извършва дейността, като по този начин се увеличава видимостта на тези дейности. Това следва да насърчи компетентните органи да използват възможно най-добре ресурсите на органите на местно равнище. Правилата за прилагане, свързани с констатациите и изпълнението (ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355) са съответно изменени. В ARO.GEN.350 бяха внесени допълнителни изменения, за да се постигне съответствие с ARA.CC с цел премахване на фалшификациите и измамите. Добавена е нова алинея ARO.GEN.300(f), за да се включи разпоредба компетентните органи да събират и обработват всяка информация, която се счита за полезна от гледна точка на надзора, която се основава на преди предвидената в AR.GEN.425(a), тъй като събирането на такава информация не се отнася само за наземни инспекции. Тази разпоредба ще подпомогне определянето на приоритетите по отношение на безопасността с оглед прилагане на основан на риска надзор и постоянно наблюдение.

88. Въпреки че Агенцията измени предложението си за съвместния надзор с цел да обърне внимание на основните опасения, изразени от държавите-членки, тя подчертава значението на разширяването на надзора, така че той да обхваща всички дейности в рамките на територията на съответната държава-членка, както и на засиленото сътрудничество между компетентните органи на държавите-членки с цел справяне с предизвикателствата на общия пазар: все повече пилоти и оператори могат да упражняват своите права в държава-членка на ЕС, различна от държавата, която основно отговаря за надзора върху тях. Ето защо Агенцията предлага да се извърши преглед на изпълнението на разпоредбите за съвместния надзор и правилното функциониране на системата за надзор в бъдеще не само с цел откриване на възможни „вратички“ в надзора на възможно най-ранен етап, но също и с цел да се определи необходимостта от по-конкретни разпоредби, за да се насърчи капацитета за надзор на европейско равнище по отношение както на безопасността, така и на ефективното използване на ресурсите.
89. Друг важен елемент, предложен с NPA, е преминаването към основан на риска и на резултатите надзор, също в следствие от инициативата COrA. След оценка на коментарите по NPA 24-месечният период за надзор, първоначално определен на равнището на правилото за прилагане, беше прехвърлен в AMC към AR.GEN.305 за CRD, за да се осигури гъвкавост. Тази промяна на равнището на AMC предизвика реакции на заинтересованите страни, в които те изразиха сериозни опасения относно прилагането на система, основана единствено на риска, на настоящия етап: според тях една такава система не следва да бъде приемана преди регулираните организации да са достигнали достатъчна зрялост в техните системи за управление на безопасността и компетентните органи да са постигнали видимост на техните резултати в областта на безопасността посредством събиране и анализ на съответните данни. Някои заинтересовани страни също така коментираха, че предоставената гъвкавост би могла да се използва за обосноваване на допълнително съкращаване на ресурсите на компетентните органи. За да отговори на тези опасения Агенцията се съгласи да възстанови 24-месечния

период на равнището на правилото за прилагане и сега предлага редица критерии за удължаване или намаляване на този стандартен период относно надзора. Тези разпоредби се прилагат за организации, сертифицирани от компетентния орган.

90. Бяха преразгледани разпоредбите за „непряко одобрение“ на определени видове организационни промени, предложени с NPA. Сега въпросът е разгледан в ARO.GEN.330 „Промени – организации“ и промените са класифицирани като изискващи предварително одобрение или като неизискващи предварително одобрение от компетентния орган. Освен това са включени разпоредби за тези организации, които желаят да осъществят промени без предварително одобрение от компетентния орган: организацията трябва да има процедура, определяща обхвата на тези промени и описваща тяхното управление, като тази процедура следва да бъде представена на компетентния орган за одобрение (вж. ARO.GEN.310(c)). Изменените разпоредби напълно отговарят на целта на „непрякото одобрение“ или промените „приемливи за органа“.
91. Предлаганите правила за прилагане относно констатациите и действията по изпълнението бяха изменени, за да включат описанието на констатациите, което преди това беше в част-OR, и да се приведат в съответствие с промените, направени в ARO.GEN.300 и ARO.GEN.305 във връзка със съвместния надзор. Освен това са заличени всички позовавания на санкции, тъй като те са предмет на приложимите национални правила за прилагане на член 68 от Основния регламент. И накрая, срокът за изпълнение на коригиращи действия беше предефиниран, за да се приведе в съответствие със съществуващите изисквания в правилата за поддържане на летателната годност. Заглавието на ARO.GEN.355 беше изменено, за да съответства по-добре на заглавието на ARO.GEN.350.
92. Като се има предвид, че голяма част от правилата за прилагане, предложени с ARO.GEN раздел 3, се основават на съществуващите изисквания, и като се вземат предвид задълженията на държавите-членки по ИКАО за прилагане на ефективни системи за надзор като част от тяхната национална програма за безопасност, задачите, които са действително нови или които не са част от задачите, произтичащи от задълженията по Чикагската конвенция или Обединените изпълнителни процедури, са ограничени до задълженията за:
- информирание на лицата и организациите, които са обект на споразумение за надзор между компетентните органи (ARO.GEN.300(e));
 - одобряване на процедурата на организацията, свързана с промените, които не изискват предварително одобрение (ARO.GEN.310(c));
 - информирание на компетентния орган, издал сертификата, в случай на откриване на несъответствие с приложимите изисквания от страна на организация, сертифицирана от компетентния орган на друга държава-членка или Агенцията, както и указване на нивото на констатацията (ARO.GEN.350(e)); и
 - информирание на компетентния орган, издал свидетелството за правоспособност, удостоверение, квалификацията или атестацията в случай на откриване на несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, сертифицирано от компетентния орган на друга държава-членка (ARO.GEN.355(e)).

93. Може да се приеме, че за изпълнението на тези допълнителни задачи органите могат да разчитат на съществуващите ресурси и процеси на надзор и сертифициране, а също и канали за комуникация.

ARO.OPS – Въздушни операции

94. Част-ARO подчаст OPS е приложима за операторите, участващи в търговска и нетърговска експлоатация. Тя определя процеса на кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор, одобрението на споразумения за лизинг и за съвместно използване на кодове, процедурата на специално одобрение, одобрението на списък на минималното оборудване (MEL), определянето на местна област, одобрението на операции на вертолети над враждебна околна среда извън натоварена зона, одобрението на операции на вертолети към или от площадка от обществен интерес, и одобрението на операции до изолирано летище.
95. ARO.OPS се състои от два раздела:
- ARO.OPS Раздел 1: Сертифициране на операторите в търговския въздушен транспорт
 - ARO.OPS Раздел 2: Одобрения
96. Настоящата подчаст се основава на Обединените изпълнителни процедури на JAA към JAR-OPS.
97. Основните въпроси, повдигнати в отговор на CRD, са свързани одобрението на споразумения за съвместно използване на кодове (**ARO.OPS.105**) и за лизинг (**ARO.OPS.110**). В някои разпоредби от настоящия раздел са направени значителни промени, по-специално в разпоредбите относно съвместно използване на кодове и лизинг.
98. **ARO.OPS.020** „Водене на отчетност – регистриране на свидетелство за авиационен оператор и декларации“ е премахната, защото воденето на отчетност относно процеса на сертифициране и деклариране е обхванато от ARO.GEN.220.
99. В **ARO.OPS.100** „Издаване на свидетелство за авиационен оператор“ не са направени съществени промени в текста. От коментарите е видно, че не е ясно какво се има предвид под „и общи условия“. Текстът „и общи условия“ вече е обхванат от текста „свързаните спецификации на операциите“ и затова е премахнат.
100. **ARO.OPS.230** „Промени“ е премахната, тъй като е достатъчно обхваната в ARO.GEN.310(c) и (d) и ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** „Споразумения за съвместно използване на кодове“: коментарите относно съвместното използване на кодове и лизинга са подобни на направените по съответната разпоредба в ORO.AOC. Подробно обяснение на промените и обосновките са дадени в обяснителната бележка към част-ORO, вж. подчаст ORO.AOC.
102. Направени са някои редакционни промени и разпоредбата е приведена в съответствие с ORO.AOC.115. Премахнати са позоваването на Регламент (ЕО)

№ 2111/2005²⁰ (списък на ЕС по отношение на безопасността) и част-ТСО, за да се приведе в съответствие с изменението на ORO.AOC.115. Изменението на ORO.AOC.115 пречи на оператор от ЕС да продава и издава билети за полети, управлявани от оператор, който е предмет на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** „Споразумения за лизинг“: разпоредбата претърпя основна промяна на текста. Разпоредбата относно вземане на сух лизинг ще бъде отново оценена в хода на изменението на Регламент 2042/2003 (NPA 2010-10 „част-Т“). Освен това са въведени специални изисквания за спирането на действието или отнемането на одобрение на споразумения за вземане на мокър лизинг, включително позоваване на Регламент (ЕО) № 2111/2005.
104. По отношение на отдаването на сух лизинг е добавен параграф, за да се гарантира, че компетентният орган, който одобрява споразумението, ще се координира с компетентния орган, който отговаря за надзора на въздухоплавателното средство съгласно Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, или за експлоатацията на въздухоплавателното средство, ако органът не е един и същ, и че въздухоплавателното средство своевременно е заличено от свидетелството за авиационен оператор на оператора.
105. Краткосрочният лизинг в случай на непредвидени неотложни оперативни обстоятелства или експлоатационни нужди с ограничена продължителност е предмет на член 14, параграф 4 от Основния регламент. ACJ OPS1.165 дава насоки за компетентния орган и лизингополучателя за краткосрочен лизинг. В редица коментари се предлага включването на този ACJ. След оценка на ACJ обаче се счете, че той не е подходящ в настоящата правна рамка. Затова се взе решение да се обърне внимание на ACJ OPS1.165 в отделна нормотворческа задача.
106. AR.OPS.300 „Процедура на сертифициране“, в момента като **ARO.OPS.200** „Процедура на специално одобрение“ е изменена, за да обслужва нововъведен типов формуляр на списък от специални одобрения за нетърговски операции (вж. допълнение III – формуляр 140 на EASA).
107. AR.OPS.305, в момента като **ARO.OPS.205** „Одобрение на списъка на минималното оборудване“: разпоредбата е редактирана с цел повишаване на яснотата. Текстът „...и при целесъобразност извършва инспекция на организацията“ се заличава, тъй като одобрението на MEL и съответните експлоатационни и свързани с поддръжката процедури е само документален процес.
108. Прибавено е ново правило **ARO.OPS.210** „Местна област“. Терминът „местна област“ се използва в някои разпоредби, за да осигури определени облекчения, например относно приложимостта на изискванията за обучение на полетния екипаж.

²⁰ Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информирване на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО.

109. Радиусът на тази местна област се определя от компетентния орган в зависимост от местната околна среда и експлоатационни условия. Повече насоки ще бъдат дадени в GM към този параграф.
110. **ARO.OPS.215** „Одобрение на операции на вертолети над враждебна околна среда, разположена извън натоварена зона“ се въвежда, за да изисква държавата-членка да определя планинските и отдалечени зони, където могат да бъдат осъществявани операции на вертолети без осигурени възможности за безопасно принудително кацане, както и компетентният орган да прави преглед на оценката на риска и да разглежда техническата и икономическа обосновка за осъществяване на такива операции преди тяхното одобрение.
111. **ARO.OPS.220** „Одобрение на операции на вертолети към или от площадка от обществен интерес“ и **ARO.OPS.225** „Одобрение на операции до изолирано летище“ се въвеждат, за да гарантират наличието на списък, за който се отнася одобрението, тъй като преди даването на одобрение компетентният орган трябва да направи оценка на специфичните за площадката/летището процедури. Одобрение, без да бъдат определени площадките или летищата, за които то се отнася, няма да гарантира подходящата оценка или разработване на специфичните за площадката или летището процедури.

ARO.OPS – АОС и спецификации на операциите

112. Типовият формуляр на АОС, в момента като **допълнение I към част-ARO, формуляр 138 на EASA**, се основава на типовия формуляр на АОС, разработен от ИКАО.
113. Типовият формуляр е леко променен. Заличена е датата на изтичане, тъй като АОС се издава за неограничен срок. Позоваването на CAT и не-CAT в типовия формуляр на спецификациите на операциите е прехвърлено в типовия формуляр на АОС. Това означава, че в АОС ще се посочва дали осъществяваните съгласно АОС операции са CAT или не са CAT.
114. Типовият формуляр на спецификациите на операциите в **допълнение II към част-ARO, формуляр 139 на EASA** също се основава на типовия формуляр, разработен от ИКАО. Той е претърпял известни промени. Отчасти, защото приложното поле е по-широко (всички търговски оператори в ЕС трябва да притежават АОС), но и поради промени в терминологията, специалните одобрения, например обучение на кабинни екипажи и издаването на атестации на кабинни екипажи, както и промени в резултат на получените коментари. Включен е раздел относно регистрационните знаци на ВС. В бележка под линия № 6 е добавено изречение за поясняване, че регистрационният знак може да бъде включен и в колоната за забележки към съответното специално одобрение, в случай че не всички специални одобрения се отнасят за същия модел ВС. В бележка под линия № 20 е добавено изречение за гарантиране, че ВС, използвани за нетърговски операции съгласно ORO.AOC.125, са посочени в спецификациите на операциите.
115. **Допълнение III към част-ARO** е добавено, за да се документират по съгласуван начин специалните одобрения, издавани на нетърговски оператори. Този типов формуляр е подобен на типовия формуляр на

спецификациите на операциите за търговски операции. Той е идентифициран с номер на формуляр на EASA (формуляр 140 на EASA).

ARO.RAMP – Наземни инспекции на въздухоплавателните средства на операторите под регулаторен надзор на друга държава

116. Подчаст RAMP се прилага към компетентните органи, когато извършват наземни инспекции на въздухоплавателните средства, използвани от оператори от трети страни или използвани от оператори от ЕС, които са под регулаторния надзор на друга държава-членка. Тя определя годишния процент наземни инспекции на ВС, които кацат на летища на държави-членки, условията за Агенцията да извършва наземни инспекции, критериите за определяне на приоритет при провеждане на наземни инспекции, квалификацията на наземните инспектори, одобрението на организациите за обучение, извършването на наземна инспекция, класификацията на констатациите и последващите действия, забраната за извършване на летателна дейност на въздухоплавателно средство и задачите на Агенцията, свързани с координацията.
117. Настоящата подчаст се основава на Регламент (ЕО) № 216/2008, Директива 2004/36/ЕО („Директива SAFA“)²¹, Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията²², Регламент (ЕО) № 768/2006 на Комисията²³ и Директива 2008/49/ЕО²⁴.
118. Основните въпроси, повдигнати в настоящата подчаст са относно обхвата (ARO.RAMP.005), критериите за определяне на приоритет (ARO.RAMP.105), извършването на наземни инспекции (ARO.RAMP.125), категоризирането на констатациите (ARO.RAMP.130), забрана за извършване на летателна дейност на въздухоплавателно средство (ARO.RAMP.140) и минимален годишен процент (ARO.RAMP.100 (с)(1) и съответните АМС).
119. **ARO.RAMP.005** „Обхват“: редица държави-членки прилагат методологията, предвидена в Директива SAFA, когато извършват наземни инспекции на въздухоплавателните средства, използвани от оператори, върху които упражняват надзор: така наречените „национални оператори“. Други държави-членки посочват, че имат различен подход по отношение на надзора върху националните оператори или прилагат само отчасти методологията на SAFA. Тези държави-членки считат, че прилагането на ARO.RAMP към националните оператори нито е необходимо, нито пропорционално и ще има

²¹ Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 година относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността. *ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.*

²² Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията от 16 април 2008 г. относно прилагане на Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за определяне на приоритет при наземните инспекции, осъществявани на борда на въздухоплавателни средства, които използват летища на Общността. *ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 7.*

²³ Регламент (ЕО) № 768/2006 на Комисията от 19 май 2006 година за прилагане на Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на събирането и обмена на информация за безопасността на въздухоплавателните средства, използващи летища на Общността, и управлението на информационната система. *ОВ L 134, 20.5.2006 г., стр. 16.*

²⁴ Директива 2008/49/ЕО на Комисията от 16 април 2008 година за изменение на приложение II към Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на критериите за провеждане на наземни инспекции на въздухоплавателни средства, които използват летища на Общността. *ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 17.*

вреден ефект върху ресурсите. Те считат, че инспекциите следва да се съсредоточат по-скоро върху „проверки на системите“, а не върху „проверки на резултатите“, които се смятат за по-малко ефективни. Някои коментари сочат, че обхватът на настоящата подчаст следва да се ограничи само до SAFA.

120. Директива SAFA нарежда на държавите-членки да подлагат на инспекция въздухоплавателно средство на трета държава, за което има съмнения, че не съответства на международните стандарти за безопасност. Тя позволява извършването на проверки на място (т.е. без да съществува определено опасение) и отново потвърждава правото на държавите-членки да извършват други наземни инспекции (т.е. на ВС, регистрирано в държава-членка). Концепцията за наземни инспекции на чуждестранни ВС е приета от 36-то събрание на ИКАО и впоследствие приложение 6 е изменено, за да даде мандат на договарящите се държави „да разработят програма с процедури за упражняване на надзор на операциите на тяхна територия от страна на чуждестранни оператори и за предприемане на подходящи действия, когато е необходимо за осигуряване на безопасността“. Ръководството с процедури за проверка на операциите, сертифициране и постоянно наблюдение на ИКАО (Дос 8335) съдържа насоки относно извършването на наземни инспекции на чуждестранни оператори, подражавайки до голяма степен на процедурите, прилагани в програмата SAFA на ЕС.
121. Понастоящем малко повече от 50 % от наземните инспекции се извършват на ВС, експлоатирани от оператори от ЕС (въпреки че предвид факта, че повечето от трафика е вътре в ЕС, процентът инспекции (инспекции/брой кацания) е много по-голям за операторите от трети държави). Инспекциите се извършват спрямо стандартите на ИКАО за ВС от ЕС и от трети държави. Инспекциите на оператори от ЕС, въпреки че водят до по-малко констатации в сравнение с други региони на света, все пак идентифицират сериозно неспазване от страна на редица оператори от ЕС. След редовния анализ на EASA тази информация се предава на съответните национални въздухоплавателни администрации, осигуряващи надзора, които в много случаи вземат решения за извършване на допълнителни, по-задълбочени разследвания и одити, които в няколко случая са довели до ограничаване, временно прекратяване или отнемане на АОС.
122. Информацията, събрана чрез наземни инспекции, които представляват програма отдолу-нагоре с извадка от продукти, допълва и добре се свързва с други програми отгоре-надолу, като програмите за редовен надзор или програмата за стандартизация на EASA. Следователно, като се има предвид инициативата за постепенна промяна на надзорните дейности от „обвързващи“ към „под условие“ чрез въвеждане на подход, основан на риска, е много важно да има на разположение средства за измерване и наблюдение на риска. Наземните инспекции се оказаха добър инструмент за събиране на данни за безопасността и извличане на показатели за риска и следователно допринасят за подходящ, основан на риска, надзор.
123. Принципите на съвместен надзор са ясно установени в член 10 от Основния регламент, който гласи, че:

- държавите-членки и Агенцията си сътрудничат с оглед налагане спазването на приложимите разпоредби на ЕС в областта на безопасността
 - държавите-членки извършват наземни инспекции в допълнение на своите национални отговорности по надзора
 - приемат се мерки, определящи „условията за провеждане на наземни инспекции, включително систематични такива“.
124. Предвид горното и че повечето SARP на ИКАО са приложени в законодателството на ЕС, следователно е очевидно, че инспекциите на ВС, използвани от европейски оператори, следва да продължат, и че тези инспекции следва да се извършват спрямо стандарти на ЕС. Агенцията счита, че правилното изпълнение на програмата за оценка на безопасността на въздухоплавателни средства на Общността (SACA) може да служи като инструмент за надзор на националните оператори. Поради тази причина Агенцията реши да не променя обхвата на настоящия раздел.
125. **ARO.RAMP.100** „Общи разпоредби“: параграф (а) е приведен в съответствие с ARO.GEN.305 „Програма за надзор“. В тази връзка е заличен текстът „процедура за проверка на място“. ARO.GEN.305 изисква от компетентните органи да изготвят програма за надзор, основана на предишни дейности по надзор и оценка на рисковете. Следователно Агенцията счита, че целта на заличената част от този параграф е подходящо обхваната в ARO.GEN.305.
126. Параграф (b) е заличен, защото SANA е изключена от обхвата на настоящата подчаст. Нов параграф (b) е приведен в съответствие с параграф (а). Годишната програма ще бъде част от програмата за надзор, посочена в ARO.GEN.305.
127. **„Минимален годишен процент“**: Броят на инспекциите по SAFA, извършени от държавите-членки на годишна база се различава драстично, не само в абсолютни числа, но и когато се вземе предвид броя на чуждестранните оператори (от ЕС и трети държави), които кацат на тяхна територия и обема на техните операции.
128. Непосредственият ефект от този „дисбаланс“ е ограничено количество данни, събрани за операторите, които не действат в най-активните държави, което се отразява на значението на последващия анализ.
129. Въведена е концепцията за минимален национален процент, за да се осигури равнопоставеност на държавите-членки чрез гарантиране на сравними входящи данни от всички тях. Формулата за изчисление на националния процент отчита два компонента: (1) различния чуждестранен трафик (брой оператори) и (2) обем на операциите (брой кацания). Въз основа на получените коментари по време на периода за коментари, формулата е преработена, за да включи различната тежест на операторите с ограничен брой кацания (по-малко от 12) в дадена държава за една година. Също въз основа на получените коментари формулата е преработена, за да оцени различно инспекциите, отчитащи рисковите фактори (например подредени по приоритет теми, намален процент на извадките) и разходните фактори (отдалечено местоположение, необичайни часове). Независимо че е не е изразено количествено, прилагането на формулата следва да взема предвид две съображения: (1) постигане на най-широка извадкова база и (2)

избягване повтарянето на инспекции на оператори, за които предишни инспекции не са открили опасения, засягащи безопасността. Целта на минималния процент не е да се увеличи броят на инспекциите като цяло, а да се даде възможност за по-добро разпределение между държавите-членки. В действителност при прилагане на формулата за трафика през 2009 г. и 2010 г. процентът би бил по-нисък, от действителния брой, извършени през тези години инспекции.

130. Данните, събрани чрез наземни инспекции ще подпомогнат два нови процеса: одобряване на оператори от трети държави и съвместен надзор на оператори от ЕС. В тази връзка е важно данните да се събират по съгласуван и еднакъв начин, осигурявайки достатъчно надеждна информация в подкрепа на основан на риска надзор на тези дейности.
131. Агенцията периодично ще прави оценка на АМС, които съдържат формулата за изчисляване на годишния процент. Текстът в параграф (d) е изменен, за да гарантира, че наземните инспекции се извършват от Агенцията в сътрудничество с държавите-членки. Направени са и някои изменения на (d)(2) и (3), за да стане по-ясно кога Агенцията може да извършва сама наземни инспекции.
132. **ARO.RAMP.105** „Критерии за определяне на приоритетите“: в нов параграф (с) е включено позоваване на списъка на ЕС по отношение на безопасността, за да се даде възможност за започване на подготовката на списък с определени приоритети след заседание на Комитета за авиационна безопасност в контекста на Регламент (ЕО) № 2111/2005. Последното изречение от (b)(3)(i) е преместено в GM. ARO.RAMP.105(b)(5) е изменен, за да гарантира, че ВС на оператори от трети държави, чието разрешение, издадено от Агенцията е ограничено или възстановено след прекратяване или отмяна, ще бъдат предмет на приоритетни инспекции. Параграф (с) е изменен, за да вземе предвид коментари, които сочат, че трябва да бъде установена процедура за създаване на списък с определени приоритети.
133. В **ARO.RAMP.115** „Квалификация на наземните инспектори“ заглавието е променено и е добавена думата „наземните“. В параграф (d) е добавено изискване Агенцията да поддържа установените програми за обучение.
134. CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) и (3)** са усъвършенствани в **ARO.RAMP.120**. Директива 2008/49/ЕО, наред с другото, регулира оценката на организациите за обучение на трети държави, които предоставят обучение относно наземни инспекции (т.е. организации, които не са част от компетентен орган). Държавите-членки, които ползват услугите на такива организации, имат задължението да им направят оценка. Те обаче могат да поискат от Агенцията да извърши от тяхно име техническа оценка на организацията за обучение.
135. Държавите-членки и организациите за обучение по наземни инспекции на трети страни посочиха, че настоящият подход е неефективен и води до непропорционална административна и регулаторна тежест. Предвид малкия брой действащи организации за обучение от трети страни, централизирането на техническата оценка на равнище Агенция следователно ще помогне за оптимизиране на процеса на оценка, като същевременно се запази целта за осигуряването на безопасността чрез предоставянето на висококачествено обучение. В тази връзка Ръководната група по европейската програма SAFA

(ESSG) и Европейската комисия поискаха от Агенцията да издигне AMC1-AR.GEN.430(c)(2) и (3) до правило за прилагане, както е прието в настоящото становище. Настоящата разпоредба създава правно основание за предварително одобрение на организациите за обучение и посочва условията, на които те трябва да отговарят, преди да бъдат одобрени. Тези условия вече са определени в указателен материал, разработен и публикуван съгласно Директива 2008/49/ЕО, и ще им бъде направена отново оценка в отделна нормотворческа задача за допълване на правилото за прилагане.

136. **ARO.RAMP.125** „Провеждане на наземни инспекции“: параграф (а) относно конфликта на интереси е прехвърлен в член 4 от прилежащия регламент (вж. член 4, параграф 4), тъй като Агенцията счита, че следва да се прилага за всички инспектори във всички сфери, обхванати от част-ARO. Позоваването на допълнение III (в момента допълнение VI към част-ARO) е заличено, тъй като този формуляр ще се използва само от Агенцията. Компетентният орган използва изменения формуляр в допълнение V (документ за извършена инспекция), който в момента включва и категорията на констатацията.
137. В **ARO.RAMP.130** „Категоризиране на констатациите“: констатациите от ниво 1 и 2 са променени на констатации категория 1, 2 и 3. Бяха изразени много безпокойства по отношение на промяната на констатации категории 1 до 3, установени в Директива SAFA, в констатации от ниво 1 и 2, които са тези, определени в ARO.GEN.350. Тези безпокойства бяха отново изразени по време на заседанието на ad-hoc групата относно „наземните инспекции“, проведено в Кьолн през юни 2010 г. Основните обосновки за запазване на настоящата система за класификация, изтъкнати от компетентните органи, са, че класификацията на констатациите, установена в Директива SAFA, е подходяща в случая на проверки на продуктите, които представляват „снимка“ в определен времеви момент, и следователно тази класификация служи по-добре на целта на наземните инспекции. Въпреки това общата класификация (ниво 1 и 2) е приложима в случай на проверка на системите или процесите. Компетентните органи също така изразиха безпокойство относно промяната на една добре установена системата на класификация, която напълно се е доказала като подходяща.
138. Агенцията счита, че за целите на настоящите инспекции по SAFA използването на три категории констатации е подходящо. Въпреки това, тъй като обхватът на ARO.RAMP е по-голям, отколкото този на Директива SAFA (прилага се и за ВС, използвани от оператори от ЕС), в определени случаи е необходимо да се установи връзка между оператора и ВС. Прилагането на две различни схеми за класификация на констатациите (ниво 1 и 2 за оператора и категория 1, 2 и 3 за ВС) би могло да създаде трудности за компетентните органи от една страна и възможно объркване за операторите от друга.
139. Въпреки това разбирането е, че системата SAFA, включително категоризацията на констатациите, е доказано работеща. Освен това Агенцията също така счита, че прекалено много промени в системата едновременно може да създаде голяма тежест за ресурсите както на компетентните органи, така и на операторите. Затова Агенцията реши да въведе вече съществуващата категоризация на констатациите в настоящата подчаст.

140. **ARO.RAMP.140** „Забрана за извършване на летателна дейност на въздухоплавателно средство“: добавен е параграф (d), за да се поясни какви действия трябва да се предприемат с цел вдигане на забраната, ако несъответствието засяга валидността на сертификата за летателна годност, вземайки предвид различните компетентни органи, отговарящи за постоянния надзор на въздухоплавателното средство. Параграф (d)(4) е заличен, тъй като в момента бъдещата част-ТСО не се занимава с „под-ИКАО“ ВС (включително временно летателно негодни ВС). Разрешението за такива ВС ще бъде предмет на отделна нормотворческа задача.
141. **ARO.RAMP.145** „Докладване“: параграф (a) е приведен в съответствие с ARO.RAMP.120 (a). В параграф (b) е заличено позоваването на Агенцията, тъй като посочената информация трябва да се събира от компетентните органи. Параграф (c) е приведен в съответствие с ARO.RAMP.110 (b). От параграф (d) е заличен терминът „доброволно“, за да се защитят лицата, които предоставят информация, и по този начин да се насърчи разкриването на информация, свързана с безопасността.
142. В **допълнение IV към част-ARO „Образец на стандартен доклад“** са заличени името и подписа на националния координатор, тъй като информацията ще се подава в централизираната база данни, посочена в ARO.RAMP.150 (b)(2).
143. **Допълнение V „Документ за извършена наземна инспекция“** и **допълнение VI „Доклад за наземна инспекция“**: типовите формуляри са леко изменени с цел яснота и съответствие с промените в терминологията и в съответните части на настоящото становище. Всеки формуляр носи номер на формуляр на EASA.

IV. Преглед на различията

144. В следната таблица са посочени различията между част-ARO и EU-OPS/JAR-OPS 3. Съответните различия между част-ORO и EU-OPS/JAR-OPS 3 са дадени в обяснителния меморандум към част-ORO.

Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различията	Обосновка
1./3.035 Система за качество (с)	ARO.GEN.310	Ръководител по качеството: Съгласно част-ORO, концепцията „приемливи за компетентния орган“ за номинираните на постове (наричани в момента „номинирани лица“) е обхваната в одобрението на оператора и управлението на промените в номинираните лица, описано в AMC1-ARO.GEN.330 „Промени – организации“	Счита се, че това осигурява еднакво ниво на контрол.
1.165 (b) (2)(i) и (с)(1)(i) Лизинг	няма	Няма изискване за поставяне на условия в споразумението за лизинг, които са част от това одобрение	Споменаването на „всички условия, които са част от това одобрение, трябва да бъдат включени в споразумението за лизинг“ не се счита за необходимо, тъй като на държавите-членки не е позволено да поставят допълнителни условия, свързани с безопасността, в споразумението за лизинг

Различия спрямо приложение 6 на ИКАО за част-ARO

145. В следната таблица се прави преглед на стандартите от приложение 6 на ИКАО в част I и част III раздел 1 и раздел 2 в рамките на обхвата на настоящото становище²⁵, за които се счита, че не са транспонирани или че са транспонирани по начин, който не постига съответствие със съответните стандарти от приложение 6 на ИКАО.

²⁵ По-специално тук не се разглеждат стандартите на ИКАО относно техническото обслужване и контрола на оператора във връзка с него.

Позоваване по приложение б част I/III	Позоваване по EASA- EU	Описание на различието
Част I – 3.3.1 Част III – 1.3.1 Държавите изготвят национална програма за безопасност с цел постигане на приемливо ниво на безопасност в гражданското въздухоплаване	няма	Това не е специфично за въздушните операции и не може да бъде транспонирано в регламента относно въздушните операции.
Част I – 1.3.1 Част III – 1.3.2 Приемливото ниво на безопасност се определя от държавата.	няма	

V. Списък на предлаганите нормотворчески задачи

146. В следната таблица се прави преглед на предлаганите нормотворчески задачи, свързани с част-ARO. По отношение на подчаст GEN те са насочени основно към следните въпроси:

- a. След консултации с групите за преразглеждане по OPS се предложи в материалите за AMC в раздели 2 и 3 от част-ARO да се включат допълнителни разпоредби за персонала на компетентните органи, който участва в надзора на притежателите на AOC, както и за първоначално сертифициране и надзор на притежателите на AOC, чрез включване на съответните раздели от Обединените изпълнителни процедури и Ръководството с процедури за проверка на операциите, сертифициране и постоянно наблюдение на ИКАО (Doc. 8335);
- b. Разпоредбите за органи и организации, свързани с оценката на риска, управлението на безопасността и SSP, ще бъдат допълнително разгледани заедно с прилагането на EASP и след публикуването на новото приложение 19 на ИКАО относно стандартите и препоръчителните практики за управление на безопасността.

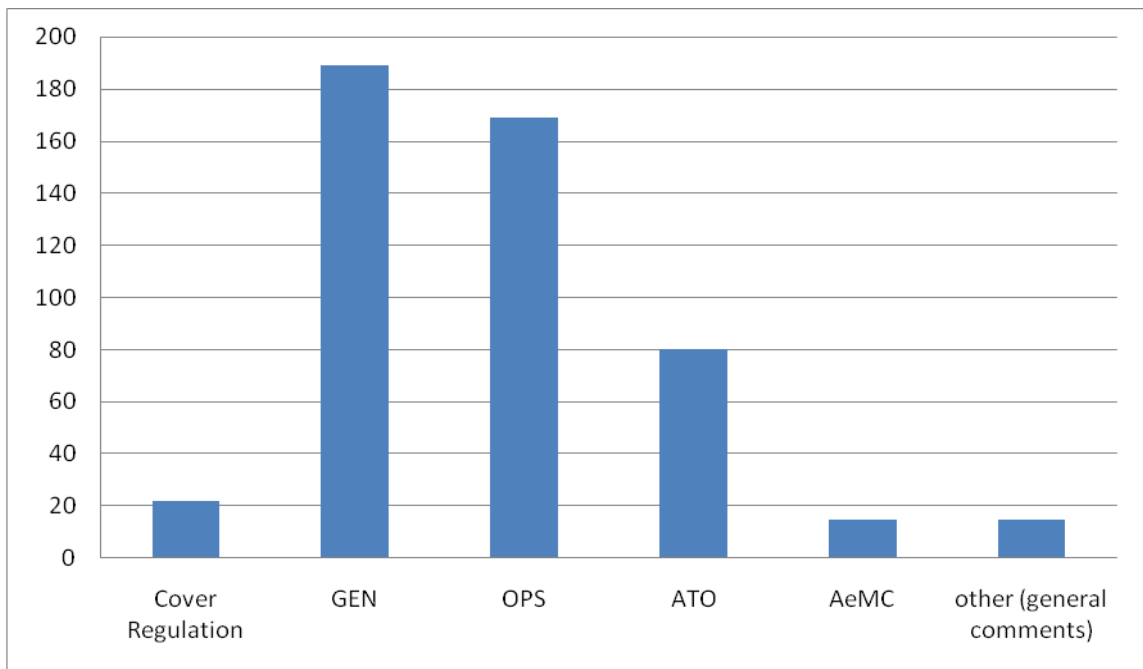
Част, номер на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
ARO.GEN.125(b)	Създаване на AMC за определяне вида на информацията, която да се представя на Агенцията. Тя следва обикновено да включва всички въпроси на безопасността, свързани с проектирането, въпроси, свързани с оперативните данни за ВС, както и въпроси, свързани с конкретни области, определени от Агенцията като проблемни по отношение на безопасността.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Включване на допълнителни AMC и GM относно квалификация и обучение на инспекторите за надзор на притежателите на АОС.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Включване на допълнителни насоки за това как да се създаде процес на управление на риска в областта на безопасността, включително определяне и използване на основни елементи на риска, като се отчита създаването на Европейската програма за авиационна безопасност и изискването за план за безопасност (прилежащ регламент, член 3).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Включване на допълнителни AMC и GM относно проверката на съответствието за притежателите на АОС при първоначално сертифициране, както и за постоянния им надзор.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Разглеждане в отделна нормотворческа задача на ACJ OPS.1.165 относно насоки за компетентния орган и лизингополучателя за краткосрочен лизинг.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Разработване на цялостна система от процедури, която осигурява хармонизиран начин за извършване на наземни инспекции съгласно част-ARO.RAMP чрез прехвърляне на съществуващите GM по SAFA на EASA относно квалификацията на наземните инспектори, условията за организациите за обучение и процедурите, свързани с наземните инспекции, и чрез допълването им с частите, необходими поради въвеждането на новите изисквания, по-специално отнасящите се за наземни инспекции на оператори, сертифицирани в държава-членка на EASA.	OPS.087

Приложение III – Част-ORO**I. Общи положения**

147. Предложената с настоящото становище част-ORO се състои от осем подчасти, които допълнително са разделени на раздели, съдържащи общите и специалните изисквания за въздушни операции:
148. Част-ORO подчаст GEN, общи изисквания, допълнени с:
- Част-ORO подчаст AOC, специални изисквания, свързани със сертифицирането на въздушните оператори;
 - Част-ORO подчаст DEC, специални изисквания за операторите, от които се изисква да декларират своята дейност;
 - Част-ORO подчаст MLR, специални изисквания, свързани с ръководства, бордни дневници и записи;
 - Част-ORO подчаст SEC, специални изисквания относно сигурността;
 - Част-ORO подчаст FC, специални изисквания за полетния екипаж;
 - Част-ORO подчаст CC, специални изисквания за кабинния екипаж; и
 - Част-ORO подчаст TC, специални изисквания за спомагателни членове на екипажа при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подежни работи (HNO) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS);
149. Съгласно предложенията в настоящото становище подчаст GEN на част-ORO включва два раздела:
- раздел 1 Общи положения
 - раздел 2 Система за управление.
150. Изискванията в подчаст GEN на част-ORO се основават на основните препоръки от COra и стандартите на ИКАО във връзка с SMS. Те допълват изискванията към органите по отношение на условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане на сертификатите и одобренията.
151. Предлаганият в становището текст отразява внесените промени в първоначалните предложения на Агенцията (публикувани в NPA 2008-22с и 2009-02с), както и допълнителните промени в следствие на анализа и оценката на реакциите по CRD.

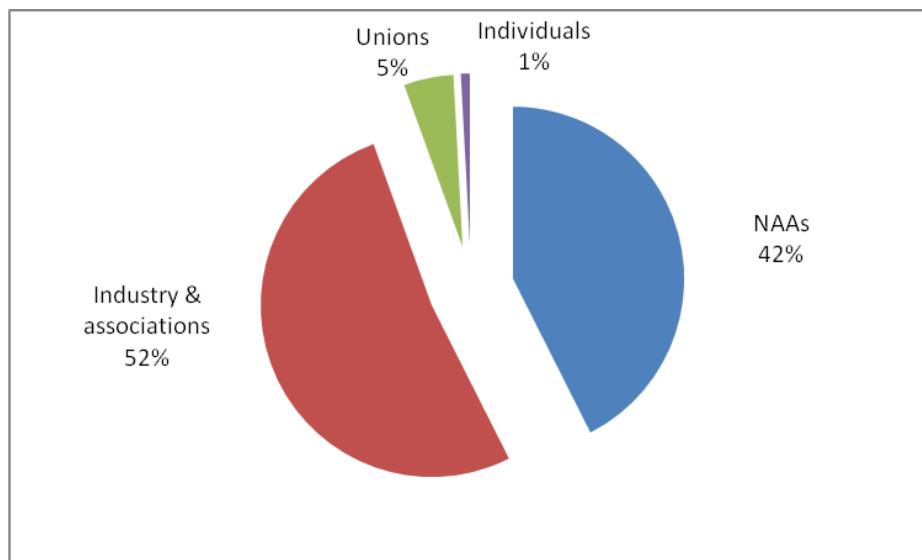
II. Консултация

152. Обяснителният меморандум част-ARO съдържа обща информация за реакциите по CRD по част-AR и част-OR. В таблицата по-долу е показано разпределението на 490-те реакции, получени по част-OR (CRD 2008-22с и 2009-02с), от които 1/3 са във връзка с AMC и GM, и 2/3 – с правилата за прилагане.



Фигура 6: Реакции по част-OR – разпределение

153. По-долу е представено указание за произхода на реакциите. Като се има предвид, че реакциите от представителни сдружения на индустрията обикновено се изпращат от името на техни отделни членове, може да се приеме, че в тази графика общият дял на индустрията е недостатъчно представен.



Фигура 7: Реакции по част-OR – източник

154. Основните въпроси, повдигнати в реакциите по CRD, са разгледани в следващите точки.

III. Обхват и приложимост

155. Съгласно предложенията в настоящото становище част-ORO е приложима за одобрението и постоянния надзор на въздушни оператори, участващи в нетърговска и търговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. Преработената структура на регламента относно въздушните операции поставя изискванията към организациите, свързани с въздушните операции (част-ORO), в специално допълнение, което съдържа всички правила приложими за нетърговска и търговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. Това ще гарантира, че в края на процеса на приемане правилата ще бъдат точни и последователни за всички видове въздушни операции (търговски и нетърговски). Затова подструктурата на част-ORO е запазена, въпреки че на пръв поглед това може да изглежда ненужно само от гледна точка на CAT.
156. Подчертава се, че всички изисквания към организациите, които се планира да бъдат прилагани и за операции, различни от CAT, няма да бъдат публикувани, докато не се приемат становищата, съдържащи съответните технически изисквания (например част-NCC, част-NCO).
157. Подчаст GEN от част-ORO е приведена в съответствие с подчаст GEN от изискванията към организациите относно екипажа (част-ORA), с две изключения:
- разпоредбите относно декларирането са включени само в правилата за въздушни операции и
 - в част-ORO терминът „организация“ е заменен с „оператор“, за да се осигури съответствие с част-CAT и част-SPA.
158. Част-ORO подчаст GEN раздел 1 допълва изискванията на част-ARO относно издаването, поддържането, изменянето, ограничаването, временното прекратяване или отнемането на сертификатите и одобренията. Част-ORO подчаст GEN раздел 2 определя общи изисквания за системите за управление, обхващащи наблюдението на съответствието и управлението на безопасността.
159. Освен това част-ORO подчаст GEN в момента включва разпоредбите относно отговорностите на оператора, които преди бяха включени в част-OR подчаст OPS раздел GEN (OR.OPS.GEN). Останалите раздели на предишната част-OR подчаст OPS сега са включени като отделни подчасти. В бъдеще те ще бъдат допълнени с нова подчаст относно ограниченията на времето за полет (подчаст FTL).

Фигура 8: Приложение III Част-ORO



160. С малко изключения, номерирането (последните три цифри) на предишните разпоредби от част-OR остава непроменено. Сравнителната таблица, представена по-долу, показва обозначенията на правилата съгласно CRD и настоящото становище, по реда на становището:

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
OR.GEN	Общи изисквания	ORO.GEN	Част-ORO подчаст Общи изисквания
---	---	ORO.GEN.100	Обхват
OR.GEN.105	Компетентен орган	ORO.GEN.105	Компетентен орган
---	---	ORO.GEN.110	Отговорности на оператора

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
OR.GEN.115	Заявление за сертификат на организация	ORO.GEN.115	Заявление за свидетелство за оператор
OR.GEN.120	Начини за съответствие	ORO.GEN.120	Начини за съответствие
OR.GEN.125	Условия за одобрението и права на организацията	ORO.GEN.125	Условия за одобрението и права на оператора
OR.GEN.130	Промени в организацията, които подлежат на сертифициране	ORO.GEN.130	Промени
OR.GEN.135	Продължаваща валидност	ORO.GEN.135	Продължаваща валидност
OR.GEN.140	Достъп	ORO.GEN.140	Достъп
OR.GEN.145	Деклариране	---	(сега в отделна подчаст ORO.DEC)
OR.GEN.150	Констатации	ORO.GEN.150	Констатации
OR.GEN.155	Незабавна реакция по проблем на сигурността	ORO.GEN.155	Незабавна реакция по проблем на сигурността
OR.GEN.160	Доклади за събития	ORO.GEN.160	Доклади за събития
OR.GEN.200	Система за управление	ORO.GEN.200	Система за управление
OR.GEN.205	Договаряне и закупуване	ORO.GEN.205	Договорени дейности
OR.GEN.210	Изисквания към персонала	ORO.GEN.210	Изисквания към персонала
OR.GEN.215	Изисквания към съоръженията	ORO.GEN.215	Изисквания към съоръженията
OR.GEN.220	Водене на отчетност	ORO.GEN.220	Водене на отчетност
OR.OPS	Част-OR подчаст OPS Въздушни операции	---	(всички раздели са включени като подчасти)
OR.OPS.GEN	Раздел: Общи изисквания	---	---
OR.OPS.GEN.100	Обхват	---	(включен в ORO.GEN като 005)
OR.OPS.GEN.105	Отговорности на оператора	---	(включен в ORO.GEN като 110)
OR.OPS.AOC	Раздел: Сертифициране на авиационен оператор	ORO.AOC	Част-ORO подчаст Сертифициране на авиационен оператор
OR.OPS.AOC.100	Заявление за свидетелство за авиационен оператор	ORO.AOC.100	Заявление за свидетелство за авиационен оператор
OR.OPS.AOC.105	Спецификации на операциите и права на притежателите на свидетелство за авиационен оператор	ORO.AOC.105	Спецификации на операциите и права на притежателите на свидетелство за авиационен оператор
OR.OPS.AOC.110	Лизинг	ORO.AOC.110	Лизинг
OR.OPS.AOC.115	Споразумения за съвместно използване на кодове	ORO.AOC.115	Споразумения за съвместно използване на кодове
OR.OPS.AOC.120	АОС одобрения за предоставяне на обучение по част-СС и за издаване на атестации на кабинния екипаж	ORO.AOC.120	АОС одобрения за предоставяне на обучение по част-СС и за издаване на атестации на кабинния екипаж
OR.OPS.AOC.125	Нетърговски операции на въздухоплавателни средства, подлежащи на АОС	ORO.AOC.125	Нетърговски операции на въздухоплавателни средства, подлежащи на АОС
OR.OPS.AOC.130	Наблюдение на полетните данни — самолети	ORO.AOC.130	Наблюдение на полетните данни — самолети
OR.OPS.AOC.135	Изисквания към персонала	ORO.AOC.135	Изисквания към персонала
OR.OPS.AOC.140	Изисквания към съоръженията	ORO.AOC.140	Изисквания към съоръженията

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
OR.OPS.AOC.15	Изисквания към документацията	ORO.AOC.150	Изисквания към документацията
OR.OPS.DEC	Раздел: Декларация на авиационен оператор	ORO.DEC	Част-ORO подчаст Деклариране
OR.OPS.DEC.100	Деклариране	ORO.DEC.100	Деклариране
OR.OPS.DEC.105	Съдържание на декларацията	---	---
OR.OPS.MLR	Раздел: Ръководства, бордни дневници и записи	ORO.MLR	Част-ORO подчаст Ръководства, бордни дневници и записи
OR.OPS.MLR.100	Ръководство за експлоатация – общи разпоредби	ORO.MLR.100	Ръководство за експлоатация – общи разпоредби
OR.OPS.MLR.101	Ръководство за експлоатация – структура за търговската експлоатация и нетърговската специализирана експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга	ORO.MLR.101	Ръководство за експлоатация – структура за търговската експлоатация и нетърговската специализирана експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
OR.OPS.MLR.105	Списък на минималното оборудване (MEL)	ORO.MLR.105	Списък на минималното оборудване (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Полетен борден дневник	ORO.MLR.110	Полетен борден дневник
OR.OPS.MLR.115	Водене на отчетност	ORO.MLR.115	Водене на отчетност
OR.OPS.SEC	Раздел: Сигурност	ORO.SEC	Част-ORO подчаст Сигурност
OR.OPS.SEC.100.A	Сигурност на обособената за полетния екипаж част	ORO.SEC.100.A	Сигурност на обособената за полетния екипаж част
OR.OPS.SEC.100.H	Сигурност на обособената за полетния екипаж част	ORO.SEC.100.H	Сигурност на обособената за полетния екипаж част
OR.OPS.FC	Раздел: Полетен екипаж	ORO.FC	Част-ORO подчаст Полетен екипаж
OR.OPS.FC.005	Обхват	ORO.FC.005	Обхват
OR.OPS.FC.100	Състав на полетния екипаж	ORO.FC.100	Състав на полетния екипаж
OR.OPS.FC.105	Определяне на командир	ORO.FC.105	Определяне на командир
OR.OPS.FC.110	Борден инженер	ORO.FC.110	Борден инженер
OR.OPS.FC.115	Обучение по управление на ресурсите на екипажа	ORO.FC.115	Обучение по управление на ресурсите на екипажа
OR.OPS.FC.120	Курс по подготовка на оператора	ORO.FC.120	Курс по подготовка на оператора
OR.OPS.FC.125	Подготовка за новостите и опознавателна подготовка	ORO.FC.125	Подготовка за новостите и опознавателна подготовка
OR.OPS.FC.130	Периодично обучение	ORO.FC.130	Периодично обучение
OR.OPS.FC.135	Квалификация на пилота за експлоатация на ВС от всяко пилотско място	ORO.FC.135	Квалификация на пилота за експлоатация на ВС от всяко пилотско място
OR.OPS.FC.140	Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС	ORO.FC.140	Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС
OR.OPS.FC.145	Предоставяне на обучение	ORO.FC.145	Предоставяне на обучение
OR.OPS.FC.200	Състав на полетния екипаж	ORO.FC.200	Състав на полетния екипаж
OR.OPS.FC.205	Курс за подготовка на командири	ORO.FC.205	Курс за подготовка на командири
OR.OPS.FC.215	Първоначално обучение на оператора по управление	ORO.FC.215	Първоначално обучение на оператора по управление

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
	на ресурсите на екипажа		ресурсите на екипажа
OR.OPS.FC.220	Преподготовка и проверка от страна на оператора	ORO.FC.220	Преподготовка и проверка от страна на оператора
OR.OPS.FC.230	Периодично обучение и проверка	ORO.FC.230	Периодично обучение и проверка
OR.OPS.FC.240	Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС	ORO.FC.240	Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС
OR.OPS.FC.235	Квалификация на пилота за експлоатация на ВС от всяко пилотско място	ORO.FC.235	Квалификация на пилота за експлоатация на ВС от всяко пилотско място
OR.OPS.FC.245.A	Алтернативна програма за обучение и квалификация	ORO.FC.245.A	Алтернативна програма за обучение и квалификация
OR.OPS.FC.255.A	Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот (самолет) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот (самолет) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот (самолет) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот (самолет) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Периодично обучение и проверка — квалификационна проверка на оператора	ORO.FC.330	Периодично обучение и проверка — квалификационна проверка на оператора
OR.OPS.FC.201.A	Освобождение на членове на полетния екипаж от задължения по време на полет	ORO.FC.201.A	Освобождение на членове на полетния екипаж от задължения по време на полет
OR.OPS.CC	Раздел: Кабинен екипаж	ORO.CC	Част-ORO подчаст Кабинен екипаж
OR.OPS.CC.005	Обхват	ORO.CC.005	Обхват
OR.OPS.CC.100	Брой и състав на кабинния екипаж	ORO.CC.100	Брой и състав на кабинния екипаж
OR.OPS.CC.110	Условия за възлагане на функции	ORO.CC.110	Условия за възлагане на функции
OR.OPS.CC.115	Провеждане на курсове за обучение и свързани проверки	ORO.CC.115	Провеждане на курсове за обучение и свързани проверки
OR.OPS.CC.120	Първоначален курс на обучение	ORO.CC.120	Първоначален курс на обучение
OR.OPS.CC.125	Специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора	ORO.CC.125	Специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора
OR.OPS.CC.130	Подготовка за новостите	ORO.CC.130	Подготовка за новостите
OR.OPS.CC.135	Опознаване	ORO.CC.135	Опознаване
OR.OPS.CC.140	Периодично обучение	ORO.CC.140	Периодично обучение
OR.OPS.CC.145	Опреснителна подготовка	ORO.CC.145	Опреснителна подготовка
OR.OPS.CC.200	Брой и състав на кабинния екипаж	ORO.CC.200	Брой и състав на кабинния екипаж
OR.OPS.CC.205	Минимум членове на кабинния екипаж при непредвидени обстоятелства и по време на наземни операции	ORO.CC.205	Обичайни наземни операции и непредвидени обстоятелства
OR.OPS.CC.210	Условия за възлагане на функции	ORO.CC.210	Условия за възлагане на функции
OR.OPS.CC.215	Провеждане на курсове за	ORO.CC.215	Провеждане на курсове за

Позоваване на правилото по CRD	Наименование на правилото по CRD	Позоваване на правилото по становището	Наименование на правилото по становището
	обучение и свързани проверки		обучение и свързани проверки
OR.OPS.CC.250	Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС	ORO.CC.250	Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС
OR.OPS.CC.255	Работа като едночленен кабинен екипаж	ORO.CC.255	Работа като едночленен кабинен екипаж
OR.OPS.CC.260	Старши член на кабинния екипаж	ORO.CC.260	Старши член на кабинния екипаж
OR.OPS.TC	Раздел: Спомагателни членове на екипажа при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подземни работи (ННО) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS)	ORO.TC	Част-ORO подчаст Спомагателни членове на екипажа при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подземни работи (ННО) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS)
OR.OPS.TC.100	Обхват	ORO.TC.100	Обхват
OR.OPS.TC.105	Условия за възлагане на функции	ORO.TC.105	Условия за възлагане на функции
OR.OPS.TC.110	Обучение и проверки	ORO.TC.110	Обучение и проверки
OR.OPS.TC.115	Първоначално обучение	ORO.TC.115	Първоначално обучение
OR.OPS.TC.120	Курс по подготовка на оператора	ORO.TC.120	Курс по подготовка на оператора
OR.OPS.TC.125	Подготовка за новостите	ORO.TC.125	Подготовка за новостите
OR.OPS.TC.130	Опознавателни полети	ORO.TC.130	Опознавателни полети
OR.OPS.TC.135	Периодично обучение	ORO.TC.135	Периодично обучение
OR.OPS.TC.140	Опреснителна подготовка	ORO.TC.140	Опреснителна подготовка
Част-OR	Допълнения	Част-ORO	Допълнения
Част-OR Допълнение I	Формуляр за деклариране	Част-ORO Допълнение I	Формуляр за деклариране

Таблица 4: Препратка CRD-становище за Част-ORO

ORO.GEN Раздел 1 – Общи положения

161. Правилата за прилагане в раздел 1 съдържат общи изисквания към организациите, по-специално по отношение на първоначалното сертифициране и надзора. Те съответстват на приложимите изисквания към органите в част-ARO подчаст GEN раздели 1 и 3. Тези правила се основават на общите изисквания, предвидени в Основния регламент. В съответствие с направените по ARO.GEN промени са добавени два нови параграфа с правила, за да се въведат изискванията към организациите, свързани с действията, които трябва да бъдат предприети за незабавно реагиране по проблем на сигурността (ORO.GEN.155), както и свързани с докладването на събития (ORO.GEN.160). Новият ORO.GEN.155 въвежда изискването организациите да се съобразяват с директивите за летателната годност и за безопасността,

издадени от Агенцията, като последната произтича от нормотворческа задача 21.039 „Оперативни данни за ВС“²⁶.

Позоваване част-ORO	Наименование	Съответстващи ARO
ORO.GEN.105	Компетентен орган	неприложимо
ORO.GEN.115	Заявление за сертификат на организация	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Начини за съответствие	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Условия за одобрението и права на организацията	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Промени в организациите	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Продължаваща валидност	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Достъп	Прилежащ регламент Член 4, параграф 5
ORO.GEN.150	Констатации	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Незабавна реакция по проблем на сигурността	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Доклади за събития	ARO.GEN.135

Таблица 5: Съответствие между ARO.GEN и ORO.GEN

162. След промените в структурата на правилата двете правила за прилагане, включени по-рано в OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 и OR.OPS.GEN.105), сега са включени в ORO.GEN. **ORO.GEN.110** определя отговорностите на оператора за безопасната експлоатация на въздухоплавателно средство, включително изискването за установяване и поддържане на система за упражняване на оперативен контрол върху всеки полет, извършван при условията на неговата декларация или свидетелство, които се основават на съществуващите изисквания, т.е. EU-OPS и JAR-OPS 3, със следните значителни различия:
- Ще бъде необходима системата на контролни карти, за да се спазват принципите, свързани с човешкия фактор, както е посочено в приложение 6 на ИКАО, части I, II и III. Освен това следва да се взема под внимание най-актуалната документация от производителя на въздухоплавателното средство; този допълнителен текст е добавен в отговор на коментарите на заинтересованите страни.
 - От оператора ще се изисква да определя процедури на планиране на полета в ръководството за експлоатация съгласно приложение 6 на ИКАО, част II, раздел 3.
163. Няколко сдружения на диспечери поискаха правила за лицензиране на диспечери, но това не можеше да бъде включено, тъй като е извън обхвата на NPA. NPA транспонира съществуващи изисквания; нито EU-OPS, JAR-OPS 3, нито пък Основният регламент съдържа такова изискване. Предлаганият текст съответства на приложение 6 на ИКАО, който гласи, че операторът може да

²⁶ CRD 2009-01, вж. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD_%202009-01_%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD_%202009-01_%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

избере метод на контрол, който изисква използването на полетни диспечери, но това не е задължително. Съгласно приложение 6 на ИКАО, ако бъдат използвани полетни диспечери, държавата на оператора може (или не) да изисква лицензиране на полетните диспечери.

164. Определението на „основно място на стопанска дейност“ за установяването на компетентния орган съгласно **ORO.GEN.105** сега е хармонизирано с определението в Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен)²⁷, което е и определението, прието за Регламент (ЕО) № 2042/2003 с изменящ Регламент (ЕО) № 127/2010²⁸. Така се обръща внимание на факта, че като част от своя АОС лицензираните въздушни превозвачи трябва да бъдат одобрени в съответствие с подчаст „Ж“ на приложение 1 към Регламент (ЕО) № 2042/2003, „част-М“. Определението предполага, че основните финансови функции и оперативният контрол на дадена организация са разположени в същата държава-членка. Макар и да признава ползите от приемането на общи определения за различните регламенти, Агенцията е на мнение, че определението, взето от Регламент (ЕО) № 1008/2008, ще създаде проблеми при изпълнението. Затова препоръчва това определение да се преразгледа за всички съответни регламенти на EASA, в т.ч. регламентите за летателната годност. Този преглед следва да приеме местоположението на техническото управление на организацията по отношение на дейността, одобрена съгласно Основния регламент и правилата за неговото прилагане, за основен критерий при определяне на основното място на стопанска дейност на една организация за целите на определянето на компетентния орган.
165. **ORO.GEN.115** определя процеса на кандидатстване за сертификат на организация. Предвид коментарите от заинтересованите страни по NPA, предложението за единен сертификат на организация в NPA 2008-22с не беше запазено и едновременно с това в част-ORO не се предлага стандартен формуляр за кандидатстване. По втората точка държавите-членки изразиха опасения относно въздействието на налагането на стандартен формуляр за кандидатстване върху различните административни системи, които вече са въведени по приложимите понастоящем правила. Относно концепцията за „единен сертификат“, Агенцията счита, че основните ѝ цели могат да бъдат постигнати, без да се налага издаването на единен сертификат на организация: сертификатът, който е просто „свидетелство“ за процеса на сертифициране, може да бъде под формата на един документ или различни документи. Основното нещо е да се гарантира, че компетентните органи могат да осъществяват възможно най-ефективен надзор върху организациите, които притежават многобройни одобрения²⁹. В това отношение от съществено

²⁷ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (Текст от значение за ЕИП) *ОВ L 293*, 31.10.2008 г. стр. 3-20.

²⁸ Регламент (ЕО) № 127/2010 на Комисията от 5 февруари 2010 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (текст от значение за ЕИП); *ОВ L 40*, 13.2.2010 г., стр. 4-50.

²⁹ Критериите за признаване на одитите за целите на надзора на организациите, които притежават повече от едно одобрение, ще бъдат представени с АМС към ARO.GEN.305.

значение са общите изисквания за система за управление, приложими за всички видове организации.

166. **ORO.GEN.120** определя процеса на одобрение на алтернативните начини за съответствие, отнасящ се до организациите, притежаващи сертификат по част-ORO. По време на процеса на консултация бяха изразени опасения относно алтернативните начини за съответствие, използвани от организации, които подлежат само на задължение за деклариране. Агенцията отбелязва, че в Основния регламент липсва правно основание за задължаване на тези организации да следват един и същи процес на одобрение за алтернативните начини за съответствие, каквото има за сертифицираните организации. Одобрение на алтернативните начини за съответствие може да съществува само тогава, когато е приложено към сертификат или одобрение, при което такива начини за съответствие се считат за част от основанието за предоставяне на одобрение. Въпреки това, за организациите, които подлежат на задължението за деклариране, процесът на одобрение на практика се прилага по отношение на алтернативните начини за съответствие с АМС, пряко свързан с конкретно одобрение, което тези организации могат да притежават по част-SPA. Що се отнася до възможността професионални организации или представителни органи на заинтересованите страни, които не притежават сертификат за организация съгласно Основния регламент и правилата за неговото прилагане, да използват алтернативни начини за съответствие, тези организации не е необходимо да искат одобрение на тези алтернативни начини дотолкова, доколкото те не подлежат на задължение за съответствие съгласно Основния регламент и правилата за неговото прилагане.
167. В отговор на реакциите на заинтересованите лица от индустрията, Агенцията ще започне допълнителна нормотворческа задача за осигуряване на методология за това как да се доказва, че е изпълнена целта за безопасност в правилата за прилагане, когато се кандидатства за одобрение на алтернативни начини за съответствие.
168. В **ORO.GEN.130** „Промени в организациите, които подлежат на сертифициране“ са допълнително уточнени видовете промени, изискващи предварително одобрение по отношение на системата за управление на организацията, с цел да се облекчи тежестта върху организациите и органите: от гледна точка на системата за управление промените, които изискват предварително одобрение, вече са определени по-конкретно като промени, засягащи областите на отговорност и отчетност и/или политиката за безопасност. Предложението на Агенцията за ORO.GEN.130, заедно със съответните разпоредби на ARO, не се различава по същество от концепциите за „непряко одобрение“ или „промения, приемливи за компетентния орган“: при първоначалното сертифициране компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания и одобрява системата за управление на организацията, включително системата ѝ за оперативен контрол и процедурата ѝ за управление на промени, които не изискват предварително одобрение. Впоследствие промените са или промени, които изискват предварително одобрение, или промени, които могат да бъдат

управлявани съгласно договорката с компетентния орган. Предлаганите правила са и по-подходящи за прилагане на основан на резултатите надзор: при първоначално сертифициране съответната организация може да съгласува със своя компетентен орган обхвата на промените, които не изискват предварително одобрение, в рамките на границите, определени от ORO.GEN.130. С развитието на организацията обхватът на тези промени може да бъде разширен, при условие че те останат в границите, определени на равнището на правилата за прилагане.

169. Компетентните органи на няколко държави-членки коментираха концепцията за неограничен срок на валидност на сертификатите, изразявайки опасения относно евентуалната липса на ефективен контрол при наличието на безсрочни сертификати. Агенцията отбелязва, че безсрочната валидност на сертификатите вече е широко приета в областта на летателната годност. Продължаването на валидността на сертификатите на организациите е обект на постоянен надзор от страна на компетентния орган. Предложението на Агенцията насърчава процеса на непрекъснато наблюдение посредством одити, прегледи и инспекции на периоди, определени въз основа на минали резултати от надзора и при отчитане на елементите на риска. Ако сертификатите са с ограничен срок на валидност компетентните органи може да са склонни да забавят одитите и инспекциите почти до изтичането на срока на сертификата. Част-ARO осигурява необходимите елементи за предприемането на действия по даден сертификат от компетентните органи във всеки един момент, ако това е необходимо, в случая на проблеми, които сериозно застрашават безопасността. Освен това държавите-членки могат да предприемат действия по изпълнение чрез прилагането на санкции, както е предвидено в техните национални правила за прилагане на член 68 от Основния регламент.
170. За всички организации, които са обект на част-ORO, е включено ново правило за прилагане ORO.GEN.160 „Докладване на събития“, за да се направи препратка към приложимото законодателство и да се определят изискванията за докладване, включително докладването на организацията, отговорна за проектиране на въздухоплателното средство. Текстът се основава на съществуващите изисквания в правилата за летателна годност. Събитията, които трябва да бъдат докладвани, са тези, които действително застрашават безопасната експлоатация на въздухоплателното средство, за разлика от опасностите за безопасността на въздухоплаването, които се управляват като част от вътрешната схема за докладване на събития, обхваната от ORO.GEN.200(a)(3). Изискванията бяха преразгледани, за да се отчетат реакциите по CRD: не е необходимо първоначалните доклади, които трябва да бъдат представени в рамките на 72 часа от установяването на събитието от организацията, да съдържат подробности за действията, които организацията възнамерява да предприеме, за да избегне тяхното повтаряне, тъй като определянето на тези действия може да изисква повече време.

ORO.GEN Раздел 2 – Система за управление

171. Агенцията предлага на изискванията, свързани със системите за управление на организациите, да бъде отделен специален раздел от общите изисквания

към организациите. Тези изисквания произтичат главно от тези, които вече съществуват в приложимите стандарти, напр. JAR. Те обхващат необходимостта от наличие на квалифициран персонал, по-специално конкретни лица, които да отговорят за гарантиране на спазването на приложимите изисквания от страна на съответната организация. Съществуващите изисквания обхващат и необходимостта от наличие на подходящи съоръжения за извършване на изискваните задачи и необходимостта от водене на отчетност за всички дейности, извършвани в съответствие с приложимите правила.

172. Този специален раздел е и точното място за въвеждане на стандартите на ИКАО за системите за управление на безопасността (SMS)³⁰. Агенцията счита, че тези стандарти не трябва да се въвеждат чрез допълнително изискване за система за управление, добавено към съществуващите правила, независимо дали те са свързани с опасения на ръководителя на организацията в областта на финансите, качеството и т.н. Налагането на отделна от другите система за управление на безопасността може да се приеме като допълнително, твърде строго изискване, при което съществува риск организациите да се стремят да удовлетворят своя компетентен орган като покажат, че са добавили в своята организация всички необходими предписани елементи. Това няма да подпомогне изпълнението на основаните на резултатите правила, насърчавано от ИКАО с цел улесняване на изпълнението на принципите на SMS.
173. Вместо това Агенцията предлага да бъдат изброени елементите, на които организациите трябва да обърнат внимание. Така предложените изисквания се основават на идеята, че безопасността, както и съответствието с правилата, следва да е приоритет за целия персонал, както и за всички дейности на организацията. По тази причина изискванията са представени така, че организациите да могат да ги прилагат по начина, по който намерят за добре, като вземат предвид собствения си икономически модел. По-специално, изискванията ще позволят прилагането на система за интегрирано управление, където безопасността е параметър, който трябва да бъде взет под внимание при всяко решение, а не механичен сбор от системи за управление. Интегрираното управление позволява на ръководителите да установяват и да отчитат всички значими влияния върху тяхната организация, напр. стратегическата насока на тяхната дейност, съответното законодателство и стандарти, вътрешните политики и култура, рисковете и опасностите, изискванията за ресурсите и нуждите на тези, които могат да бъдат засегнати от някой от аспектите на дейността на организацията.
174. По отношение на системите за качество Агенцията предлага да се запази това, което регулаторът наистина желае когато изисква организациите да прилагат система за качество: спазване на правилата. Всъщност, системата за качество може да се използва за изпълнение на различни групи изисквания. Агенцията счита, че е необходимо просто да се изисква наблюдение на съответствието като част от изискванията за системата за управление. По този начин предлаганите изисквания дават възможност за изпълнение на стандартите за

³⁰ Приложение 1, допълнение 4 на ICAO/приложение 6, допълнение 7 на ICAO „Рамка за системите за управление на безопасността“.

SMS на ИКАО, без да се задължават организациите да променят своя икономически модел.

175. Във вида, в който се предлагат, изискванията за системата за управление са подходящи за различни организации независимо от техния мащаб, естество или сложност на дейностите и независимо от икономическия модел, който те желаят да прилагат, като по този начин се гарантира тяхната пропорционално прилагане. Агенцията също така предлага, ако организациите имат намерение да възлагат на подизпълнители част от своите дейности, при условие че бъдат изпълнени тук предлаганите изисквания, те да запазят отговорностите за съответствие с приложимите правила. Това е необходимо, за да се гарантира, че организациите остават напълно отговорни за тези дейности, които са предмет на сертифициране.
176. Предлага се изискванията за системата за управление да се прилагат за всички организации, които са обхванати от предлаганите изисквания към организациите. При изготвянето на изискванията за системата за управление Агенцията провери какви правила вече се прилагат за организациите за управление на първоначалната летателна годност и поддържането на летателната годност с цел да провери тяхната съвместимост с настоящите, като запази формулировката на вече приложимите правила където това беше възможно. Агенцията възнамерява да предложи правила за прилагане на стандартите за SMS на ИКАО и за други видове организации в бъдеще. Доколкото е възможно Агенцията ще се стреми да запази изискванията възможно най-сходни с тези, предложени в настоящите изисквания към организациите. Това ще улесни оптимизираното прилагане на стандартите на ИКАО, по-специално за тези организации, чиито дейности обхващат няколко сектора на въздухоплаването.
177. При изготвянето на тук предлаганите изисквания Агенцията се опита да осигури съгласуваност между изискванията, приложими за различните видове организации. Затова Агенцията проучи изискванията, предвидени в JAR-FCL 1, 2 и 3, в EU-OPS, в AMC и GM към JAR-OPS 1 и в JAR-OPS. Тези стандарти съдържат изискванията, които организациите трябва да спазват в областта на предложените изисквания към организациите. След това, за да гарантира обща съгласуваност, Агенцията проучи съответните изисквания, предвидени в правилата за прилагане, които вече са приложими за организациите за управление на летателната годност. След това в своето NPA Агенцията предложи формулировката, която изглежда подхожда най-добре на всички организации, допълвайки я при необходимост с изисквания за специфичните видове организации.
178. Агенцията допълни тези предлагани правила с други правила, основани на стандарти на ИКАО, които не са били въведени в стандартите, изброени в предходния параграф. Такъв е случаят например с изискванията за SMS на ИКАО.
179. По време на етапа на консултация Агенцията обясни подробно процеса, който е използвала, за да стигне до предложените изисквания за системата за управление. Първоначалните коментари на заинтересованите страни показаха, че предлаганите правила не са изцяло разбрани. Затова Агенцията,

подпомогната от групата по преразглеждане, извърши преглед на предложения текст с цел повишаване на неговата яснота.

180. Според Агенцията е интересен и факта, че някои заинтересовани страни поискаха да се положат допълнителни усилия в посока на основаните на резултатите правила. Агенцията обаче счита, че на този етап не би било разумно да се предложат изцяло основани на резултатите правила и че непрекъснатото усъвършенстване на правилата, в съответствие с напредъка, постигнат на равнището на организациите, ще улесни преминаването към основаните на резултатите правила.
181. Макар и с различна формулировка, предложените изисквания са напълно в съответствие с ИКАО. С приложение III от обяснителната бележка към CRD „Изисквания към организациите“ (2008-22с и 2009-02с)³¹ е дадена таблица за съответствието на предложените изисквания и свързаните AMC и GM в част-OR(O) със съответните стандарти на ИКАО. 37-то събрание на ИКАО, проведено през септември/октомври 2010 г., потвърди създаването на ново приложение, занимаващо се с управлението на безопасността, приложение 19, което се очаква да съдържа общите стандарти за SMS, приложими за всички организации, следвайки по този начин общия системен подход, предложен от EASA в нейното NPA относно изискванията към органите и към организациите. След публикуването на това ново приложение изискванията към организациите относно SMS ще бъдат преразгледани, за да се вземе също така предвид работата в рамките на международната група за сътрудничество в областта на управлението на безопасността (SM-ICG), напредъка при изпълнението на EASP и по-специално, за да се обърне внимание на управлението на риска в областта на безопасността, произтичащ от взаимодействието с други организации. По отношение на последното Агенцията е съгласна със заинтересованите страни, че организациите не трябва да управляват безопасността в изолация, а трябва да правят това в координация с другите организации, с които са свързани. Например, ефективното управление на безопасността от страна на летищния оператор предполага подходяща координация с въздушните оператори и лицата, предоставящи аеронавигационно обслужване, които използват летищни услуги. Ето защо Агенцията възнамерява да преразгледа изискванията към организациите, както е посочено по-горе, посредством нова нормотворческа задача.

ORO.AOC – Сертифициране на авиационен оператор

182. Настоящата част е приложима за операторите, участващи в търговска експлоатация. Тя определя процеса на кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор, условията на споразумения за лизинг и за съвместно използване на кодове, процеса на кандидатстване за одобрение за предоставяне на обучение на кабинни екипажи и издаване на атестации на кабинни екипажи, и изискванията за нетърговски операции с въздухоплавателно средство, експлоатирано при условията на AOC.

³¹ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD %20a. %20-%20Explanatory %20Note %20Part-OR.pdf>.

Последните изисквания се занимават с наблюдение на полетни данни, персонал, съоръжения и изготвяне на ръководства и документация.

183. Настоящата подчаст се основа на съответните изисквания на EU-OPS и JAR-OPS 3, посочени в подчаст „Б“ и „В“. ORO.AOC съдържа ново изискване относно съвместно използване на кодове – аспект, който не е обхванат от EU-OPS. То е включено, за да се отрази по-широкото приложно поле на Основния регламент в сравнение с EU-OPS. Първоначалното предложение в NPA 2009-2с е изменено след коментарите на заинтересованите страни.
184. Основните въпроси, повдигнати от заинтересованите страни по отношение на тази подчаст са относно приложимостта и обхвата на AOC (ORO.AOC.100), изискванията за вземане на сух и мокър лизинг на въздухоплавателни средства на трети страни (ORO.AOC.110), съвместно използване на кодове (ORO.AOC.115) и отношенията между заемащите различни постове и системата на заемащите постове (ORO.AOC.135).
185. В някои разпоредби са направени значителни промени, следвайки получените коментари. Някои промени са по-скоро редакционни или за да станат по-ясни разпоредбите.
186. **ORO.AOC.025** „Промени“ е заличена, тъй като е подходящо обхваната в ORO.GEN. Предварителен списък на промените, които подлежат на предварително одобрение, е въведен като GM в ORO.GEN, който ще бъде публикуван с решението.
187. **ORO.AOC.110 (b)** „Лизинг“: бяха изразени много безпокойства относно взимане на лизинг на ВС от оператори от трети страни. Агенцията направи внимателна оценка на получените коментари. Лизингът е важен икономически инструмент за търговските авиокомпании и следователно свързаните с безопасността правила следва да са пропорционални. Въпреки това е ясно, че лизингът на ВС, особено на ВС от оператори от трети страни, трябва да става в контролирана среда, която гарантира приемливо ниво на безопасност. Европейският законодател е признал това и разглежда лизинга в Регламент (ЕО) № 1008/2008 и EU-OPS. И двата законодателни инструмента са взети предвид при изменението на текста на правилото в NPA. Агенцията счита, че измененият текст, представен в настоящото становище, осигурява необходимата гъвкавост за търговските авиокомпании и същевременно осигурява ниво на безопасност, което се очаква от обществото и законодателя.
188. Разпоредбата относно лизинга претърпя основна текстова промяна. Основните промени засягат взимането на мокър лизинг на ВС от оператори от трети страни. Много коментари показват, че изискванията за взимане на такива ВС на мокър лизинг, представени в NPA/CRD, се считат трудни за изпълнение. EU-OPS позволява при мокрия лизинг да се прилагат стандарти за безопасност, които са „равностойни“ на установените в EU-OPS. Отчитайки получените коментари и с цел хармонизиране с EU-OPS се въвежда текста „равностойни стандарти за безопасност“. Следователно сега на операторите от ЕС се дава възможност да докажат на компетентния орган, че взетото на мокър лизинг ВС е предмет на стандарти равностойни на правилата за безопасност на ЕС. Също така бяха изразени безпокойства относно приложимостта на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията и част-FCL,

приложение III. Коментарите, свързани с Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията ще бъдат разгледани в CRD към NPA 2010-10. Оценка на коментарите, свързани с част-FCL, приложение III, ще бъде направена в нова нормотворческа задача (FCL.002).

189. Някои коментари показват, че ORO.AOC следва да отразява съществуващата практика за взимане на сух лизинг на регистрирани в трети страни ВС в случай на експлоатационни нужди с ограничена продължителност. Подобни коментари са направени към NPA 2010-10. Тъй като взимането на сух лизинг е главно проблем с поддържането на летателната годност, оценка на условията, при които би могло да е възможно взимане на сух лизинг на регистрирани в трети страни ВС, ще бъде направена в хода на CRD към NPA 2010-10. Тази нормотворческа задача би могла в бъдеще да изисква нова оценка на разпоредбите в ORO.AOC относно взимане на сух лизинг.
190. Що се отнася до отдаването на сух лизинг, позоваването на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията беше прехвърлено към ARO.OPS.110. Също така изискването за заличаване на ВС от АОС на лизингодателя е преместено в ARO.OPS.110, тъй като отговорност на компетентния орган е да гарантира, че ВС е заличено своевременно от АОС на оператора. Текстът е променен, за да поясни, че не е необходимо финансовите условия на споразумението за лизинг да се прилагат към заявлението за одобрение.
191. Въведен е нов параграф относно отдаването на мокър лизинг, който изисква от операторите от ЕС да уведомяват своя компетентен орган, когато сключват споразумение за такъв лизинг.
192. В **ORO.AOC.115** „Споразумения за съвместно ползване на кодове“: дискусиата за лизинга се отнася и за съвместното ползване на кодове. Много коментари показват, че част-ТСО не бива да се прилага за споразумения за съвместно ползване на кодове с оператори от трети страни, тъй като някои партньори по тези споразумения никога не летят в Европа. Някои коментари поставят под въпрос правното основание за регулиране на съвместното ползване на кодове и предлагат надзора на партньорите да се делегира на оператора от ЕС. Освен това спазването на основните изисквания (приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008) е оспорено, тъй като операторите от трети страни не могат да гарантират спазване в пълна степен. Други коментари сочат, че съвместното ползване на кодове следва да се разгледа в отделна нормотворческа задача. На първо място трябва да се подчертае, че Агенцията разглежда съвместното ползване на кодове в рамките на приложното поле на член 4, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 216/2008. След оценка на коментарите, разпоредбата относно съвместното ползване на кодове беше изменена. В новото предложение за становището позоваването на част-ТСО е заличено. Надзорът на партньорите по споразумение за съвместно ползване на кодове сега е отговорност на оператора от ЕС, осигуряващ постоянно спазване на основните изисквания. За целта операторът трябва да установи програма за одит на съвместното използване на кодове. Това се отнася и за партньори, които не функционират в ЕС. Ще се разработят материали за ръководство с таблица с разпоредбите, които трябва да се спазват. Спазването на тези разпоредби ще осигури спазване на основните изисквания в приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. Разпоредбите в таблицата са идентични на прилаганите спрямо

оператори от трети страни, когато кандидатстват за разрешение съгласно част-ТСО. И накрая, разпоредбата беше променена по такъв начин, че да гарантира, че операторът от ЕС не може да продава и да издава билети за полети, управлявани от оператор от трета страна, когато операторът от трета страна е предмет на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005³² (списък на ЕС по отношение на безопасността). Все още е възможно оператор от трета страна, включен в списъка на ЕС по отношение на безопасността, да продава и издава билети за полети, управлявани от неговия партньор от ЕС. Подходът към съвместното използване на кодове до голяма степен съответства на „Насоки за програма за безопасност по отношение на съвместното използване на кодове“ (Code-share Safety Program Guidelines) на министерството на транспорта и Федералната администрация за въздухоплаване на САЩ.

193. **ORO.AOC.120** „АОС одобрения за предоставяне на обучение по част-СС и за издаване на атестации на кабинния екипаж“ транспонира изискванията от EU-OPS, които не бяха в пълна степен обхванати в NPA.
194. **ORO.AOC.125** „Нетърговски операции на въздухоплавателни средства, подлежащи на АОС“: в тази разпоредба са направени три промени. На първо място OR.OPS.GEN.105 е прехвърлена към ORO.AOC.125. На второ място, за да се поясни темата, заглавието е променено на „Нетърговски операции на въздухоплавателни средства, подлежащи на АОС“. На трето място Агенцията предлага нов текст, който определя какво трябва да направи операторът, ако възнамерява да експлоатира ВС и с нетърговска цел. Принципите се запазват: процедурите за нетърговска експлоатация трябва да се посочат в ръководството за експлоатация, където ясно трябва да се определят всички различия между експлоатационните процедури, използвани при извършването на търговски и на нетърговски операции. Също така операторът осигурява пълното запознаване на целия персонал, участващ в операцията, със свързаните процедури. Освен това тази заверка трябва да бъде одобрена от компетентния орган. Когато търговските оператори извършват нетърговски полети, обаче не е необходима декларация. Разпоредбата е леко изменена с цел по-голяма яснота след получените коментари по CRD.
195. **ORO.AOC.130 (a)** „Наблюдение на полетните данни“: след коментар по NPA-2009-2с в текста на CRD е въведено понятието „освен ако не се експлоатират временно и само за празни полети или изпитателни полети“, тъй като операторите, които предоставят безплатни полетни услуги не могат лесно да изпълняват програма за наблюдение на полетни данни. Въпреки това, след вътрешно преразглеждане се стигна до заключението, че това понятие не покрива подходящо и точно целта на промяната и че съществува риск от неволни и непредвидени отрицателни ефекти върху безопасността. Освен това ORO.AOC.130 в пълна степен съответства на EU-OPS 1.037 и приложение 6 на ИКАО, част I 3.3.6. Ето защо се взе решение да се заличи текста „освен

³² Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО. *ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.*

ако не се експлоатират временно и само за празни полети или изпитателни полети".

ORO.DEC – Деклариране

196. Настоящата подчаст съдържа изискване за представяне на декларация. Съдържанието на формуляра за деклариране е определено в допълнение I към част-ORO. Тя е приложима за операторите, участващи в нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга (NCC оператори). Изискванията прилагат член 8, параграф 5, буква г) от Основния регламент. Настоящата част допълва ARO.GEN.345.
197. Съгласно Основния регламент и вече направените в NPA/CRD предложения, от всички NCC оператори се изисква да представят декларация на държавата на оператора. Това включва експлоатация на менажирани ВС, която се предприема като нетърговска операции.
198. Целта на декларирането е:
- операторът да признае своите отговорности съгласно приложимите правила за безопасност и че притежава всички необходими одобрения;
 - да информира компетентния орган за съществуването на оператор; и
 - да даде възможност на компетентния орган да изпълни своите отговорности по надзора.
199. Съдържанието на декларацията е преработено въз основа на получените коментари. Термините са хармонизирани с тези, използвани в други подчасти и части.

ORO.MLR – Ръководства, бордни дневници и записи

200. Предложените в ORO.MLR правила за прилагане, които прилагат параграфи 8.a.3 и 8.6 от приложение IV към Основния регламент, съдържат разпоредби относно ръководството за експлоатация, списъка на минималното оборудване, полетния борден дневник и воденето на отчетност на оператора.
201. За CAT операциите със самолети и вертолетите предложените правила за прилагане се основават на съществуващите изисквания, т.е. EU-OPS, JAR-OPS 3 и JAR-MMEL/MEL, със следните значителни различия:
- докато разпоредбите относно структурата на ръководството за експлоатация (части А до Г), копирани от допълненията към EU-OPS/JAR-OPS 3, са представени като правила за прилагане, съдържанието на ръководството за експлоатация ще бъде представено като AMC, за да се осигури гъвкавост и пропорционалност;
 - съгласно EU-OPS/JAR-OPS 3 изготвянето на ръководството за експлоатация на английски език не е задължително, но транспонираните разпоредби на EU-OPS/JAR-OPS 3 поясняват, че операторът следва да гарантира, че персоналът е в състояние да разбира езика, на който е написано ръководството за експлоатация. Съгласно коментарите на няколко заинтересовани страни изискването експлоатационният персонал

- е в състояние да разбира езика, на който е написано ръководството за експлоатация, е въпрос, свързан с безопасността;
- разпоредбите относно списъка на минималното оборудване съдържат допълнително позоваване на предстоящите стандарти на оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията.
202. За нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга предложените правила за прилагане се основават на приложение 6 на ИКАО, част II, раздели 2 и 3, и приложение 6, част III, раздел 3, без значителни различия.
203. За нетърговската и търговската специализирана експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга предложените правила за прилагане се основават на приложение 6 на ИКАО, част II, раздел 2, и приложение 6, част III, раздел 3, без значителни различия.

ORO.SEC – Сигурност

204. Предложените в OR.OPS.SEC правила за прилагане съдържат изискванията към операторите да имат защитни процедури и оборудване за защита на пилотската кабина от нарушения на сигурността. За самолетите изискването се прилага за всички, които са оборудвани с врата на обособената за полетния екипаж част, и за всички самолети за търговски въздушен транспорт с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 45 500 kg или с одобрена пътническа конфигурация за над 60 пътнически места.
- За вертолети изискването трябва да се спазва, ако е монтирана врата на обособената за полетния екипаж част.
205. Предложените правила се основават на EU-OPS подчаст S и JAR-OPS 3 подчаст S и отразяват съдържанието и целта на споменатите подчасти. Предложените правила съответстват и на приложение 6 на ИКАО, част I.
206. Основният проблем беше безпокойството на заинтересованите страни за възможен конфликт между предложените от Агенцията правила относно сигурността по време на полет и Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2000³³. Съгласувано беше с Комисията, че Агенцията ще запази в становището само онези правила, които имат голямо измерение по отношение на безопасността и не са обхванати от Регламент (ЕО) № 300/2008 или от ИКАО, и ще прехвърли останалите правила на Комисията за разработване по-късно.

ORO.FC – Полетен екипаж

207. Предложените в ORO.FC правила за прилагане съдържат изискванията за квалификация, подготовка и проверка на членовете на полетния екипаж.

³³ ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр.72.

- Раздел 1 определя общи изисквания и е приложим както за нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, така и за всяка търговска експлоатация.
 - Раздел 2 определя допълните изисквания, приложими за операции на търговския въздушен транспорт, с изключение на операции с планери или аеростати, и пътнически операции, извършвани по правилата за визуални полети (VFR) през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или експлоатационна площадка и с максимална продължителност 30 минути, или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, с:
 - едновигателни витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и превозващи максимум шестима души, в т.ч. пилота; или
 - едновигателни вертолети, превозващи максимум шестима души, в т.ч. пилота.
 - Раздел 3 определя допълните изисквания, приложими за търговски операции, различни от операции на търговския въздушен транспорт и операции с планери или аеростати, и полети от А до А за търговски въздушен транспорт, споменати в горния параграф.
208. Предложените правила се основават на EU-OPS и JAR-OPS 3 за операции на търговския въздушен транспорт, както и проекта на JAR-OPS 0, 2 и 4 за търговски операции, различни от търговски въздушен транспорт и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. Изискванията, приложими за нетърговските операции, са хармонизирани и напълно съответстват на приложение 6 на ИКАО, част II за самолети, и част III, раздел III за вертолети.
209. По отношение на операциите на търговския въздушен транспорт, в сравнение с EU-OPS/JAR-OPS 3 и в допълнение на общите промени, описани в CRD 2009-02b, параграф 89ff³⁴, са подчертани следните промени:
- Изискванията, приложими за самолети и вертолети са хармонизирани възможно най-много, отчитайки различията между експлоатационните характеристики и на двете категории ВС.
 - Макар и облекченията от допълнение 1 към 1.005(a) от EU-OPS и допълнение 3.005(f) от JAR-OPS 3 да са в пълна степен транспонирани в предложените правила, заинтересованите страни поискаха допълнително да се разгледа пропорционалността на правилата. Затова някои операции от А до А, описани по-горе, се подчиниха на същия комплект от правила като търговски операции, различни от търговски въздушен транспорт. При определянето на прага беше отчетено нивото на безопасност, очаквано от операциите на търговския въздушен транспорт, както и съществуващото днес законодателство на държавите-членки. По отношение на вертолетите шест лица се счита за компромисна цифра между малки и средни вертолети и следва да обхване повечето дейности, свързани с

34

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD %20a.1 %20-%20Explanatory %20Note %20-%20OPS %20Parts.pdf>

разглеждане на забележителност. Критерият, свързан с двигателя, се счита за по-подходящ, отколкото прага за тежест от 3 175 kg, тъй като последният би включил някои сложни многодвигателни вертолети. Основните различия в предложените правила за прилагане се отнасят до годишната квалификационна проверка на оператора и изискванията относно курса за подготовка на командири, обучението по управление на ресурсите на екипажа и подготовката – като последните не са толкова строги.

- Изискванията за скорошен опит за всички пилоти са прехвърлени в част-FCL, по-специално параграф FCL.060, тъй като се считат за ограничение на правата на свидетелството за правоспособност.
 - Одобрението на ползвател на FSTD е усъвършенствано и включва изисквания операторът да установи система за управление на промените в FSTD, които биха могли да засягат програмите му за обучение.
 - По отношение на компетентност по маршрута/зоната и летището, изразът „квалификация“ не е транспониран, тъй като се използва само във връзка със свидетелствата за правоспособност на пилоти. EU-OPS/JAR-OPS нито обяснява, нито определя каква е тази квалификация, кой я издава и дали е свързана или не със свидетелството. Затова с цел избягване на объркване в терминологията, което може да породи объркване в режима, се счете за целесъобразно да се заличи споменаването на „квалификация“, като по същество се запазят непроменени изискванията.
 - Вземайки предвид получените коментари, обучението по управление на ресурсите на екипажа е включено във всички обучения за експлоатация с един пилот. Причините са, че управлението на ресурсите на екипажа не се занимава само с взаимодействието между двама пилоти от един екипаж, но и например с наземния състав. Освен това то обучава как ефективно да се управлява работното натоварване в пилотската кабина, което е важен аспект за еднопилотната експлоатация.
 - Въведени са допълнителни изисквания за еднопилотна експлоатация по ППП или през нощта въз основа на JAA NPA OPS 65, за привеждане в съответствие с приложение 6 на ИКАО, част I, изменение 29.
210. Като цяло се осигурява съответствие с част-FCL и новоразработената концепция за оперативните данни за ВС. Последната е отчасти включена в EU-OPS чрез споменаване на Съвместния съвет за оперативна оценка (JOEB).
211. Идентифицирани са следните различия с приложение 6 на ИКАО:
- Направени са промени относно обхвата, за да се установят пропорционални правила, особено за CAT операции от А до А. Освен това е взето предвид допълнение 1 към 1.005(a) от EU-OPS. Това представлява несъответствие с приложение 6, част I 9.4.4.1 относно броя квалификационни проверки на оператора годишно. Същото се отнася и за приложение 6, част III, раздел II 7.4.3.1. поради транспониране на допълнение 3.005(f) от JAR-OPS 3 относно операции по правилата за визуални полети през деня по маршрути, допускащи визуална навигация, с вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга.

- Разпоредби за радиооператори и бордни навигатори не са включени в EU-OPS и затова не са включени в предложения текст. Това представлява несъответствие с приложение 6, част I, 9.1.2 за радиооператорите. Няма операции, които изискват бордни навигатори. Освен това, макар че Агенцията може да регулира функцията на тези членове на екипажа, държавите-членки остават отговорни за регулирането на тяхната квалификация. Това означава също, че приложение 6, част I, 9.1.3 и приложение 6, част II, 3.9.1.2 относно бордните инженери са приложени само отчасти от тези правила, тъй като лицензирането все още остава компетентност на държавите-членки.
 - По отношение на познания за маршрута/зоната и летищата чрез транспониране на разпоредба от допълнение 1 към 1.005(a) от EU-OPS се отбелязва несъответствие за експлоатацията по правилата за визуални полети през деня на самолети с летателни характеристики клас В с приложение 6, част I, 9.4.3.5 и 9.4.3.6 относно 12-месечния период.
 - По отношение на експлоатацията по правилата за полети по прибори или през нощта не е изрично споменат стандартът от приложение 6, част I, 9.4.5.3 относно първоначалните проверки при еднопилотни полети при съответните условия на средата. Окончателният текст обаче е същият като в EU-OPS и затова не е променен съгласно насоките, одобрени от Комисията и комитета на EASA.
212. Следните теми са определени за бъдещо нормотворчество:
- преглед и актуализиране на разпоредбите за управление на ресурсите на екипажа, отчитайки набрания опит през последните няколко години;
 - алтернативна програма за обучение и квалификация за операции на търговския въздушен транспорт с вертолети.
213. Получените коментари също така показват, че концепцията за обучение за експлоатация с един пилот е спорна и може да изисква допълнително разглеждане. Въпреки това не бяха направени много подробни предложения за подобрене. Агенцията може да добави допълнителна нормотворческа задача по този въпрос на по-късен етап в очакване на нормотворчески предложения от заинтересованите страни.

ORO.CC – Кабинен екипаж

214. Предложените в ORO.CC правила за прилагане съдържат изисквания за обучение, проверка и валидност, които всеки оператор на въздухоплавателни средства с кабинен екипаж спазва, за да гарантира непрекъснатата квалификация на членовете на кабинните екипажи.
- Раздел 1 определя общи изисквания, приложими за операции на търговския въздушен транспорт (CAT), както и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.
 - Раздел 2 определя допълнителни изисквания, приложими само за CAT.

215. Предложените правила се основават на съществуващите изисквания: т.е. подчаст О от EU-OPS и JAR-OPS 3. TGL 44³⁵, която е публикувана от JAA и съдържа раздел 2 от JAR-OPS 1 (AMC и тълкувателен обяснителен материал – IEM), също е взета предвид.
216. Изискванията съответстват на приложение 6 на ИКАО, глава 12 от част I за самолети и глава 10 от част III за вертолети. Предложените правила, както при изискванията на EU-OPS и JAR-OPS 3, са по-подробни в сравнение с определените със съответните стандарти на ИКАО. Подробните препоръки на ИКАО, които могат да бъдат намерени в Doc 7192-AN/857 Ръководство за обучение част E-1 за обучение по безопасност на кабинния състав (второ издание – 1996 г.) обаче също са взети предвид.
217. Отчитайки, че изискванията на EU-OPS в повечето случаи се спазват доброволно за нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, основните различия спрямо подчаст О от EU-OPS и JAR-OPS 3 са следните и за двата вида операции:
- Обхват (ORO.CC.005): предложените правила в раздел 1 „Общи изисквания“ ще се прилагат за нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга и за операции на търговския въздушен транспорт.
 - Определяне на минималния изискван кабинен екипаж (ORO.CC.100): пояснено е изискването на EU-OPS (OPS 1.990(b)(2)), за да се гарантира общо разбиране и разглеждане от операторите на правилата за летателна годност и съответните сертификационни спецификации, които се отнасят за кабинния екипаж. По-специално при определяне на минимално необходимия за операциите брой членове на кабинния екипаж трябва да се вземат предвид изискванията за сертифициране, свързани с демонстрацията за евакуация, пряката видимост на пътническата кабина и необходимите места на кабинния екипаж. Напоследък опитът показва, че съществува различно разбиране на процесите на сертифициране, необходими за одобрение на конкретна пътническа конфигурация на отделните ВС, и/или тяхното въздействие върху определянето минимално необходимия за операциите брой членове на кабинния екипаж. Например, доклад за разследване на произшествия показва, че посочения в ръководството за експлоатация на въпросния оператор минимално необходим за операциите брой членове на кабинния екипаж е по-малък от установения чрез съответната демонстрация за евакуация или разбор, приложими за това въздухоплавателно средство.
 - Проверка на обучението за старши член на кабинния екипаж (ORO.CC.115(d) и ORO.CC.260(a)(2)): липсата на проверка в EU-OPS конкретно за това обучение се счита за непоследователно. Сега това положение е коригирано, както се препоръчва от получените по време на процеса на консултации реакции.

³⁵ Материали за управление и ръководство на JAA – Раздел четири: Операции, част три: Брошура-временно ръководство (JAR-OPS) - БРОШУРА № 44: JAR-OPS 1 АМТ 13 РАЗДЕЛ 2 АКТУАЛИЗИРАН, ЗА ДА ВКЛЮЧВА РАЗДЕЛ 2 ТЕКСТОВИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ПРЕУСТАНОВЕНИ НРА НА JAA.

- Специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора (ORO.CC.125): в EU-OPS всички тези елементи на обучение бяха част от една единствена програма за преподготовка. Елементите на обучение общи за всички ВС от един и същи тип са ясно диференцирани от елементите на обучение специфични за оператора, за да се осигури по този начин съответствие с текущата работа по процеса за оперативните данни за ВС (OSD). Това може също така да улесни признаването на обучение в бъдеще.
- Подготовка за новостите (ORO.CC.130): съгласно исканията за яснота в реакциите сега това обучение е обхванато от отделно от изискването за специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора изискване. Това улеснява и връзката със съответните елементи на OSD, посочени по-горе.
- Периоди на валидност на обучението и проверки (ORO.CC.140(e) и 145(c)): липсата на яснота в EU-OPS по отношение на тези аспекти е подчертана от различните разбирания, изразени от заинтересованите страни в реакциите получени по CRD и съответно е разгледана, отчитайки разпоредбите, посочени в TGL 44 (раздел 2 от JAR-OPS 1).
- Атестации на кабинните екипажи (ССА) (ORO.CC.210): Основният регламент изисква членовете на кабинни екипажи, които участват в CAT, да притежават ССА. Допълващите правила за прилагане са част от специално приложение (част-СС) към регламента на Комисията относно екипажите. Атестациите на кабинните екипажи трябва да се поддържат и могат също така да бъдат ограничавани, временно прекратявани или отнемани в случай на несъответствие от страна на техните притежатели. Те се различават от атестациите за обучение по безопасност, изисквани по EU-OPS, които нямат условия на валидност и използване за техните притежатели. В сравнение с първоначалното предложение за NPA изискването за специфично за типа въздухоплавателно средство обучение вече не е условие за издаване на ССА, както искаха повечето заинтересовани страни. Въпреки това валидните квалификации за тип въздухоплавателно средство остават като условие за използване на ССА от страна на притежателите.
- Списък на квалификациите за тип въздухоплавателно средство за притежатели на ССА (ORO.CC.215(b)(2)): Основният регламент изисква ССА да се поддържат валидни. Подобно на всеки друг персонал в гражданското въздухоплаване, който трябва да спазва правилата, кабинният екипаж следва да е в състояние да демонстрира съответствие с тях във всеки един момент в интерес на безопасността и в подкрепа на хармонизираното прилагане, надзор и стандартизиране. Това започва да придобива все по-голямо значение в настоящата авиационна среда, където повечето членове на кабинни екипажи работят за различни оператори през професионалния си живот и се наблюдава нарастващ брой сезонни и на свободна практика членове на кабинни екипажи, които по всяко време работят за повече от един оператор. Освен това, тъй като ССА се издава след първоначалния курс на обучение, изискването постоянно спазване на всички приложими правила за безопасността от притежателя може да бъде демонстрирано само, ако атестацията е

допълнена със списък на квалификациите за тип въздухоплавателно средство, които операторът предоставя на всеки притежател на атестация за кабинен екипаж, който наема на работа. Този вариант се счита за по-практичен, отколкото преиздаването и/или потвърждаването на валидността на CCA.

- Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС (ORO.CC.250): ограничението до 3 типа, или до 4 типа с одобрението на органа, е същото като в EU-OPS. Различията, които трябва да се отбележат, са свързани с определянето на типовете и вариантите, което е изготвено така, че да съответства на текущата работа по процеса за оперативните данни за ВС по отношение на кабинния екипаж.
218. Също така, където е необходимо, е осигурено съответствие с част-CC, както и с ORO.FC и ORO.TC.
219. Процесът на консултация показва широк консенсус сред държавите-членки и заинтересовани страни относно необходимостта от разработване на общи критерии или стандарти на равнище ЕС за одобрението на организациите за обучение за кабинния екипаж, за квалификацията на инструкторите и проверяващите и за средствата за обучение. Ето защо, при наличие на общо разбиране и съгласие за правното основание от страна на законодателя, Агенцията предлага тези въпроси да бъдат разгледани в бъдещи нормотворчески задачи.

ORO.TC – Спомагателни членове на екипажа при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подземни работи (ННО) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS)

220. Предложените в ORO.TC правила за прилагане съдържат общите изисквания за обучението и проверките, когато се експлоатира въздухоплавателно средство със спомагателни членове на екипажа при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подземни работи (ННО) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS) в търговския въздушен транспорт. Допълнителни специални изисквания относно обучение на спомагателни членове на екипажа подходящо за въпросната експлоатация са включени в SPA.HEMS, SPA.ННО и SPA.NVIS.
221. Спомагателни членове на екипажа или специалисти за изпълнение на определени задачи в специализирани операции (специализирани авиационни дейности) понастоящем не се разглеждат в настоящата подчаст. Изискванията за тяхното обучение, свързани със специализирани авиационни дейности, ще бъдат включени в част-SPO и свързаните с нея AMC и GM. На по-късен етап Агенцията може да вземе решение за преразглеждане на изискванията на ORO.TC с цел включване на спомагателни членове на екипажа, участващи в определени специализирани авиационни дейности.
222. Предложените правила се основават на JAR-OPS 3, подчаст O. Освен общите промени, описани в CRD 2009-02b, параграф 89ff, се подчертават следните промени:

- По-добре са определени обхватът и приложимостта на разпоредбите и се предлага определение на спомагателните членове на екипажа при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подземни работи (ННО) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS) в търговския въздушен транспорт.
- Като се взема предвид, че основните изисквания за въздушни операции не споменават медицинската годност на спомагателните членове на екипажа, съответните разпоредби на JAR-OPS 3 относно първоначален медицински преглед или оценка остават само в GM.
- По принцип разпоредбите относно типове вертолети и ограничение върху максималния брой типове са транспонирани от JAR-OPS 3. Въпреки това са направени някои изменения, тъй като за спомагателните членове на екипажа обикновено не се установяват типове. Някои оператори използват типовете, установени за полетния екипаж. Като се отчита обхватът на HEMS, ННО и NVIS операциите, би следвало да се разгледат различията в използваното оборудване и процедури. Затова съдържащото се в JAR-OPS 3 ограничение е транспонирано в AMC, изисквайки от оператора да определи максималния брой типове в своето ръководство за експлоатация, отчитайки специфичните условия, при които действат спомагателните членове на екипажа.

223. Осигурено е съответствие с ORO.FC и ORO.CC.

IV. Преглед на различията

Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3

224. В следната таблица е даден преглед на различията между част-ORO и EU-OPS/JAR-OPS 3 заедно с обосновка на всяко различие.

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
EU-OPS 1.1.75(c)(1) и JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 и ORO.GEN.115	Заличава се схващането, че заявителят за получаване на АОС не трябва да притежава АОС, издадено от друг орган, освен ако не е специално одобрено от съответните органи	Тази разпоредба е излишна, защото АОС, издадено съгласно част-ORO, ще е валидно във всички държави-членки.
1./3.035 Система за качество	ORO.GEN.200	Няма позоваване на система за качество, а на система за управление, обхващаща управление на безопасността и наблюдение на съответствието	съответствие с SARP на ИКАО относно SMS

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
1./3.037 Програма за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите	ORO.GEN.200	Програма за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите заместена от SMS на ИКАО, въведена от ORO.GEN.200	съответствие с SARP на ИКАО относно SMS
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Лизинг	ORO.AOC.110(a)	<p>Няма изискване за поставяне на условия в споразумението за лизинг, които са част от това одобрение</p> <p>Заличена е бележката, че всички различия от изискванията, предписани в подчасти К, L и/или OPS 1.005(b), се съобщават и са приемливи за органа</p>	<p>Не се счита за необходимо да се поставят условия за вземане на сух лизинг на ВС, регистрирани в трета страна, или вземане на сух лизинг на ВС от друг общностен оператор, тъй като се счита за вариант на АОС, а ВС, подлежащи на АОС, трябва да съответстват на част-CAT и да имат сертификат за летателна годност, издаден съгласно част 21.</p>

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Лизинг	ORO.AOC.110(d)	Заличава се изискването, че органът освобождава оператора от съответната разпоредба на OPS част 1	В случай на отдаване на сух лизинг ВС се заличава от АОС на лизингодателя и се експлоатира под оперативния контрол на лизингополучателя. Бъдещите европейски правила относно въздушните операции се прилагат само за оператори от ЕС. Така че не е необходимо операторът от ЕС да бъде освобождаван от съответните OPS изисквания, ако ВС се използва от оператор от трета страна.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Заличава се позоваването на „система за техническо обслужване“	Обхванато от Регламент (ЕО) № 2042/2003
EU-OPS 1.185(e) и JAR-OPS 3.185(d)	неприложимо	Не съществува изискване за заявлението за подновяване на свидетелството за авиационен оператор да трябва да бъде подадено най-малко 30 дни, освен ако не е договорено друго, преди края на срока на валидност.	АОС се издава за неограничен срок
JAR-OPS 3.175(c)(3)	неприложимо	Няма задължение за заявителя за получаване на АОС да регистрира вертолетите, които ще бъдат експлоатирани съгласно АОС в държавата, която отговаря за издаване на свидетелството	Обхванато от Регламент (ЕО) № 1008/2008

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Добавя се „дори ако операторът престане да бъде работодател на този член на екипажа, при условие че това стане в рамките на сроковете, предписани съгласно буква в)“.	Пояснение в отговор на получените коментари.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Обхватът е разширен за всички отчети, не само за полетно дежурство, дежурство и периоди за почивка. Добавя се „при условие че това стане в рамките на предписаните срокове“.	За пълнота и пояснение в отговор на получените коментари.
1./3.1040(c)	неприложимо	Следният текст от EU-OPS/JAR-OPS 3 не е прехвърлен: „Освен ако не е одобрено друго от органа или не е предвидено друго в националното законодателство, операторът трябва да изготви ръководството за провеждане на полети на английски език. В допълнение операторът може да преведе и да използва това ръководство или части от него на друг език“.	Въпреки че EU-OPS/JAR-OPS 3 предвиждат изготвянето на ръководството за провеждане на полети на английски език, те позволяват и неговия превод на друг език. Въпреки това, тъй като ЕС счита всички официални езици за равнопоставени, свързаният параграф от EU-OPS/JAR-OPS 3 не е транспониран. Освен това е спорно дали ръководство на английски език, което се използва от членове на екипажи, чийто майчин език не е английският, няма да създаде рискове за безопасността. Този въпрос е решен със стандарта, копиран от EU-OPS/JAR-OPS 3,

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
			който изисква целият експлоатационен персонал е в състояние да разбира езика, на който са написани онези части от ръководството за провеждане на полети, които се отнасят до изпълнение на техните задължения. и отговорности.
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Променено, за да се прилага само за онези изменения, които се изисква да бъдат съобщавани, например, за да се изключат редакционните промени.	За пояснение и привеждане в съответствие с новия подход към предварителните одобрения.
1./3.1055	ORO.MLR.110	Променено, за да даде възможност полетния борден дневник да се записва във форма, различна от печатна хартия. Съдържанието на дневника ще бъде представено като приемливи начини за съответствие.	С цел гъвкавост и подпомагане на технологическия напредък. В SARP на ИКАО не се посочва печатна хартия.

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
Допълнение 1 към OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) и (c)	<p>Слети са таблиците за периодите за съхранение на документацията.</p> <p>Заличава се техническият дневник за самолети.</p> <p>Добавя се атестация на кабинен екипаж.</p> <p>Не се транспонират записите за нивата на космическа и слънчева радиация.</p>	<p>Таблиците се сливат с цел яснота и опростяване.</p> <p>Заличава се техническият дневник за самолети, тъй като е обхванат в правилата за летателна годност.</p> <p>Добавя се атестация на кабинен екипаж, за да се отразят новите правила за кабинните екипажи.</p> <p>Не се транспонират записите за нивата на космическа и слънчева радиация, тъй като тази тема не попада в обхвата на авиационната безопасност.</p>
<p>Допълнение 1 към EU-OPS 1.005(a) параграф (31)</p> <p>Допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(f) параграф (18)</p>	неприложимо	Текстът не е транспониран.	Не са дадени критерии за съкратен курс за обучение на командири. Трябва да се използва член 14 от Основния регламент.
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	<p>Пояснение на одобрението на ползвател на FSTD</p> <p>Нова алинея за гарантиране на продължаващо съответствие и подходящо управление на промените в FSTD, които могат да засягат програмите за обучение на оператора</p>	<p>Проблеми с прилагането на EU-OPS/JAR-OPS 3 равнопоставеност</p> <p>Привеждане в съответствие с ORA.FSTD и ORA.ATO</p>

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
неприложимо	ORO.FC.145(b)	Добавен нов параграф, посочващ, че курсовете за обучение трябва да вземат предвид задължителните елементи на оперативните данни за ВС	За да се вземат предвид оперативните данни за ВС
1/3.943(a)	неприложимо	Текстът не е транспониран.	Стара разпоредба за преходен период
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Текстът е приведен в съответствие с JAR-OPS 3.955(a)	Начинът, по който е написан EU-OPS, посочва, че пилот, който постъпва на работа при оператора, когато вече е квалифициран като командир с предишен оператор, трябва да завърши друг курс за командири с новия оператор, преди да може да бъде назначен за командир от новия оператор. JAR-OPS 3 е по-логичен в това отношение.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	неприложимо	Позоваването на изисквания за скорошен опит не транспонирано	Алтернативната програма за обучение и квалификация не може да разширява FCL изискванията. Разширението за скорошен опит вече се съдържа в FCL.060.
EU-OPS 1.978(f)	неприложимо	Изискването за отговорността на лицата, заемащи номинираните постове, не е транспонирано	Излишно при общите и специфични за АОС изисквания към организациите

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
Допълнение 1 към EU-OPS 1.978(c)(1)	неприложимо	Изречението в (c)(1), което позволява въвеждане на еквивалентен метод, различен от официалното досие за безопасността, не е транспонирано	Не можа да бъде установено каква би могла да е тази алтернатива. Подобно изречение е включено в ACJ към допълнение 1 към JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), параграф 4. Допълнението на EU-OPS сега е AMC и формулировката на свързания ACJ изглежда означава, че би било подходящо да се използва процесът на алтернативни начини за съответствие, за да стане тази алтернатива достъпна за всички
Допълнение 2 към OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Включено управление на ресурсите на екипажа за един пилот	Управлението на ресурсите на екипажа за един пилот има няколко отделни фактора, които не се прилагат за операции с многочленен екипаж
Допълнение 2 към OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Минимален брой часове за еднопилотни полети през нощта	NPA OPS 65 и изменение 29 на приложение 6 I, решено от JAAC, EASA и ASC като едно от NPA на JAA, да бъде включено в първоначалните правила за прилагане

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
неприложимо	ORO.FC.100(e)(2)	Добавена спецификация относно FTL за членове на екипажа на свободна практика	По искане на Комитета за авиационна безопасност за поясняване на отговорностите по отношение на изискванията на FTL, когато пилотите работят за повече от един оператор
JAR-OPS 3.988	ORO.TC и приложение I Определения	Въведено е определение на спомагателен член на екипажа и обхватът на ORO.TC е по-добре определен	JAR-OPS 3 подчаст O е приложима за членове на екипажа, различни от полетния екипаж. Тези други членове на екипажа са определени като членове на екипажа, участващи в HEMS, ННО и NVIS в CAT. За кабинния екипаж JAR-OPS 3 вече изисква съответствие с подчаст O на JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR.OPS 3.995(a)(2)	GM към ORO.TC	JAR-OPS 3 изисква първоначален медицински преглед или оценка. Основният регламент установява правното основание за медицинските изисквания към кабинния екипаж в основно изискване 7.б. Подобно изискване за спомагателните членове на екипажа няма. Затова изискванията са транспонирани съгласно T3 на OPS.001 само като GM.	Разлика в правното основание

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
JAR-OPS 3.1030(a)	неприложимо	Текстът за максимален брой типове не е транспониран	За спомагателните членове на екипажа няма установени типове
неприложимо	ORO.TC.105 (b)(2)	Добавена спецификация относно FTL за членове на екипажа на свободна практика	В съответствие с промените, направени за полетните и кабинните екипажи
EU-OPS Подчаст О OPS 1.988	Прилежащ регламент част-СС и приложение I към регламента относно въздушните операции	Определение на кабинен екипаж	С цел яснота и правна сигурност, предвид направените промени след изготвянето на определението за публикуването на JAR-OPS 1 през 1993 г.

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Текст за определяне на минималния брой на членовете на кабинния екипаж	<p>Липсата на яснота в изискването на EU-OPS, която води до различно разбиране и прилагане, което би могло да въздейства върху безопасността (особено аварийните изходи на нивото на пода в случай на аварийна ситуация и евакуация)</p> <p>За да се гарантира, че определянето на минималния брой на членовете на кабинния екипаж надлежно отчита сертификационните спецификации от значение за операциите на кабинния екипаж, които са приложими за уникалните конфигурации на кабините на ВС (относно приложими TC, STC или промяна на TC)</p> <p>Равнопоставеност</p>
OPS 1.990(c)	неприложимо	Допълнителни членове на кабинния екипаж, изисквани от органа при извънредни обстоятелства	Не е транспонирано в част-ORO, както е обхванато от член 14, параграф 1 от Регламент 216/2008

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Минимални изисквания или условия по отношение на медицинската годност, за да бъде назначен и да действа като член на кабинния екипаж в CAT	Разлика в правното основание Подробни изисквания в част-MED определят интервалите за медицински оценки и медицинските изисквания за оценка на годността
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Минимални изисквания или условия по отношение на атестациите на кабинни екипажи, за да бъде назначен и да действа като член на кабинния екипаж в CAT	Разлика в правното основание Подробни изисквания в част-CC и част-ORO определят, че атестациите трябва да се поддържат валидни
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Ново изискване за проверка на обучението за старши член на кабинния екипаж	Разлика в резултат на консултацията Добавянето на проверка, тъй като се счита за необходима, за да се гарантира, че обучението за старши член на кабинния екипаж, като всяко друго обучение, е успешно завършено и е постигнато необходимото ниво на компетентност

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
OPS 1.1005(a) и (b)	Част-СС (СС.ССА.100) Част-ARA Подчаст СС	Нов обхват и условия за атестацията	<p>Разлика в правното основание</p> <p>Решението за одобрение на оператори и/или организации за обучение продължава да е по преценка на държавите-членки както в EU-OPS.</p> <p>За разлика от атестацията за обучението по безопасност по EU-OPS, атестацията на кабинен екипаж трябва да се поддържа валидна, за да свидетелства заедно със списъка на квалификациите за тип ВС, че притежателят е квалифициран да изпълнява задълженията си</p>
OPS 1.1005(b), (d) и (e)	ORO.AOC.120	Одобренията на оператора да провежда обучение на кабинни екипажи и/или да издава атестации се посочват в спецификациите на операции на АОС.	<p>Разлика в правното основание</p> <p>С цел да се гарантира известно хармонизиране на процеса, в ORO.AOC са добавени основни общи разпоредби за операторите (и в част-ARA, подчаст СС, за организациите за обучение)</p>

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Преподготовката и подготовката за новостите са поставени в отделни правила	Разлика в резултат на консултацията Ново правило и формулировка за подготовката за новостите, което е ясно разграничено от обучението за тип ВС и подготовката на оператора
неприложимо	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Позоваване на оперативните данни за ВС	С цел отчитане на оперативните данни за ВС е добавен нов параграф, посочващ, че курсовете за обучение трябва да вземат предвид задължителните елементи на оперативните данни за ВС Формулировката в ORO.CC.205(b) относно определянето на варианти като нови типове включва няколко промени, с цел да се гарантира съответствие с разпоредбите, които ще се изготвят в резултат на оперативните данни за ВС

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
неприложимо	ORO.CC.110 (b)(2)	Добавена спецификация относно FTL за членове на екипажа на свободна практика	По искане на Комитета за авиационна безопасност за поясняване на отговорностите по отношение на изискванията на FTL, когато членовете на кабинни екипажи работят за повече от един оператор
OPS 1,1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Прибавяне на срока на валидност на елементите на периодичното обучение, провеждано на интервали от 3 години	Разлика в резултат на консултацията За отстраняване на липсата на яснота в EU-OPS по отношение на точния срок на валидност на елементите на обучението, които трябва да се преминават на интервали, които не надвишават 3 години

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Добавяне на срок на валидност	<p>За отстраняване липсата на яснота в EU-OPS по отношение на този въпрос</p> <p>Тъй като AMC/GM не могат да противоречат на правило, добавяне на разпоредби, които преди това са били в раздел 2 от JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) относно приложимия срок на валидност и относно гъвкавостта за операторите при определени условия да заменят опреснителната подготовка с периодично обучение</p>
Допълнение 1 към OPS 1.1005(h)(1)(i)	неприложимо	Не е транспониран текстът относно уводен курс за обучение по управление на ресурсите на екипажа за кабинен екипаж, който вече изпълнява полети като членове на кабинния екипаж преди следващото периодично обучение	Старата разпоредба за преходен период вече не е приложима
Допълнение 1 към OPS 1.1010(j)	неприложимо	Не е транспониран текстът относно първоначално обучение по предпазване от инфекциозни болести	Старата разпоредба за преходен период вече не е приложима
<p>Допълнение 1 към OPS 1.1015 +</p> <p>Допълнение 1 към OPS 1.1020</p>	<p>ORO.CC.140 (c)(2)(ii)</p> <p>ORO.CC.145 (b)(3)</p>	Включено обучение за вратата на обособената за полетния екипаж част като елемент на периодичното обучение, провеждано на интервали от 3 години, и в опреснителната подготовка	Разлика в резултат на консултацията, която отчита значението на кабинния екипаж в случай на нарушение на сигурността

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
JAR-OPS 3 Подчаст О Допълнение 1 към JAR-OPS 3.988(с)	Част-ORO Подчаст СС	Не са специално изброени облекченията от елементите на обучение, които не трябва да са преминати съгласно JAR-OPS 3 от кабинния екипаж на вертолети	Част-ORO се позовава на „въздухоплавателно средство“, затова всички правила са приложими за операции със самолети и вертолети, и списъкът на облекченията вече не е необходим, тъй като предложените правила изясняват, че обучението се преминава само „където е уместно“, за оборудване „когато се превозва на борда“, и/или „според ВС, което ще се експлоатира“

Различия спрямо приложение 6 на ИКАО за част-ORO

225. В следната таблица се прави преглед на стандартите от приложение 6 на ИКАО в част I и част III, раздел 1 и раздел 2 в рамките на обхвата на настоящото становище³⁶, за които се счита, че или не са транспонирани, или са транспонирани по начин, който не съответства на съответните стандарти от приложение 6 на ИКАО. Някои от споменатите позиции не са в приложното поле на Основния регламент и може да е необходимо да бъдат разгледани от държавите-членки.

Позоваване по приложение 6, част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
Част I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Не са изрично споменати първоначалните проверки при еднопилотни полети при съответните условия на средата

³⁶ По-специално тук не се разглеждат стандартите на ИКАО относно техническото обслужване и системата за техническо обслужване на оператора.

Позоваване по приложение 6, част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
<p>Част I 9.4.4.1</p> <p>Част III раздел II 7.4.3.1</p>	<p>ORO.FC.130/230/330</p>	<p>Изисква се само една квалификационна проверка на оператора преди полети на самолети с летателни характеристики клас В по VFR през деня, когато експлоатацията се извършва през сезони, не по-дълги от осем последователни месеца.</p> <p>Всеки член на полетния екипаж, който участва в операции през деня и по маршрути, допускащи визуална навигация, с вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, може да премине квалификационна проверка на оператора само за един от съответните типове, при условие че за целта се използва типът, който е използван най-отдавна за квалификационна проверка.</p> <p>Годишни квалификационни проверки за операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети (VFR) през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка и с максимална продължителност 30 минути, или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, с едновигателни витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и превозващи максимум шестима души, в т.ч. пилота.</p>
<p>Част I, 9.1.2</p>	<p>неприложимо</p>	<p>Лицензирането на радиооператори не е в приложното поле на Основния регламент и остава отговорност на държавите-членки.</p>
<p>Част I, 9.1.3</p>	<p>ORO.FC.110</p>	<p>Лицензирането на бордни инженери не е в приложното поле на Основния регламент и остава отговорност на държавите-членки.</p>

Позоваване по приложение 6, част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
Част I, 9.1.4	неприложимо	Не се изисква борден навигатор. Лицензирането на бордни навигатори не е в приложното поле на Основния регламент и остава отговорност на държавите-членки.
Част I, 9.4.3.5 и 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	Вместо 12-месечен 36-месечен период за летищата за членове на полетния екипаж, които извършват полети по правилата за визуални полети през деня на самолети с летателни характеристики клас B.
Част I, 10.3 (b) – (f) Част III, 8,3 (b) – (f)	неприложимо	Не са посочени конкретни познания, обучение, опит или срокове на валидност по отношение на полетните диспечери.

V. Списък на предлаганите нормотворчески задачи

226. В следната таблица се прави преглед на предлаганите нормотворчески задачи за част-ORO. По отношение на подчаст GEN, те произтичат основно от необходимостта да се направи преглед на съответните разпоредби от ARO и ORO относно управлението на безопасността и оценката на риска след публикуване на новото приложение 19 на ИКАО относно стандартите и препоръчителните практики за управление на безопасността и в съответствие с изпълнението на EASP.

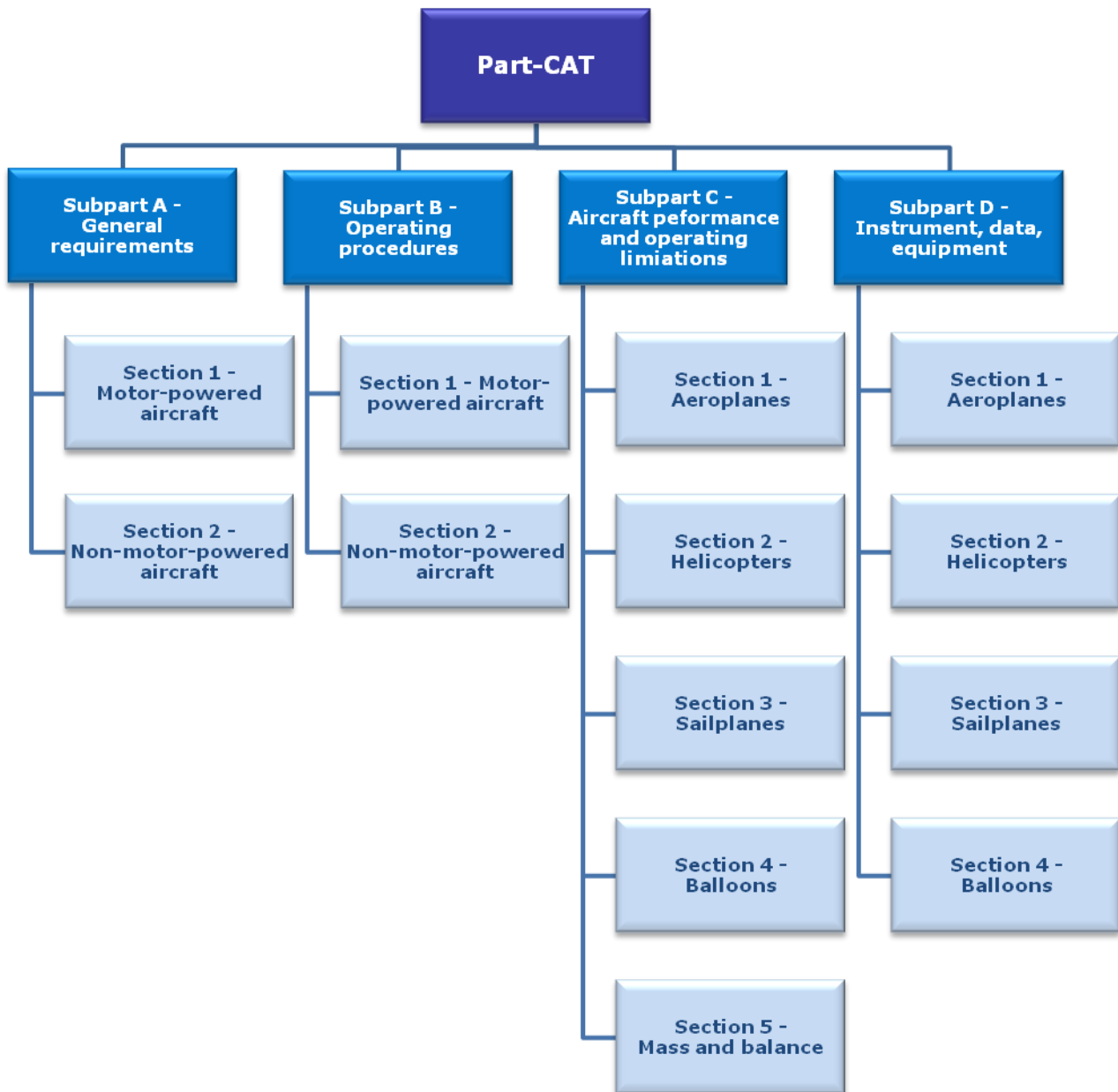
Част, позоваване на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
ORO.GEN.120	Осигуряване на GM за това как да се доказва, че е изпълнена целта за безопасност в правилата за прилагане, когато се кандидатства за одобрение на алтернативни начини за съответствие.	MDM.094 a + b

Част, позоваване на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
ORO.GEN Раздел 2	Преглед на изискванията с оглед последните промени на ИКАО (публикуване на ново приложение 19), по-специално обръщане на внимание на управлението на риска в областта на безопасността, възникващ от взаимодействията с други организации/да бъде по-добре отчетен от организациите, с които си взаимодейства самата организация.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Разглеждане на нетърговските операции на въздухоплавателни средства, подлежащи на AOC.	OPS.075
ORO.FC	Преглед и актуализиране на разпоредбите за управление на ресурсите на екипажа, отчитайки набрания опит през последните няколко години.	OPS.094
ORO.FC	Разработване на алтернативна програма за обучение и квалификация за операции на търговския въздушен транспорт с вертолети.	OPS.088 a+b

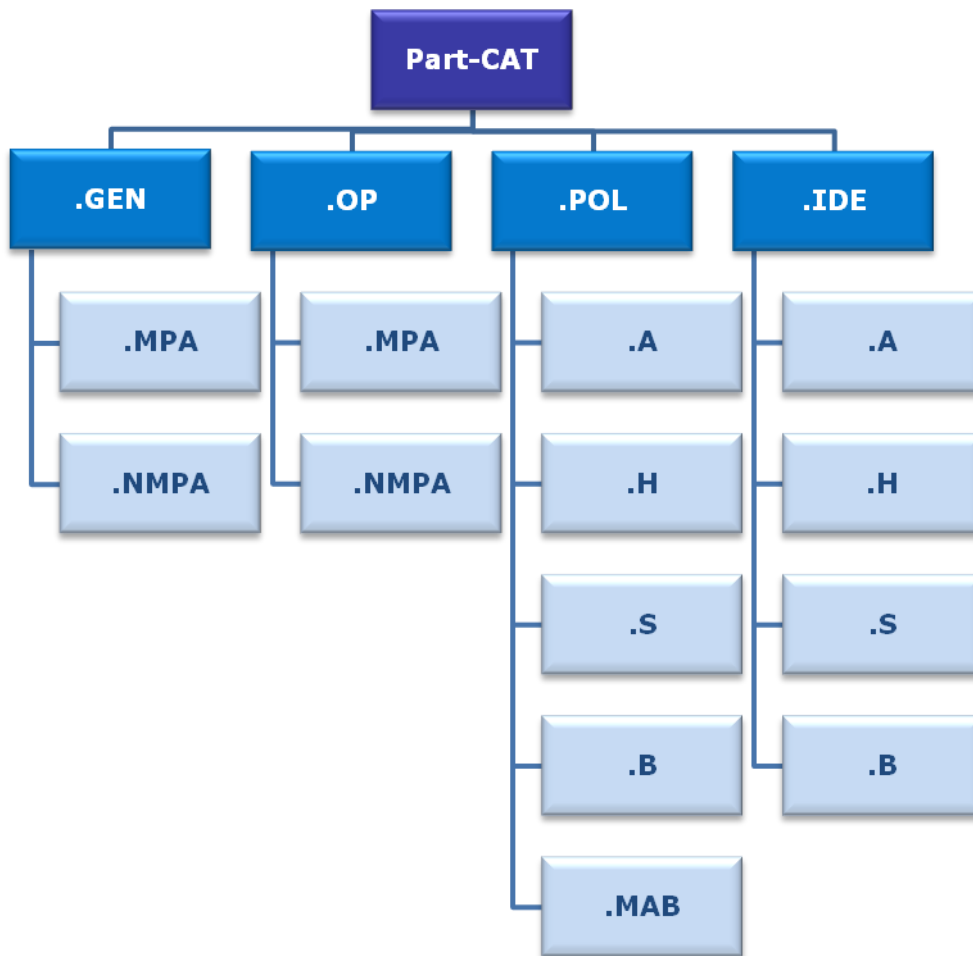
Приложение IV – Част-CAT(A,H)**I. Обхват**

227. Част-CAT съдържа технически изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт със самолети, вертолети, планери и аеростати. Тя се състои от четири подчасти, които допълнително са разбити на раздели, които съдържат специфични за категориите въздухоплавателни средства правила. Някои раздели допълнително са разделени на глави.
228. Структурата на подчастите е подобна на структурата на основните изисквания в приложение IV към Основния регламент, EU-OPS/JAR-OPS3 и приложение 6 на ИКАО, част I.
229. Структурата на правилата и по-специално разделите и главите са изготвени по такъв начин, че изискванията за допълнителни категории въздухоплавателни средства или специални операции биха могли да бъдат добавени в бъдеще, без да е необходимо да се правят промени в съществуващия текст на правилата или съществуващата структура. Следва да се отбележи, че бъдещите нормотворчески задачи ще разработят изисквания за дирижабли/цепелини, въздухоплавателни средства с наклонящо се носещо витло и безпилотни въздухоплавателни системи.
230. Във фигура 9 и фигура 10 се прави преглед на структурата на част-CAT.
231. Настоящият обяснителен меморандум се отнася само за разделите за CAT операциите със самолети и вертолети.
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; и
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Фигура 9: Структура на част-CAT – Заглавия



Фигура 10: Структура на част-CAT – Идентификатори на правилата



II. Преглед на реакциите

232. Общо взето получените реакции показват като цяло подкрепа за версията на част-CAT в CRD.
233. Мнозинството от заинтересованите страни подкрепят равнището на съответствие на предложените правила с EU-OPS и JAR-OPS 3, предложени баланс между правила за прилагане и материали за AMC, както и предложената структура на правилата.
234. Текстът на CRD за CAT операции с вертолети породил безпокойства в някои области, докато за CAT операции със самолети – повечето части от текста като цяло бяха приети.

III. Преглед на различията

Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3

235. EU-OPS и JAR-OPS 3 правилата, съдържащи цел за безопасност, са запазени като правила за прилагане. EU-OPS и JAR-OPS 3 правилата, които

недвусмислено съдържат начини за съответствие с цел за безопасност, са прехвърлени на равнището на AMC. В много случаи допълненията на EU-OPS и JAR-OPS 3 са сметнати за начини за съответствие и са транспонирани като AMC. В случаи, когато не е възможно да се направи ясно разграничение между цел за безопасност и начин за съответствие с цел за безопасност, текстът на правилото е запазен като правило за прилагане.

236. В случаи, когато е доказана нужда от по-пропорционален подход, Агенцията предложи текст на правило с цел за безопасност и AMC. Въпреки това, Агенцията не е променила много съдържанието на правилата, освен с цел различаване на равнището на текста между правило за прилагане и AMC.
237. Следва също така да се отбележи, че съдържанието на допълнение 1 към OPS 1.005(a), Експлоатация на самолети с летателни характеристики от клас B , допълнение 1 към OPS 3.005(f), Експлоатация на малки вертолетите (VFR (по правилата за визуални полети) само през деня), и допълнение 1 към OPS 3.005(g), Операции в местна област (VFR само през деня) са транспонирани в съответните раздели, когато е подходящо.
238. Въпреки това Агенцията е на мнение, че правилата изискват допълнителен преглед по отношение на пропорционалността и критериите за облекчения, които са приложени в OPS/JAR-OPS 3. Затова тя ще включи в своята нормотворческа програма задача за преглед на правилата за CAT във връзка с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, и използването им в определени зони.
239. Текст на правила на EU-OPS и JAR-OPS 3, който посочва алтернатива на правило за прилагане, е заличен поради правни причини; такива алтернативи трябва да разглеждат, използвайки процедурите, предвидени в член 14 от Основния регламент. Текст на правила на EU-OPS и JAR-OPS 3, който е прехвърлен на равнището на AMC и посочва алтернатива на AMC, без да доказва, че изискванията на целта за безопасност са изпълнени в пълна степен, е заличен; въпреки това такъв алтернативен AMC може да бъде следван от операторите, като се използва процедурата за алтернативни начини за съответствие, при условие че е доказано, че целта за безопасност може да бъде изпълнена.
240. Текст, транспониран в материали за AMC, който изисква одобрение от компетентния орган за алтернативни начини за съответствие, е заличен, тъй като ще бъде обхванат посредством процедурата за алтернативни начини за съответствие.
241. Текст на правила на EU-OPS/JAR-OPS 3, който е обхванат в приложение IV към Основния регламент, е запазен и е добавено позоваване на Основния регламент.
242. Текст на правила на EU-OPS/JAR-OPS 3 с обяснителен характер е транспониран като GM; забележките са или преработени като разпоредби AMC, когато се третира като бележки под линия, транспонирани като GM или са заличени, ако нямат достатъчна добавена стойност.
243. Правилата, които съдържат разпоредби като „приемливи за органа“, са последователно преработени във всички подчасти като „операторът посочва в ръководството за експлоатация ...“. Агенцията възприе този подход, за да

посочи определена процедура за това как подобни въпроси, следва да бъдат сведени на вниманието на компетентния орган.

244. В следната таблица се прави преглед на съзнателните различия спрямо EU-OPS и JAR-OPS 3. Естеството на различията и тяхната обосновка са допълнително описани по-подробно в текста по-долу.

Таблица 6: Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	АОС е заверено копие, докато в EU-OPS/JAR-OPS3 е оригинал или копие на АОС.	Привеждане в съответствие с изменение 30 на ИКАО
неприложимо	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Полетният борден дневник е наличен на борда, докато това не е задължително в EU-OPS/JAR-OPS3.	Съответствие с член 29 от Чикагската конвенция.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Изисква се предварително одобрение за използването на изолирано летище като летище за местоназначение при полети със самолет.	Използването на изолирано летище излага ВС и пътниците на по-голям риск, отколкото полети, когато има на разположение резервно летище на летището за местоназначение. Дали едно летище се класифицира като изолирано или не често зависи от използваните въздухоплавателни средства. Следователно компетентният орган следва да прецени дали са приложени всички средства за намаляване на по-големия риск.

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Политиката за горивото и всяко нейно изменение изисква предварително одобрение.	Агенцията споделя мнението на заинтересованите страни, че изискванията относно политиката за горивото са особено важни за безопасността и следователно следва да се изисква предварително одобрение.
Допълнение 1 към JAR-OPS 3.005 (c)	неприложимо	Заличаване на краткотраен полет с преминаване през границата на диапазона височина – скорост (HV).	Счита се, че противоречи на параграф 4.а от приложение IV към Основния регламент.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Включени са допълнителни критерии за одобрение на стандартните маси за други товари, различни от пътници и регистриран багаж.	С цел осигуряване на повече гъвкавост на операторите.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Заличено е одобрението за пропускане на данни в документацията за масата и центровката.	Тъй като целта е тези данни да не липсват, а да бъдат дадени другаде.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Разпоредбите за документацията за масата и центровката са разширени, за да включват използването на различни видове бордови системи за маса и центровка.	С цел обръщане на внимание на съществуващи системи, които преди не са били обхванати
1.635	CAT.IDE.A.110	Актуализирани са изискванията относно резервни електрически предпазители.	В съответствие с ИКАО и JAA NPA-OPS 43 ³⁷

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Електрически предпазители.

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
1.665	CAT.IDE.A.150	Въведени са изисквания относно TAWS клас А и клас В.	В съответствие с JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Заличена е първата част на първоначалното изискване относно оборудване за полети при условия на обледенение.	Вече е обхванато в основно изискване 2.а.5
Разпоредби относно записващи устройства	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Усъвършенствани са изискванията за FDR. Записът по линия за предаване на данни е задължителен.	JAA NPA OPS 39C ³⁹ 48A ⁴⁰ , 67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Заличена е разпоредбата, която задължава използването на Халон.	За постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 1005/2009 ⁴²
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. На борда на малки самолети се изисква система за обезопасяване на горната част на торса (UTR). 2. Въведено е определение на UTR.	1. JAA NPA 26-20 ⁴³ 2. За осигуряване на гъвкавост за съществуващите проектни решения

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Отказ на отоплението на приемниците, TAWS В, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Тип IA FDR & кодове на гориво).

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Запис на комуникациите по линия за предаване на данни за новопостроени самолети.

⁴¹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 3) Тип IVA FDR.

⁴² Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно вещества, които нарушават озоновия слой. *ОВ L 286, 31.10.2009 г., стр. 1.*

⁴³ NPA 26-20 МОНТИРАНЕ НА СИСТЕМА ЗА ОБЕЗОПАСЯВАНЕ НА ГОРНАТА ЧАСТ НА ТОРСА НА ПЪТНИЧЕСКА КАТЕГОРИЯ САМОЛЕТИ С МАКСИМАЛНО ИЗЛЕТНО ТЕГЛО < 5700 KG.

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
1./3.680	неприложимо	Заличено е изискването, свързано с индикатор на космически лъчения.	Заличава се, защото Основният регламент, който разглежда намаляване на рисковете в областта на безопасността, не предвижда правното основание за транспониране, т.е. свързани със здравето въпроси, и за да се избегне дублиране с друго законодателство на Общността (Директива 96/29/Евратом на Съвета от 13 май 1996 г. ⁴⁴

Различия спрямо приложение 6 на ИКАО

245. В следната таблица се прави преглед на изискванията от приложение 6 на ИКАО, за които се счита, че или не са транспонирани, или са транспонирани по начин, който не осигурява поне еквивалентно равнище на безопасност, както е посочено в стандартите от приложение 6 на ИКАО.

Таблица 7: Различия спрямо приложение 6 на ИКАО

Позоваване по приложение 6 част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
Приложение 6, част I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) и (b)(3)	Датите за прилагане на тип I FDR в CAT.IDE се прилага за CoFA, издадени след юли 1990 г. вместо от януари 1989 г.
Приложение 6, част I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) и (b)(2)	Датите за прилагане на тип II FDR в CAT.IDE се прилага за CoFA, издадени след юли 1990 г. вместо от януари 1989 г.

⁴⁴ Директива 96/29/Евратом на Съвета от 13 май 1996 година относно постановяване на основните норми на безопасност за защита на здравето на работниците и населението срещу опасностите, произтичащи от йонизиращото лъчение, *ОВ L 159, 29.6.1996 г., стр. 1-114.*

Позоваване по приложение 6 част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
Приложение 6, част I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Не е приложено изискването за максимален интервал на извадка и запис на определени параметри
Приложение 6, част I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Не е приложено изискването за прекъсване на старите носители на памет за FDR.
Приложение 6, част I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Не е приложено изискването за CVR за леки самолети.
Приложение 6, част I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Не е приложено изискването за прекъсване на старите носители на памет за CVR.
Приложение 6, част I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Не е приложено изискването за модернизиране за увеличение на продължителността на записа до два часа за CVR
Приложение 6, част I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Не е приложено изискването за модернизиране на записа на комуникациите по линия за предаване на данни
Приложение 6, част I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Не е приложено изискването за взаимна връзка на записите на комуникациите по линия за предаване на данни и записите на CVR
Приложение 6, част I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Не е приложено изискването за двойна конфигурация от комбинация на записни устройства за ВС с МСТОМ 15000 kg.
Приложение 6, част I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Не е приложено изискването за носене на спасителни жилетки при полети по маршрута над водни пространства след дистанцията за планиране от брега за всички останали самолети, проектирани за кацане на земя (които не се експлоатират съгласно 5.2.9 или 5.2.10)
Приложение 6, част I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE има изключения за допълнително животоспасяващо оборудване, непредвидени от ИКАО
Приложение 6, част I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Не е приложено изискването за резолюция от 7,62 m за транспондер, указващ барометричната височина

Позоваване по приложение 6 част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
Приложение 6, част I, допълнение 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) и (e)	В CAT.IDE изискването за започване на запис по време на проверките в пилотската кабина не е приложимо за всички самолети, то зависи от датата на издаване на отделния CofA
Приложение 6, част I, допълнение 8, 4	неприложимо	Не са приложени изискванията за бордови записващи образи устройства
Приложение 6, част I, допълнение 8, 6	неприложимо	Не са приложени изискванията за система за записване на данните на BC (ADRS)
Приложение 6, част I, допълнение 8, 7,1	неприложимо	Не са приложени изискванията за наблюдение на вградените характеристики за тестове за полетните записващи устройства и устройството за получаване на данни за полета (FDAU), когато се монтират
Приложение 6, част III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Не е приложено изискването за прекъсване на остарелите технологично носители на памет за FDR.
Приложение 6, част III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	В CAT.IDE, в зависимост от класа и датата на издаване на отделния CofA, изискваната продължителност на записите може да е по-малко от 10 часа
Приложение 6, част III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Не е приложено изискването за прекъсване на остарелите технологично носители на памет за CVR.
Приложение 6, част III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	Не е приложено изискването за модернизиране за увеличение на продължителността на записа за CVR.
Приложение 6, част III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Не са приложени изискванията за кислород за вертолети с хидравлична кабина
Приложение 6, част III, допълнение 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) и (e)	В CAT.IDE изискването за започване на запис по време на проверките в пилотската кабина не е приложимо за всички вертолети. То зависи от датата на издаване на отделния CofA.

Позоваване по приложение 6 част I/III	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието
Приложение 6, част III, допълнение 5, 4	неприложимо	Не е приложено изискването за бордови записващи образи устройства.
Приложение 6, част III, допълнение 5, 6	неприложимо	Не са приложени изискванията за наблюдение на вградените характеристики за тестове за полетните записващи устройства и устройството за получаване на данни за полета (FDAU), когато се монтират
Приложение 6, част I, допълнение С	Състояние на пистата за излитане и кацане	Определението съответства на EU-OPS/JAR-OPS 3. Нормотворческа задача OPS.005 ще включва преглед на определението на повърхност на пистата за излитане и кацане
Приложение 6, част I, допълнение А	категория А/В по отношение на вертолетите	Определенията съответстват на CS-Определения (JAR-OPS 3).

IV. Списък на предлаганите нормотворчески задачи

246. По време на етапите на консултация със заинтересованите страни бяха идентифицирани редица въпроси, които – ако бяха разгледани в настоящото становище – щяха далеч да надхвърлят мандата на Агенцията да транспонира съдържанието на съществуващите правила. Тези въпроси обаче бяха документирани и ще бъдат разгледани в отделни нормотворчески задачи, за да се даде възможност за консултации със заинтересованите страни и за тяхното участие. В следната таблица се прави преглед на тези предложения за нормотворчески задачи.

Таблица 8: Предложения за нормотворчески задачи

Част, позоваване на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
Приложение I, част-CAT, част-SPA, част-NCC, част-NCO, част-SPO	Първият редакционен преглед на правилата за прилагане OPS и AMC/GM ще включва OPS.047 Поясняване на отделно определение на писта за излитане и кацане и определени въпроси за привеждане в съответствие с последните изменения на приложение 6 на ИКАО, които не са включени в настоящото становище. Започването на тази нормотворческа задача е планирано за 2013 г.	OPS.005 Усъвършенстване на OPS правилата за прилагане на EASA
OPS	Преглед на правилата по отношение на изискванията, които се занимават с въпросите на първоначалната летателна годност и поддържането на летателната годност, и следователно по-целесъобразно би могло да бъде включването им в част-21, част-145 или част-M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Операции на едновигателни вертолетни над враждебна околна среда извън натоварена зона	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Обща оценка на изискванията относно претегляне на ВС, с цел включването им в част-M. По-специално заинтересованите страни искат преглед на субектите, които имат право да претеглят ВС, за да се направи оценка дали претеглянето може да се извършва само от организации, предвидени в част-M/част-145 или и от трети страни, които работят съгласно системите за качество на одобрени организации.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Предложение да се изисква система за разговори между членовете на полетния екипаж независимо от размера на ВС, ако типът се експлоатира от многочленен екипаж. В действителност много едновигателни леки ВС, използвани за основно обучение, вече имат такава.	OPS.065

Част, позоваване на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
CAT.IDE.H.115	Предложение да се позволи използването на нови технологии за светлини за кацане на вертолети (например LED), които са в състояние да осигурят алтернативни начини за постигане на осветление, което „осветява земята пред и под вертолета и земята от всяка страна на вертолетите“.	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Предложение да се изисква държател на карти и схеми за всички нощни полети.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Да се считат за приемливи средства, различни от ръчни локаторни маяци: те могат да бъдат ефективни колкото ELT (AD), особено тъй като по време на произшествия физическата връзка между ELT (AD) и неговата антена може да бъде загубена.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Цялостно преразглеждане на EU-OPS подчаст E. Това се отнася особено за правилата относно експлоатация APV, LTS CAT I, OTS CAT II и с използване на EVS, последните изменения на SARP на ИКАО, новите технологични постижения, като синтетични визуални системи (SVS).	OPS.083

Част-CAT	<p>Привеждане в съответствие с ИКАО по отношение на:</p> <p>i) запис на комуникациите по линия за предаване на данни – транспониране на JAA NPA-OPS.48A. Разширяване на изискванията за запис на регулаторно записващо устройство на комуникациите по линия за предаване на данни за всички самолети и вертолети, които използват приложения за комуникации по линия за предаване на данни;</p> <p>ii) нови изисквания за самолети с турбинни двигатели с МСТОМ по-малка от 5 700 kg да бъдат оборудвани с FDR или ADRS или AIR и с CVR или CARS;</p> <p>iii) прекратяване на използването на записни устройство, които използват честотна модулация, и на магнетофони, за самолети и вертолети;</p> <p>iv) самолети с МСТОМ над 15 000 kg, за които сертификатът за тип е издаден на или след 01/01/2016 и които се изисква да бъдат оборудвани с CVR и FDR, да бъдат оборудвани с две комбинирани записващи устройства (FDR/CVR);</p> <p>v) увеличаване на изискваната продължителност на записа за всички CVR на 2 часа от 01/01/2016, за вертолети и самолети.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
Част-CAT	<p>Актуализиране на списъка от параметри на FDR, включвайки характеристиките на параметрите, с цел привеждане в съответствие с ED-112.</p> <p>Преработване на разпоредбите, свързани с техническото обслужване на FDR (след препоръка в резултат на разследвания на авиационни произшествия).</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>

CS-29	Отклонения чрез HV диаграмата за CS-29 вертолети. Преглед на CS-29 и разглеждане възможността за изготвяне на допълнение към основанието за сертификат за тип и преглед на HFM за вертолети, които са в експлоатация във връзка с облекчението, съдържащо се в допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(с). ⁴⁵	27&29.027
-------	--	-----------

V. CAT.GEN: Подчаст А – Общи изисквания

247. Настоящата подчаст съдържа общи изисквания за CAT операции. Тя се състои от два раздела:

- Раздел 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга; и
- Раздел 1 — Безмоторни въздухоплавателни средства.

248. Настоящото становище обхваща само изискванията за раздел 1.

CAT.GEN.MPA: Раздел 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга

Общи положения

249. Настоящият раздел транспонира части от подчаст В на EU-OPS и JAR-OPS 3. Той е свързан с NPA OPS.GEN раздели I, V, и VI и OPS.CAT раздел I.

Правила на EU-OPS/JAR-OPS 3, транспонирани в част-ORO

250. Следните правила от подчаст В са транспонирани в част-ORO и не са включени в настоящия раздел:

- OPS 1./3.005 Общи положения е обхванато от прилежащия регламент относно въздушните операции, част-М, Основни изисквания на Основния регламент, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Списъци на минималното оборудване – отговорности на оператора е обхванато в ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Програма за предотвратяване на произшествия и за безопасност на полетите е обхванато в ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 е обхванато в ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 е обхванато в ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Лизинг е обхванато в ORO.AOC.

⁴⁵ Вж. също така таблица 1 по-горе, където се споменава, че облекчението не е транспонирано поради противоречие с параграф 4.а от приложение IV към Основния регламент.

CAT.GEN.MPA.100 Отговорности на екипажа

251. Това правило транспонира OPS1./3.085 (a), (b), (d). Добавен е параграф (b)(5) в съответствие с дискусията в Комитета за авиационна безопасност, за да се обърне конкретно внимание на членове на екипажа, които работят за повече от един оператор. Елементи, които вече са обхванати в приложение IV към Основния регламент, са запазени и е добавено позоваване на Приложение IV.

CAT.GEN.MPA.105 Отговорности на командира

252. Това правило транспонира OPS 1./3.085 (f). С цел обединяване на всички отговорности на командира в едно правило, следните бяха слети с настоящото правило: OPS 1/3.330 и OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

CAT.GEN.MPA.180 Налични на борда документи, ръководства и информация

253. Предложените правила за прилагане се основават на съществуващите изисквания в EU-OPS и JAR-OPS 3, със следните значителни различия:

- Наличието на борда на „документи“ в електронен формат е разширено, за да включва свидетелства, сертификати и ръководства с цел отчитане на все по-голямото използване на електронни средства. Директива 1999/93/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно правната рамка на Общността за електронните подписи⁴⁶, предвижда механизма за оригинали в електронен формат, т.е. електронен подпис.
- Ако на борда е налично копие на АОС вместо оригинала, то трябва да е заверено копие, докато това не се предвижда в EU-OPS/JAR-OPS 3. Промяната е направена с цел привеждане в съответствие със стандартите от приложение 6 на ИКАО. Материали за ръководство за това как да се спазва това правило ще бъдат дадени в съответното ED решение.
- Полетният борден дневник е наличен на борда, докато това не е задължително в EU-OPS/JAR-OPS 3. Промяната е направена за постигане на съответствие с член 29 от Чикагската конвенция. Полетният борден дневник и неговите данни могат да са налични в различни системи или документи.
- Разпоредбите за наличие на борда на свидетелства, сертификати, ръководства и друга информация, които са представени в три различни параграфа в EU-OPS и JAR-OPS 3, са слети с цел опростяване и яснота.
- В момента текстът ясно посочва, че само сертификатът за регистрация, сертификатът за летателна годност и разрешението за използване на бордните радиостанции трябва да бъдат оригинали, отразявайки целта на EU-OPS/JAR-OPS 3.
- Указанието за наличие на борда на документация за опасни стоки е преместено в част-SPA.
- Облекчението, което позволява определени документи да остават на летището или експлоатационната площадка при определени условия, е

⁴⁶ОВ L 13, 19.01.2000 г., стр. 12–20.

изменено, за да включва документация за масата и центровката, тъй като се изисква копие да остане на земята.

CAT.GEN.MPA.200 Превоз на опасни товари

254. Изискванията в CAT.GEN разглеждат обстоятелствата, при които опасни стоки биха могли да се превозват без притежаване на одобрение съгласно SPA.DG. Това се отнася например за товари, превозвани в багажа на пътниците, които обикновено се считат за опасни товари. Този параграф разглежда и информираността на членовете на екипажа да откриват опасни товари, превозвани по невнимание.
255. Подходът, възприет от Агенцията, е да работи с позоваване на техническите инструкции на ИКАО, както е представено в MPA. Позоваването е посочено в правилото за прилагане. Обикновено извлечения от техническите инструкции не се включват в тези правила. Затова изискването в CAT.GEN и изискванията в SPA.DG са по-кратки от техните еквиваленти в подчасти R от EU-OPS и JAR-OPS 3. Единствено изискванията, определящи конкретни отговорности на операторите, са повторени от техническите инструкции.

VI. CAT.OP: Подчаст B — Експлоатационни процедури

256. Настоящата подчаст съдържа изисквания за експлоатационни процедури за CAT операции. Тя съдържа два раздела:
- Раздел 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга; и
 - Раздел 1 — Безмоторни въздухоплавателни средства.

Настоящото становище обхваща само раздел 1.

CAT.OP.MPA: Раздел 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга

Общи положения

257. Настоящият раздел транспонира подчаст D и части от подчаст E на EU-OPS и JAR-OPS 3.

Сравнение с EU-OPS/JAR-OPS 3

258. Правилата от подчаст E на EU-OPS/JAR-OPS 3, които не са свързани с експлоатация при намалена видимост (LVO), са транспонирани в CAT.OP.MPA.110. Това се отнася за части от OPS 1/3.430 и съответния текст от допълнение 1 (ново) към OPS 1./3.430 и допълнение 2 към OPS 1.320(с). Допълнение 1 (старо) към OPS 1./3.430 не е транспонирано, тъй като през юни 2011 г. е заменено с допълнение 1 (ново).
259. Правилата на EU-OPS/JAR-OPS 3 относно намалени минимума за вертикална сепарация (RVSM), ETOPS, спецификациите на минималните навигационни характеристики (MNPS) и навигация базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN) са преместени в съответните подчасти на част SPA.

260. Следните допълнения, които съдържат начини за съответствие с цел за безопасност, са транспонирани като AMC и ще бъдат разгледани в съответното решение на Агенцията; този подход е приложен към следните допълнения:
- Допълнение 1 към OPS 1.255 Политика за горивото;
 - Допълнение 1 към OPS 1.270 Натоварване на ръчен багаж и карго;
 - Допълнение 1 към OPS 1.305 Презареждане/източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане; и
 - Допълнение 1 (ново) към OPS 1./3.430.
261. Следните правила от подчаст D са транспонирани от други части или документи за правила и не са включени в настоящия раздел:
- OPS 1.311 е транспонирано в ORO.CC;
 - OPS 1.390 Космическа радиация, е обхванато от Директива 96/29/Евратом на Съвета; и
 - OPS 1.420 е обхванато в Регламент (ЕС) № 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, част-M, част-SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) и (d), SPA.DG, и ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Използване на летища и експлоатационни площадки

262. Това правило транспонира OPS 1/3.220. Обхватът на правилото е разширен за полети, които не излитат или не кацат на летище. Поради съображения за безопасност, текстът на правилото не позволява използването на експлоатационни площадки за CAT операции със сложни самолети.

CAT.OP.MPA.106 Използване на изолирани летища — самолети

263. Агенцията предлага предварително одобрение за използването на изолирани летища като летище за местоназначение за търговски операции със самолети.
264. Агенцията е съгласна с мнението на заинтересованите страни и RGs, че използването на изолирано летище излага ВС и пътниците на по-голям риск, отколкото полети, когато има на разположение резервно летище на летището за местоназначение. Дали едно летище се класифицира като изолирано или не често зависи от използваните въздухоплавателни средства. Следователно компетентният орган следва да прецени дали са приложени всички средства за намаляване на по-големия риск.

CAT.OP.MPA.110 Експлоатационен минимум на летищата, CAT.OP.MPA.115 Летателна техника при подход за кацане — самолети

265. Тези правила транспонират OPS 1./3.225 и части от 1./3.430. С цел подобряване на яснотата на правилата 1./3.430 е разделено на две изисквания. Текстът е преработен и опростен, доколкото е възможно.

⁴⁷ Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО, *ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35–50.*

266. Както вече беше споменато по-горе, следните съответни правила от допълнение 1 (ново) към OPS 1.430 са транспонирани като AMC и са публикувани в решението:
- Излитания при далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) равна или по-висока от 400 m;
 - Условия за подход с използване на непрецизно радионавигационно средство (NPA);
 - Подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV);
 - CAT I операции;
 - Визуален кръг след инструментален подход;
 - Визуален подход;
 - Правила за оборудване с отказ или класифицирано в по-нисък клас; и
 - Правила за конвертиране на докладвана метеорологична видимост в RVR.

CAT.OP.MPA.115 Летателна техника при подход за кацане – самолети

267. Тези правила транспонират OPS 1./3.225 и части от 1./3.430. С цел подобряване на яснотата на правилата 1./3.430 е разделено на две изисквания. Текстът е преработен и опростен, доколкото е възможно.

CAT.OP.MPA.140 Максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS

268. Това правило транспонира EU-OPS 1.245. То включва правилото за турбореактивни самолети с максимална одобрена конфигурация на пътническите места от 19 или по-малко и максимална излетна маса по-малка от 45 360 kg да увеличават праговото разстояние до 180 минути, ако има одобрение от компетентния орган. Поради правни причини е прибавена алинея (d) с изискванията как да се получи такова одобрение от компетентния орган.

CAT.OP.MPA.150 Политика за горивото

269. Това правило транспонира OPS 1./3.255. Агенцията споделя мнението на заинтересованите страни и RG, че изискванията относно политиката за горивото са особено важни за безопасността. Въз основа на резултатите от консултацията със заинтересованите страни и получените реакции по CRD, Агенцията поддържа своето предложение да се изисква предварително одобрение на политиката за горивото и всякакви промени в нея.
270. Както е споменато по-горе, текстът на допълнение 1 към OPS 1.225 е прехвърлен в AMC и ще бъде публикуван в решението.

CAT.OP.MPA.155 Превоз на специални категории пътници (СКП)

271. Това правило преди всичко транспонира OPS 1.260 и 1.265. То има за цел също така да осигури необходимата връзка за бъдещи AMC/GM, които биха могли да бъдат разработени в резултат на нормотворческата задача относно

превоз на пътници с намалена подвижност (ПНП) (MDM.072), чието изпълнение ще започне през 2012 г. Предложеният текст е преработен, за да отчита Регламент (ЕО) № 1107/2006 относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт⁴⁸. Особено внимание е обърнато на член 2, буква а), където се дава определение на „лице с увреждания“ или „лице с ограничена подвижност“, което има малко по-широк обхват, отколкото неговия еквивалент в EU-OPS (по отношение на ACJ OPS 1.260 в раздел 2 на JAR-OPS 1). Имайки също така предвид, че правилата, които съществуват в САЩ за превоз на ПНП (14 CFR част 382) в момента са приложими за европейски оператори, беше обърнато внимание за гарантиране, че предложените правила за прилагане съответстват на принципа, посочен в член 4, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 1107/2006. В резюме, предложеният текст е разработен така, че да се гарантира съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и свързаните с него правила за прилагане за въздушни операции, както и с Регламент (ЕО) № 1107/2006.

CAT.OP.MPA.295 Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS)

272. Това правило транспонира OPS 1.390. Текстът е приведен в съответствие с текста, предложен в Становище 5/2010 към AUR.ACAS⁴⁹. AUR.ACAS е изготвено с цел въвеждане на ACAS, използваща версия 7.1 на софтуера, като задължителен стандарт за европейското въздушно пространство.
273. Въз основа на получените реакции становището предлага специални изисквания за самолети и вертолети.

VII. CAT.POL: Подчаст С – Функциониране на въздухоплавателното средство и експлоатационни ограничения

274. Настоящата подчаст съдържа изисквания за функциониране на въздухоплавателното средство и експлоатационни ограничения за ВС, използвани в CAT операции. Тя съдържа пет раздела:
- Раздел 1 – Самолети;
 - Раздел 2 – Вертолети;
 - Раздел 3 – Планери;
 - Раздел 4 – Аеростати; и
 - Раздел 5 – Маса и центровка.
275. Настоящото становище обхваща раздели 1, 2 и 5.

⁴⁸ОВ L 204, 26.07.2006 г., стр. 1–9.

⁴⁹ Може да бъде намерено на уебсайта на Агенцията.

CAT.POL.A: Раздел 1 – Самолети**Общи положения**

276. Настоящият раздел транспонира подчасти F-I от EU-OPS.
277. Разделът се състои от четири глави:
- Глава 1 – Общи изисквания;
 - Глава 2 – Летателни характеристики клас А;
 - Глава 3 – Летателни характеристики клас В;
 - Глава 4 – Летателни характеристики клас С.

Сравнение с EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Запазено е съдържанието на правилата от подчасти F-I. Направени са редакционни корекции, за да се постигне съответствие с термините, използвани в други подчасти. В случаите, когато текстът от EU-OPS позволява други методи, текстът е преместен в AMC или е заличен, тъй като би изисквал дерогация съгласно член 14, параграф 6, ако критериите за алтернативата не са ясно посочени.
279. Допълнение 1 към OPS 1.545(b)(1) и (c)(1) е прехвърлено на равнището на AMC.

Глава 2 – Летателни характеристики клас А

280. Текстът на правилото е запазен без някаква значителна промяна.
281. Въз основа на получените коментари за стръмен подход стойностите на височина на прелитане на прага са завишени от 50 на 60 ft с цел привеждане в съответствие с NPA 25B-267 и предложението на подкомитета на JAA за летателните характеристики.

Глава 3 – Летателни характеристики клас В

282. Текстът на правилото е запазен без някаква значителна промяна.

Глава 4 – Летателни характеристики клас С

283. Текстът на правилото е запазен без някаква значителна промяна.

CAT.POL.H: Раздел 2 – Вертолети**Общи положения**

284. Настоящият раздел транспонира подчасти F-I от JAR-OPS 3.
285. Разделът се състои от четири глави:
- Глава 1 – Общи изисквания;
 - Глава 2 – Летателни характеристики клас 1;

- Глава 3 – Летателни характеристики клас 2;
- Глава 4 – Летателни характеристики клас 3.

Операции към/от площадки от обществен интерес – CAT.POL.H.225

286. Площадка от обществен интерес е площадка за кацане в болница, разположена в натоварена враждебна околна среда. При условие че не е оперативна база за HEMS, тя подлежи на облекчение от изискванията за летателни характеристики клас 1, тъй като зоната за кацане е прекалено малка за съответствие с процедура категория А или враждебната околна среда води до прекалено изискващ градиент на набиране на височина⁵⁰. Правилото се отнася за полети за HEMS, както и за прехвърляне между болници, за което не е необходимо разрешение за HEMS.
287. Операторът трябва да посочи площадки от обществен интерес, където не могат да се извършват полети с летателни характеристики клас 1, и да кандидатства за одобрение да извършва полети без осигурени възможности за безопасно принудително кацане. Съответно изискване към органите (ARO.OPS.220) нарежда на компетентния орган да включва списък на площадките от обществен интерес в одобрението.
288. Окончателното предложение съответства на JAR-OPS 3 с някои редакционни промени с подобряване на текста и привеждането му в съответствие с други изисквания. Разпоредбата предизвика редица реакции поради различно прилагане или неприлагане на JAR-OPS 3 в държавите-членки. След широко обсъждане с държавите-членки и експерти Агенцията стигна до заключението, че не може да установи досие за безопасността, което позволява промяна на целта или датите за прилагане на JAR-OPS 3. По-специално датите за прилагане могат да представляват проблем за решение на равнище Комисия, тъй като това излиза извън полето на законодателството за безопасност на въздушните операции.

Операции без осигурени възможности за безопасно принудително кацане – CAT.POL.H.305

289. Допълнение 1 към JAR-OPS 3.517(a) не е включено в настоящото правило за прилагане.
290. За целите на правната сигурност „комплектът от условия“ трябва да е ясно формулиран. Затова някои елементи от ACJ-2 към допълнение 1 към JAR-OPS 3.517(a) са повишени в материали за правилата, вместо да бъде оставена възможност за друго тълкуване. Методът за съответствие с такова условие е запазен в материалите за AMC.

⁵⁰ За площадки за кацане (в болници), които не са разположени в натоварена враждебна околна среда, могат да се прилагат разпоредбите за експозиция, които вече се съдържат в CAT.POL.H, тъй като това не е облекчение от изискванията за летателни характеристики клас 1.

Операции на вертолети над враждебна околна среда, разположена извън натоварена зона – CAT.POL.H.420

291. Враждебна околна среда, разположена извън натоварена зона, може да бъде определена като околна среда, в която:
- безопасно принудително кацане не може да се извърши, защото земната повърхност е неподходяща;
 - пътниците на вертолета не могат да бъдат адекватно защитени от природните сили; и
 - възможността за търсене и спасяване не е в съответствие с очакванията.
292. Източникът за параграф CAT.POL.H.420 е допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(е), което се основава оценка на риска, имаща за цел да осигури високо ниво на защита на пътниците при операции на търговския въздушен транспорт. Частта от изискването за защита на пътниците произтича от факта, че по дефиниция, когато се използва едновигателен вертолет с летателни характеристики от клас 3 над враждебна околна среда, в случай на отказ на критичен двигател това ще доведе до принудително кацане с възможни жертви.
293. Въпреки това, когато правилото е въведено през 1999 г., JAA признават икономическото въздействие на новата разпоредба и че не би могло веднага да са налице вертолети с подходящи летателни характеристики. Затова са включени материали за ръководство, за да се даде възможност операциите да продължат по-специално в:
- планини и
 - отдалечени зони, където е непрактично и непропорционално да се прекратят операциите с едновигателни вертолети и авиопаркът да се подмени с многодвигателни вертолети.
294. Поради различното прилагане на JAR-OPS 3 в държавите-членки разпоредбата се използва по-широко, отколкото са очаквали JAA през 1999 г. – чрез разрешаване на такива операции с едновигателни вертолети във всякаква враждебна околна среда или чрез одобряване на нови оператори.
295. Тъй като в момента някои многодвигателни вертолети биха могли да не отговарят на изискванията за летателни характеристики клас 1 или 2 за полети на по-големи височини, разпоредбите на JAR-OPS 3 са транспонирани в предложените правила за прилагане, за да се даде възможност операциите да продължат, докато се появят вертолети с по-добри летателни характеристики. Направени се някои преработки, за да се отрази възможно най-добре положението в държавите-членки.
296. Ново изискване към органите (ARO.OPS.215) изисква държавата-членка да определя тези планински и отдалечени зони, както и компетентният орган да прави преглед на оценката на риска и да разглежда техническата и икономическа обосновка за осъществяване на такива операции преди тяхното одобрение.
297. Ще бъде въведен нов GM, който да замени IEM към допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(е), който пояснява при какви обстоятелства могат да бъдат получени одобрения.

298. Някои държави-членки и заинтересовани страни твърдят, че предложеното правило не следва да бъде ограничено до планински или отдалечени зони, а да позволява полети във всяка враждебна среда. Въпреки това, в рамките на разполагаемата времева рамка заинтересованите страни и Агенцията не можаха да съберат подходящи данни и да установят досие за безопасност, което би доказало необходимост от преразглеждане на основния принцип на JAR-OPS 3, който е преминаване на авиопарковете към многодвигателни вертолети, предвид последващия технологичен напредък и по-голямата надеждност на едновдигателните вертолети. Затова Агенцията счита за преждевременно да се правят значителни промени в правилото в момента. Тя започна да събира подходящи данни и се предвижда да започне нормотворческа задача по този въпрос. Тази нормотворческа задача ще се занимае и с използването на вертолети с бутални двигатели.

CAT.POL.MAB: Раздел 5 – Маса и центровка

Общи положения

299. Настоящият раздел транспонира подчаст J от EU-OPS и JAR-OPS 3.
300. Разделът се състои от две глави:
- Глава 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга;
 - Глава 2 — Безмоторни въздухоплавателни средства.
301. Настоящото становище обхваща само глава 1.

Глава 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга

Специфични въпроси

302. Изискванията за маса и центровка за въздухоплавателни средства с моторна тяга са оставени заедно, тъй като бяха открити само дребни различия между самолети и вертолети. Полученият текст е приведен, доколкото е възможно, в съответствие с оригиналните изисквания от EU-OPS и JAR-OPS 3. Въпреки това той е оптимизиран и балансът между равнището на правила и AMC е подобрен, за да се осигури достатъчна гъвкавост и да се вземат предвид различните оперативни обстоятелства.
303. За момента изискванията за претегляне на ВС са запазени в CAT.POL.MAB.100(b). Те ще бъдат включени в част-M в рамките на нормотворческа задача MDM.047. Тази задача ще включва оценка на субектите/организациите, които имат право да претеглят ВС.
304. В CAT.POL.MAB.100(f) са включени допълнителни критерии за одобрение на стандартните маси за други товари, различни от пътници и регистриран багаж.
305. В CAT.POL.MAB.105(a) е заличено одобрението за пропускане на данни в документацията за масата и центровката, тъй като се подразбира, че тези

данни не липсват, а са предоставени другаде по начин, който осигурява лесен достъп до тях.

306. Разпоредбите за документацията за масата и центровката са разширени (CAT.POL.MAB.105(e)), за да включват използването на различни видове бордови системи за маса и центровка, с цел отчитане на съществуващите системи, които не са обхванати от EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Подчаст D – Инструменти, данни, оборудване

307. Настоящата подчаст съдържа общи изисквания за CAT операции. Тя се състои от четири раздела:
- Раздел 1 – Самолети;
 - Раздел 2 – Вертолети;
 - Раздел 3 – Планери; и
 - Раздел 4 – Аеростати.
308. Настоящото становище съдържа раздели 1 и 2.
309. Раздели 1 и 2 транспонират подчасти K и L от EU-OPS и JAR-OPS 3.
310. Текстът като цяло е изготвен, запазвайки, когато е практически възможно, основани на характеристики цели, т.е. на равнище правила и даване на спецификациите на системи/оборудване и начините за съответствие на равнище AMC.
311. Изискванията за оборудването са отделени от чисто експлоатационните изисквания, например относно използването на оборудването, които са съответно разгледани в CAT.OP.
312. Номерирането на правилата е запазено последователно във всеки раздел, като се използват еднакви номера и заглавия на правилата по една и съща тема за самолети и вертолети. Когато дадено правило е типично за самолети, номерът е пропуснат за вертолети, и обратното.
313. Изискванията за одобрение в CAT.IDE.A/H.100 относно инструментите и оборудването, изисквани от подчаст CAT.IDE, са пояснени в съответствие с изискванията на част-21. Добавени са разпоредби, за да се гарантира, че инструментите и оборудването, които не се изискват от част-CAT и не е необходимо да бъдат одобрявани съгласно част-21, не се използват за функции, свързани с безопасността, и не влияят на летателната годност.
314. Въведено е ново изискване, CAT.IDE.A/H.105 Минимум оборудване за полет, с цел разглеждане на операциите с отказали елементи в съответствие с OPS 1.030/3.030.
315. Изискванията за полетните записващи устройства са актуализирани съгласно NPA-OPS 39B (тип 1A FDR). Взети са предвид също така NPA-OPS 48A Запис на комуникациите по линия за предаване на данни за новопостроени самолети и NPA-OPS 67 Тип IVA полетните записващи устройства за вертолети.

316. Заличена е първата част на първоначалното изискване относно оборудване за полети при условия на обледенение в CAT.IDE.A/H.165, тъй като вече е обхваната в основно изискване 2.а.5.
317. Датата, на която записите на комуникациите по линия за предаване на данни да станат задължителни, следва в идеалния случай да съответства на датата, когато линията за предаване на данни се използва за основни VHF комуникации. Въпреки това в много коментари се иска достатъчно предизвестие, за да се избегне скъпо модернизиране. Затова се предлага записите на комуникациите по линия за предаване на данни да станат задължителни две години след влизането в сила на OPS регламента, т.е. на 8 април 2014 г.
318. CAT.IDE.A(H).250 Преносими пожарогасители: заличена е разпоредбата на OPS, която налага задължение за използването на пожарогасителния агент Халон, с цел привеждане в съответствие с Регламент (ЕО) № 1005/2009, който ще забрани неговото използване. Правилото съдържа обща цел за безопасност относно ефективността на пожарогасителния агент. Това ще позволи използването на Халон през преходния период.
319. Заличено е изискването, свързано с индикатор на космически лъчения (OPS 1.680/3.680), тъй като Основният регламент, който разглежда само намаляването на рисковете по отношение на безопасността, не осигурява правно основание за неговото транспониране, т.е. въпроси, свързани със здравето. Това заличаване избягва също така дублиране с друго европейско законодателство, по-специално свързаното със здравословните и безопасни условия на труд и защитата срещу радиация (Директива 96/29/Евратом на Съвета от 13 май 1996 година).

Раздел 1 – Самолети

320. Разширени са изискванията относно резервни електрически предпазители (CAT.IDE.A.110), в съответствие с ИКАО и EU-OPS и JAA NPA-OPS 43.
321. Облекчението за някои инструменти и оборудване, изисквани за полети по VFR през деня, за ВС, при които спазването ще изисква модернизиране, и което подлежи на одобрение от органа, в момента е директно дадено в правилото, за да се гарантира еднакво прилагане във всички държави-членки.
322. Добавено е изискване за система за обезопасяване на горната част на торса (UTR) на борда на малки самолети, CAT.IDE.A.205, съгласно NPA 26-20 за самолети с МТОМ под 5 700 kg, след препоръка на Бюрото за разследване на произшествия, адресирана до САА на Обединеното кралство и последващо проучване, проведено от САА на Обединеното кралство.
323. Дадено е също така определение на UTR, за да се осигури гъвкавост за съществуващите проектни решения. Прегледът на коментарите показва, че EU-OPS не са последователни в използването на термина „раменен колан“. Въпреки че изглежда, че има общо разбиране, че раменният колан включва предпазен колан и два презрамни колана, има редица самолети, които може да не са в съответствие с приложимите изисквания. Изключенията, получени от Европейската комисия по EU-OPS, потвърждават това мнение. Получени са

няколко коментара, за да се позволи използването на предпазни колани с диагонален презраменен колан на седалката на наблюдателя в пилотската кабина на самолети, където не е възможно монтирането на раменен колан с четири точки. Предвид последните новости във вътрешния дизайн на ВС, различни проектни решения за UTR осигуряват същото подобро ниво на безопасност за тези седалки на наблюдателите.

324. Въведени са изисквания относно TAWS клас А и клас В (CAT.IDE.A.150) в съответствие с NPA-OPS 39В.

Раздел 2 – Вертолети

325. Запазено е облекчението за изискванията за кислород за пилотите (CAT.IDE.H.240), както е дадено първоначално в JAR-OPS 3, за вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, експлоатирани между 10 000 ft и 13 000 ft, след коментари по CRD. Допълнителни изключения за кратки излизания между 13 000 ft и 16 000 ft, първоначално предвиждани от JAR-OPS 3 при специално одобрение на органа, ще трябва да се разглеждат чрез член 14 от Основния регламент. Тези допълнителни изключения не са в съответствие с SARP на ИКАО и за да бъдат одобрени, следва да се основават на конкретни мерки за намаляване на риска, например, опит на оператора, физиологическо приспособяване на пилота за определени височини. Освен това те обикновено са постижими само в определени райони (т.е. планински области).

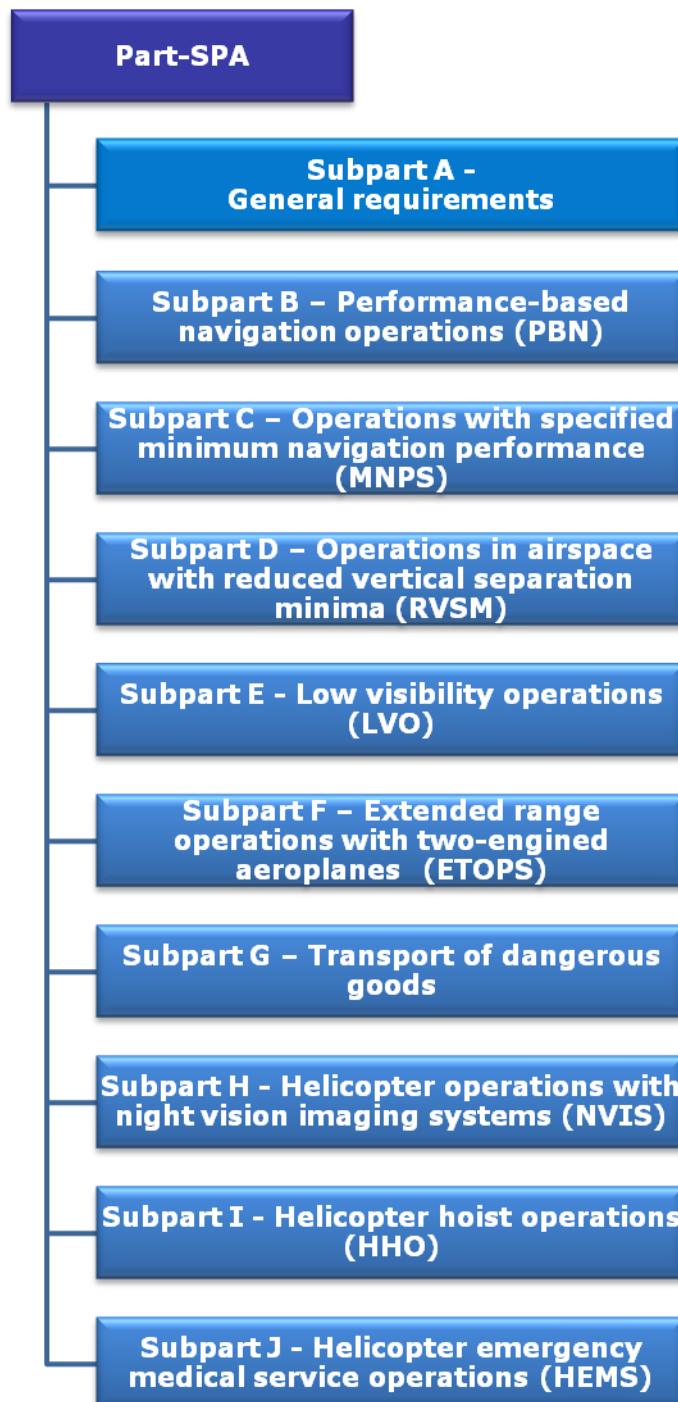
Приложение V – Част SPA

I. Обхват

326. Част-SPA съдържа изисквания към операторите за операциите, които изискват специално одобрение.
327. Част-SPA се състои от 10 подчасти:
- първата подчаст съдържа общите изисквания, приложими за всичките девет специални одобрения, които се разглеждат в част-SPA;
 - изискванията за деветте специални одобрения са дадени поотделно в отделна подчаст.

В следната таблица се прави преглед на структурата на част-SPA.

Фигура 11: Структура на част-SPA



328. Изискванията от част-SPA са приложими за търговски, както и за нетърговски оператори, със следните изключения:
- SPA.ETOPS се прилага само за CAT операции със самолети; и SPA.NVIS, SPA.HNO и
 - SPA.HEMS се прилагат само за CAT операции с вертолети.

II. Преглед на реакциите

329. Общо взето получените реакции показват като цяло подкрепа за версията на част-SPA в CRD.

III. Преглед на различията**Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3**

330. В следната таблица се прави преглед на съзнателните различия спрямо EU-OPS и JAR-OPS 3.

Таблица 9: Различия спрямо EU-OPS/JAR-OPS 3

Позоваване по EU-OPS/JAR-OPS3	Позоваване по EASA-EU	Описание на различието	Обосновка
Допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(d) алинея (с)(2)	SPA.HEMS.125	Изискванията на летателните характеристики са изменени, за да отразяват JAA HSST WP и позициите на заинтересованите страни след консултациите по NPA.	Включване на JAA HSST WP.
Допълнение 1 към JAR-OPS 3.175	неприложимо	Заличаване на одобрението за крайбрежни операции.	В JAR-OPS 3 няма обективни критерии.

Различия спрямо приложение 6 на ИКАО

331. Становището не съдържа изисквания, които биха били по-малко ограничителни от сега приложимите стандарти на ИКАО.

IV. Списък на предлаганите нормотворчески задачи

332. По време на етапите на консултация със заинтересованите страни бяха идентифицирани редица въпроси, които – ако бяха разгледани в настоящото становище – щяха далеч да надхвърлят мандата на Агенцията да транспонира съдържанието на съществуващите правила. Тези въпроси обаче бяха документирани и ще бъдат разгледани в отделни нормотворчески задачи, за да се даде възможност за консултации със заинтересованите страни и за тяхното участие. В следната таблица се прави преглед на предлаганите нормотворчески задачи.

Таблица 10: Предложения за нормотворчески задачи

Част, позоваване на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
SPA	Одобрение за провеждане на крайбрежни операции	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Цялостно преразглеждане на EU-OPS подчаст Е. Това се отнася особено за правилата относно експлоатация APV, LTS CAT I, OTS CAT II и с използване на EVS, последните изменения на SARP на ИКАО, новите технологични постижения, като синтетични визуални системи (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Разработване на пропорционални правила за операции по NVIS за операции, различни от CAT(H)	OPS.096
SPA.HHO	Да се разработи по-скоро един раздел за всички операции с хора като външен товар, отколкото тези изисквания да се разделят в част-SPA и част-SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Транспониране на JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Подчаст А – Общи изисквания**Общи положения**

333. Настоящата подчаст съдържа общи изисквания за операторите за получаване и притежаване на специално одобрение. Настоящата подчаст трябва да се чете заедно с подчастта, съдържаща изискванията за дадено специално одобрение.

SPA.GEN.100 Компетентен орган

334. Настоящото изискване определя компетентния органи и прави различие между търговски и нетърговски оператори.

335. С цел запазване на съответствие с приложение 6 на ИКАО, част II, настоящото изискване предвижда, че за нетърговските оператори, които използват ВС, регистрирани в трета страна, специалните одобрения за PBN, MNPS и RVSM следва да се издават от държавата на регистрацията на третата страна.

SPA.GEN.105 Заявление за специално одобрение

336. Агенцията включи позоваване на „оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията“. Оперативните данни за ВС са комплект от данни, които производителят на ВС трябва да представи по време на процеса на сертифициране за сертификат за тип в подкрепа на безопасната експлоатация на типа ВС. Някои от тези данни ще станат задължителни за операторите, дотолкова доколкото те трябва да изготвят своите списъци на минималното оборудване (MEL) и програми за обучение въз основа на тези данни. Оперативните данни за ВС следователно представляват минимални изисквания за тип ВС с цел осигуряване на хармонизирано ниво на безопасност.
337. CRD към NPA 2009-01 „Сертификат за експлоатационна годност“ и „Директиви за безопасност“, публикуван на 13 май 2011 г., дава допълнителни пояснения.

SPA.GEN.110 Права на оператор, притежаващ специално одобрение

338. Изискването гласи, че специалните одобрения за нетърговски операции се документират в „списък на специалните одобрения“, а тези за търговски операции – в „спецификациите на операции“ (OPSPECS). Съответните изисквания към органите са посочени в част-ARO. Формулярите за „OPSPECS“ и „списък на специалните одобрения“ са дадени като допълнения II и III към част-ARO.

SPA.GEN.115 Промени в операциите, които подлежат на специално одобрение

339. Настоящото изискване посочва, че всяка промяна, която засяга условията на специалното одобрение, изисква предварително одобрение на компетентния орган. Това включва разработването на алтернативни начини за съответствие.
340. Затова следва да се отбележи, че SPA изискванията и съответните материали за AMC са изготвени с намерението, че алтернативните начини за съответствие на търговски и нетърговски оператори изискват предварителното одобрение на техния компетентен орган.

SPA.GEN.120 Продължаваща валидност на специално одобрение

341. Настоящото изискване се основава на концепцията за продължаваща валидност на одобренията, което е в съответствие с подхода, възприет за всички свързани с операторите одобрения и свидетелства.
342. Агенцията добави позоваване на оперативните данни за ВС като допълнителен критерий за поддържане на валидността на специалното одобрение.

VI. SPA.PBN: Подчаст В – Навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN)**Общи положения**

343. Настоящата подчаст разглежда специалното одобрение за операции в строго определено въздушно пространство, където са установени спецификации за навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN). Тя включва следните спецификации:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- Basic-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH⁵¹

344. Настоящата подчаст транспонира EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Операции по PBN

345. Агенцията изисква специално одобрение за всички операции по PBN с изключение на RNAV5 (B-RNAV). Агенцията стигна до заключението, че операциите във въздушно пространство RNAV5 не представляват толкова критична за безопасността операция, че да оправдават специално одобрение.

346. Агенцията е съгласна с мнението на някои нетърговски оператори да се прави разлика между търговски и нетърговски операции и отново да се прецени необходимостта и целесъобразността на концепцията за експлоатационни одобрения. Затова Агенцията възнамерява да започне нормотворческа задача MDM.062 със следния обхват:

- разработване на правила за част-FCL относно изискванията за обучение за операции по PBN;
- преглед на обосновката за необходимост от одобрение за експлоатация за всяка операция по PBN за CAT, NCC и NCO оператори и оценка, дали съществуват алтернативи на одобрението за експлоатация, напр. изискванията в част-FCL; и
- разработване на AMC за одобрение за експлоатация в SPA.PBN, което се основава на съществуващите материали за AMC 20.

347. GM към настоящото изискване ще осигури допълнителна информация относно критериите за одобрението и експлоатацията, както е посочено в материалите за AMC 20 и/или в Doc 9613 на ИКАО (Ръководство за PBN).

⁵¹ RNAV: зонална навигация; RNP: изискуеми навигационни характеристики; AR: изисква се разрешение; APCH: подход.

VII. SPA.MNPS: Подчаст С – Операции с определени минимални навигационни характеристики (MNPS)**Общи положения**

348. Настоящата подчаст съдържа изискванията за специално одобрение, за да се позволи експлоатация по спецификации на минималните навигационни характеристики (MNPS) в определено въздушно пространство в съответствие с допълнителни регионални процедури.
349. Подчаст MNPS транспонира EU-OPS 1.243 и 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Подчаст D – Експлоатация във въздушно пространство с намалени минимума на вертикална сепарация (RVSM)**Общи положения**

350. Настоящата подчаст съдържа изискванията за специално одобрение за експлоатация в определен обем въздушно пространство, където се прилага намален минимум на вертикална сепарация от 300 m (1 000 ft).
351. Тя транспонира EU-OPS 1.241 и съдържа части от текста на правило TGL 6 (Материали за ръководство относно одобрението на ВС и оператори за полет във въздушно пространство над FL 290, където се прилага намален минимум на вертикална сепарация от 300 m (1 000 ft)).

IX. SPA.LVO: Подчаст – Експлоатация при намалена видимост (LVO)**Общи положения**

352. Настоящата подчаст съдържа специалното одобрение за експлоатация при намалена видимост, която се състои от следните операции:
- излитане при намалена видимост (LVTO);
 - CAT I с намален минимум за кацане (LTS CAT I);
 - стандартна категория II (CAT II);
 - различна от стандартна категория II (OTS CAT II);
 - стандартна категория II (CAT III); и
 - подход при използване на усъвършенствани системи за наблюдение (EVS), за които се прилага експлоатационно признаване относно минимумите за далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR).
353. Тази подчаст транспонира свързаните с LVO правила от подчаст E на EU-OPS и JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Експлоатация при намалена видимост (LVO)

354. Настоящото изискване определя кои операции представляват LVO.
355. LVO заедно с най-ниските експлоатационни минимума са определени в „Приложение I – Определения на термините, използвани в приложения II до VIII“ (Приложение I – Определения).
356. В съответствие с EU-OPS, LVTO операциите се определят като излитания с RVR под 400 m. EU-OPS изисква програма за обучение за LVTO и допълнителни специални одобрения за излитания с RVR под 150 m за излитания с RVR под 125 m. Предложеното изискване съответства на тези разпоредби, но малко променя концепцията. Има само едно единствено одобрение за LVTO, което ще определя одобрения експлоатационен минимум.
357. Агенцията споделя становището на повечето заинтересовани страни, че EU-OPS класифицира EVS операциите като LVO, например в допълнение 1 към OPS 1.450 и допълнение 1 към OPS 1.455. Текстът на предложеното правило пояснява, че само такива EVS операции следва да се разглеждат като LVO, за които се прилага експлоатационно признаване относно минимумите за RVR.

SPA.LVO.110 Общи експлоатационни изисквания

358. Агенцията транспонира съдържанието на допълнение 1 към OPS 1.455 (b)(2)(ix), което изисква радиовисотомер за определяне на съобщаваните височини под 200 ft над прага на летището. Въз основа на консултациите със заинтересованите страни Агенцията запазва това изискване и за операции при използване на EVS и не предлага изменение на EU-OPS в това отношение.
359. За LVO операции при използване на EVS все още се прави оценка на възможните изменения на настоящите изисквания на EU-OPS за оборудването за определяне на съобщаваните височини, както и тяхното въздействие върху експлоатационните минимума на летището за NPA, APV и PA операции, отчитайки цялата налична документация.

SPA.LVO.115 Съображения, свързани с летището

360. Това изискване пояснява, че съгласно EU-OPS, LVO може да се извършва само ако избраното летище е установило процедури при намалена видимост (LVP). Изискването се прилага за всички операции с видимост под 800 m.
361. Допълнителна алинея изисква, че на летища извън Европейския съюз, където може да не се използва терминът LVP, операторът гарантира, че за тези летища са установени еквивалентни процедури, които се придържат към изискванията на LVP.

Бъдещи нормотворчески задачи

362. В рамките на мандата, даден на Агенцията, съществуващият текст на правилото в EU-OPS е преработен само там, където трябва да се коригират очевидни грешки, изискват се съществени изменения в интерес на безопасността, или целта на правилото е неясна.
363. Агенцията счита, че е необходима задълбочена преработка на изискванията, произхождащи от подчаст Е. Това се отнася по-специално за правилата

относно APV (подход за кацане с използване на вертикална навигация), експлоатация LTS CAT I, OTS CAT II и с EVS. За това се изисква отделна нормотворческа задача, която отчита последните изменения на SARP на ИКАО, новите технологични постижения, като синтетични визуални системи (SVS) и комбинирани визуални системи (CVS).

X. SPA.ETOPS: Подчаст F – Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS)

Общи положения

364. Настоящата подчаст съдържа изискванията за специално одобрение за увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя при CAT операции.
365. Тази подчаст транспонира EU-OPS 1.246.

Текущи и бъдещи нормотворчески задачи

366. Следва да се отбележи, че тези изисквания ще претърпят допълнителни изменения в близко бъдеще поради следните причини:
- съответните материали за AMC 20-6 бяха предложени в NPA 2008-01 и решението беше публикувано на 16 декември 2010 г.;
 - в началото на 2012 г. се очаква ИКАО да публикува писмо, съдържащо предложения за изменения на изискванията за увеличен обхват на експлоатация, които обхващат не само самолети с два двигателя, но и самолети с повече от два двигателя; и
 - както бе споменато по-горе, планираните минимума за резервно летище при ETOPS полети трябва да се актуализират, за да включват експлоатация APV.

XI: SPA.DG: Подчаст G – Превоз на опасни товари

Общи положения

367. Настоящата подчаст съдържа специалното одобрение за превоз на опасни товари, както е посочено в техническите инструкции на ИКАО. Тя транспонира EU-OPS/JAR-OPS 3 подчаст R и JAA NPA-OPS 70.

Сравнение с EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Агенцията предлага динамично позоваване на техническите инструкции на ИКАО. Затова в правилата се прилагане не се повтарят извлечения от техническите инструкции. Следователно SPA.DG е по-къса от подчасти R от EU-OPS и JAR-OPS 3. Посочени са единствено изискванията, определящи конкретни отговорности на операторите.

XII. SPA.NVIS: Подчаст Н – Операции на вертолети при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта**Общи положения**

369. Настоящата подчаст съдържа специалното одобрение за полети по VFR през нощта с помощта на системи за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS) при CAT операции с вертолети. Тя транспонира JAR-OPS 3.005(j) и TGL-34.
370. При първоначалното си изготвяне TGL-34 се основава отчасти на военен опит и съдържа елементи, които са специфични за военни операции, например препоръка за използване на инфрачервени светлини. При експлоатация в CAT не съществува необходимост от провеждане на тайни операции и тези препоръки са заличени.

SPA.NVIS.100 Експлоатация при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS)

371. Включен е текст, който да ограничи прилагането за онези оператори на вертолети, които притежават AOC за CAT операции.

SPA.NVIS.120 Експлоатационни минимуми за NVIS

372. Експлоатационните минимуми за NVIS не бива да са по-ниски от метеорологичните минимуми за VFR за типа извършвани нощни операции. NVIS е помощно средство, което подобрява визуалните ориентири през нощта, затова минимумите за VFR през нощта остават, както са определени за дейността, при която се използва NVIS, например прилагат се минимумите за HEMS, когато се извършва HEMS с помощта на NVIS.

SPA.NVIS.130 Изисквания към екипажа при NVIS операции

373. Текстът е изменен за целите на състава на екипажа, за да прави разлика между изисквания за сертифициране, за конкретните видове операции и ръководството за експлоатация. Правилото е изменено, като е разделено на две алинеи, които поставят конкретни критерии и цели за подбор, опит, квалификация, скорошен опит и състав на екипажа. Предвидени са изисквания за обучение и проверка за членовете на полетния екипаж и спомагателните членове на екипажа.

SPA.NVIS.140 Информация и документация

374. Този нов в сравнение с TGL-34 параграф описва кои специфични за NVIS елементи следва да бъдат разгледани в ръководството за експлоатация.

Бъдещи нормотворчески задачи

375. Целта на NPA 2009-02b е възможност за използване на NVIS за всички типове ВС. TGL-34 е разработено обаче за CAT с вертолети и предложенията в NPA биха могли да са прекалено ограничителни за други операции. Въпросът за NVIS изисквания за експлоатация, различна от CAT и различна от с вертолети би могъл да е предмет на бъдеща нормотворческа задача (OPS.096). Понастоящем няма известни такива операции и експертите не могат да вземат решение относно какво би могло да е пропорционално за такива видове операции. Затова подчаст SPA.NVIS е ограничена за CAT операции с вертолети в очакване на резултата от тази бъдеща нормотворческа задача.

XIII.SPA.ННО: Подчаст I – Подемни работи с вертолети**Общи положения**

376. Настоящата подчаст съдържа изискванията за специално одобрение за подемни работи с вертолети (ННО). Тя транспонира допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(h) и проекта на JAA NPA-OPS 69.
377. Агенцията отбеляза, че няколко коментара разглеждат подемни работи по време на мисии за търсене и спасяване. Счита се, че търсенето и спасяването, както и планинското спасяване, попадат извън компетентността на Агенцията. Тези коментари, които сочат, че определени изисквания не трябва да се прилагат за такива операции, следователно са оставени настрана.
378. Търсенето и спасяването и подобни услуги остават отговорност на отделните държави-членки. Държавите следва да осигуряват, доколкото е възможно, тези услуги да се извършват съгласно целите на Основния регламент.
379. Редица коментари се отнасят за липсата на подходящи разпоредби за специализирани авиационни дейности. ННО, вече посочени в JAR-OPS 3, винаги са се считали като CAT дейност – оттук изискването за отчетност за отказ на двигател съгласно изискванията за клас D сертифициране на операции с хора като външен товар (НЕС). НЕС класове А, В и С (не-CAT дейности) ще бъдат разгледани в част-SPO чрез изискване към оператора да установи подходящи стандартни експлоатационни процедури (експлоатационни практики за безопасност). В групите за преразглеждане беше постигнат консенсус за този подход.

SPA.ННО.100 Подемни работи с вертолети (ННО)

380. В момента това правило съдържа само елементи за допълнително одобрение за ННО; всички останали елементи са обхванати от издаването на АОС, което е едно от условията, които трябва да се изпълнят. Следователно изискването разглежда само варианти на АОС.

SPA.ННО.110 Изисквания за оборудването за ННО

381. ННО се занимава с CAT операции (НЕС клас D); затова системата от устройства за превоз на хора (PCDS) подлежи на одобрение за летателна годност. Одобрението за лебедката и свързаното оборудване ще съдържа инструкции за продължаваща летателна годност и операторът отговаря за тяхното изпълнение.

SPA.ННО.115 Комуникации при ННО

382. Текстът е подобрен с цел поясняване, че „наземният персонал“ следва да е на експлоатационната площадка за ННО. Въпреки това, когато се извършват ННО на експлоатационна площадка за HEMS, на място би могло да няма наземен персонал; затова е включено облекчение за ННО на експлоатационна площадка за HEMS.

SPA.ННО.125 Изисквания за летателни характеристики за ННО

383. ННО не разчитат на класовете летателни характеристики; затова в правилото специално се разглежда въпросът за летателните характеристики.

384. Редица коментари се отнасят за приложимостта на отчетността за отказ на двигател. Основното изискване за ННО, извършвани като CAT, е че вертолетът трябва да може да издържи на отказ на основен двигател без опасност за окачените хора/товар, трети страни или имущество. С лебедка се прехвърля пътник, който е платил билет, а не член на екипажа. Отчетността за отказ на двигател изключва от изпълнението на този вид CAT операция вертолети, сертифицирани в категория В.

SPA.ННО.130 Изисквания към екипажа за ННО

385. Правилото е изменено, като е разделено на две алинеи, които поставят конкретни критерии и цели за подбор, опит, квалификация, скорошен опит и състав на екипажа. Предвидени са изисквания за обучение и проверка за членовете на полетния екипаж и спомагателните членове на екипажа, както и изискване за специален инструктаж на пътниците при ННО.

SPA.ННО.140 Информация и документация

386. Няколко коментара изискват повторното въвеждане на изискване за допълнение на ръководството за експлоатация. Изискването за допълнение няма да бъде обективно правило, тъй като би пречило на интегрирано ръководство за експлоатация. Въпреки това, сега този параграф определя кои характерни за ННО елементи се разглеждат в ръководството за експлоатация, изисквано в ORO.MLR. Операторът трябва да реши как най-добре да включи тези елементи, което може да стане и под формата на допълнение.

Бъдещи нормотворчески задачи

387. Бяха получени коментари относно ННО при не-CAT операции. Ще бъде предприета нормотворческа задача (OPS.067) с цел допълнително проучване на правилата, включени в част-SPO, и на това, дали всички ННО операции да бъдат разгледани в част-SPA.

XIV. SPA.HEMS: Подчаст J – Операции по превоз с вертолет за спешна медицинска помощ**Общи положения**

388. Настоящата подчаст съдържа изискванията за специално одобрение за превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS). Тя транспонира допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(d) и отчасти работен документ HSST-WP-07-03.4.

Летателни характеристики на вертолета

389. Правилото е разширено, за да отразява по-добре философията на HEMS, транспонирана от JAA. В момента изискването прави ясна разлика между: „оперативна база за HEMS“, където в случай на натоварена враждебна околна среда следва да има нулев риск; болница, разположена във враждебна околна среда, където рискът следва да се сведе до приемлива цел за безопасност – оттам позоваването на одобрението, което се съдържа в CAT.POL.H.225; болница, разположена извън враждебна околна среда, където CAT.POL.H.305 вече предвижда облекчение; и „експлоатационна площадка за HEMS“, където рискът е възможно най-малък.

SPA.HEMS.100 Превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)

390. В момента този раздел съдържа само елементи за допълнително одобрение за HEMS; всички останали елементи са обхванати от издаването на АОС, което е едно от условията, които трябва да се изпълнят. Следователно изискването разглежда само варианти на АОС.

SPA.HEMS.120 Експлоатационни минимуми за HEMS

391. Тъй като минималният брой на членовете на екипажа винаги е един пилот и един спомагателен член на екипажа, за този състав на екипажа се прилагат експлоатационните минимуми за един пилот. Експлоатационните минимуми за двама пилоти се прилагат само в случаите, когато екипажът се състои от двама пилоти. Спомагателният член на екипажа в операции по HEMS не е пилот и следователно операцията не може да бъде призната като такава. Фактът, че експлоатационните минимуми за един пилот вече са по-ниски, отколкото стандартните експлоатационни минимуми, вече отчита допълнителния спомагателен член на екипажа (вж. също SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Изисквания за летателни характеристики за HEMS операции

392. В резултат на консултациите по HSST/WP-07/03.4 е добавен текст. Изискванията предвиждат експозиция (този термин се използва, за да се избегне по-дългият правилен термин „операция без осигурени възможности за безопасно принудително кацане“) по време на излитане и кацане в случаите определени в буква (b).

SPA.HEMS.130 Изисквания към екипажа

393. Правилото е изменено, като е разделено на две алинеи, които поставят конкретни критерии и цели за подбор, опит, квалификация, скорошен опит и състав на екипажа. Предвидени са изисквания за обучение и проверка за членовете на полетния екипаж и спомагателните членове на екипажа.

394. Предназначението на 30-минутния полет само по прибори е да играе ролята на процедура за намаляване на риска, с цел пилотите да не губят контрол, когато по невнимание навлязат в инструментални метеорологични условия (IMC). Тъй като това не е призната процедура по смисъла на FCL, не е необходимо да се изисква обучение от полетен инструктор (FI).

395. С цел правна яснота и заради получените коментари, изключителните обстоятелства, при които броят на членовете на екипажа може да бъде намален, са посочени в (e)(1).

SPA.HEMS.135 Инструктаж за пътниците

396. В рамките на операции HEMS е често срещано пациентите да са в безсъзнание или под въздействието на лекарства, до степен на пълна безпомощност. Освен това те може да се привързани за носилка, когато не могат да се движат. В тези случаи не е възможно да се проведе инструктаж за безопасност, подобен на този при нормален полет за превоз на пътници. Командирът и медицинският персонал на борда трябва да преценят до каква степен пациентът е в състояние да разбере инструктажа, и да предоставят инструктаж, който зависи от медицинското състояние на пациента.

SPA.HEMS.140 Информация и документация

397. Няколко коментара изискват повторното въвеждане на изискване за допълнение на ръководството за експлоатация. Изискването за допълнение няма да бъде обективно правило, тъй като би пречило на интегрирано ръководство за експлоатация. Въпреки това, сега този параграф определя кои характерни за HEMS елементи се разглеждат в ръководството за експлоатация, изисквано в ORO.MLR. Операторът трябва да реши как най-добре да включи тези елементи, което може да стане и под формата на допълнение.

398. Някои елементи, които преди това се съдържаха в AMC/GM, в момента са включени в правилото за прилагане за осигуряване на последователност по отношение на специалните одобрения за операции с вертолети.

SPA.HEMS.150 Зареждане с гориво

399. Текстът е включен, след като коментатор обърна внимание на необходимостта от подходящи разпоредби за операции HEMS, предлагайки облекчението, съдържащо се първоначално в допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(f), да бъде приложимо и за HEMS.

SPA.HEMS.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане

400. Текстът е въведен отново специално за операции HEMS, при които пациентът може да не е в състояние да се евакуира от вертолета, в случай на аварийни ситуации по време на зареждане.

АКРОНИМИ/СЪКРАЩЕНИЯ В ЧАСТ-САТ И ЧАСТ-SPA**- само за справка -**

AAC	аеронавигационни административни комуникации
AAD	отклонение спрямо предписаната височина
AAL	над нивото на летището
AC	променлив ток
ACAS II	бордна система за избягване на сблъсък във въздуха II
ADF	автоматичен радиопеленгатор (курсов радиофар)
ADG	задвижван с въздух генератор
ADS	автоматичен зависим обзор
ADS-B	автоматичен зависим обзор – радиопредаване
ADS-C	автоматичен зависим обзор – контракт
AeMC	авиомедицински център
AEO	всички двигатели работещи
AFCS	автоматична система за управление на полет
AFM	ръководство за летателна експлоатация на въздухоплавателно средство
AFN	уведомление за полета на ВС
AFN	уведомление за службите за ОВД
AGL	над нивото на земята
AHRS	референтна система за положение и насочване
AIS (АИО)	аеронавигационно информационно обслужване
ALS	осветителна система на подхода
ALSF	осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
AMC	приемливи начини за съответствие
AMSL	над средното морско равнище
ANP	действителни навигационни характеристики
AOC	свидетелство за авиационен оператор
APCH	подход
APU	спомагателна силова установка
APV	подход за кацане с използване на вертикална навигация
AR	контролирани маршрути
AR	изисква се разрешение
AR	изисквания към органите

ARA	подход за кацане с борден радар
ASC	Комитет за авиационна безопасност
ASDA	разполагаема дистанция за прекратено излитане
КВД	Контрол на въздушното движение
ATO	одобрена организация за обучение
ATPL	свидетелство за правоспособност на транспортен пилот
ATQP	алтернативна програма за обучение и квалификация
ОВД	обслужване на въздушното движение
AVGAS	авиационен бензин
AVTAG	други видове гориво
B-RNAV	основна зонална навигация
BALS	основно оборудване на осветителната система на подхода
CAP	контролни параметри за достъп
CDFA	финален подход с непрекъснато снижение
CDL	списък с отклонения на конфигурацията
CFIT	контролиран полет в терена
CG	центровка (център на тежестта)
cm	сантиметри
CM	управление на конфигурация/контекст
CMA	подход на постоянен мониторинг
CMV	конвертирана метеорологична видимост
СМРА	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
CofA	сертификат за летателна годност
CPA	най-близка точка на подхода
CPDLC	комуникация „ръководител на полети – пилот“ по линия за предаване на данни
CPL	свидетелство за правоспособност на професионален пилот
CRM	управление на ресурсите на екипажа
CRT	инструмент за отговор на коментари
CVR	магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина
DA	височина за вземане на решение
D-ATIS	автоматично летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DC	прав ток
DCL	разрешение за излитане
DDM	разлика в дълбочината на модулацията
D-FIS	полетно информационно обслужване по линия за предаване на

	данни
DGOR	доклад за събитие за опасни товари
DH	височина на вземане на решение
DME	оборудване за дистанционно измерване на разстояние
D-OTIS	оперативно летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DR	разстояние за вземане на решение
DSTRK	желана пътна линия на ВС
EASP	Европейска програма за авиационна безопасност
EK	Европейска комисия
EFB	електронна система за бордова документация
EFIS	електронна пилотажно-приборна система
EGT	температура на изходящите газове
ELT(AD)	авариен предавател (с автоматично изхвърляне)
ELT(AF)	авариен предавател (автоматично фиксиран)
ELT(AP)	авариен предавател (автоматично преносим)
ELT(S)	автоматичен авариен предавател
EPE	оценка на грешката на позицията
EPR	съотношение на налягането на двигателя
EPU	оценка на несигурността на позицията
ERA	резервно летище по маршрута
ESSG	Ръководна група по европейската програма SAFA
ETOPS	Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя
ETSO	Европейски правила за технически стандарти
EUROCAE	Европейска организация за оборудване за гражданското въздухоплаване
EVS	усъвършенствана визуална система
FAA	Федерална администрация за въздухоплаване
FAF	точка/ориентир за финален подход
FAK	комплект за оказване на първа помощ
FALS	пълно оборудване на осветителната система на подхода
FANS	бъдеща аеронавигационна система
FAP	точка за финален подход
FATO	зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане
FDM	наблюдение на полетните данни
FDR	полетно записващо устройство
FFS	тренажор за пълна имитация на полета
FI	полетен инструктор

FL	полетно ниво
FM	честотен модулатор
FMS	система за управление на полета
FOR	зрително поле
FOV	зрително поле
FSTD	летателен тренажор
ft	фута
FTD	средство за летателно обучение
g	грам
g	земно притегляне
GBAS	наземно базирана спомагателна система
GCAS	система за избягване на сблъсък със земята
GIDS	наземна система за откриване на лед
GLS	наземно базирана спомагателна система за кацане
GM	материали за ръководство
GNSS	глобална навигационна спътникова система
GPS	глобална система за позициониране
GPWS	система за предупреждение за опасно сближение със земята
HEMS	полет за спешно медицинско осигуряване с вертолет
HF	висока честота
HI/MI	висока интензивност/средна интензивност
HIALS	система на подхода с високоинтензивно осветление
HLL	списък на ограниченията на вертолетните площадки
HoT	време за действие на противообледенителна течност
hPa	хектопаскал
HUD	горен (челен) дисплей
HUDLS	система за насочване при кацане с индикация върху горен дисплей
IAF	точка/ориентир за първоначален подход
IALS	средно оборудване на осветителната система на подхода
ИКАО	Международна организация за гражданска авиация
IF	междинен ориентир
IFR	правила за полети по прибори
IGE	земно въздействие
ILS	инструментална система за кацане
IMC	инструментални метеорологични условия
inHg	инча живачен стълб

INS	инерционна навигационна система
IORS	вътрешна система за докладване на събития
IP	междинна точка
IR	правило за прилагане
IRNAV/IAN	интегрирана зонална навигация
IRS	инерциална референтна система
ISA	международна стандартна атмосфера
IV	интравенозен
JAA	Обединени авиационни власти
JAR	Общи авиационни изисквания
JET 1/A/A1	керосин
JET B	други видове гориво
JIP	Обединена изпълнителна процедура
JP-4	други видове гориво
km	километри
kN	килонютон
KSS	Формула на Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	възел
LAT/LONG	географска ширина/дължина
LED	светодиод
LIFUS	полет в рейсови условия под надзор
LNAV	странична навигация
LoA	документ за съгласие
LOC	курсов излъчвател
LOE	оценка на изпълнението на полети в рейсови условия
LOFT	обучение с имитация на реални рейсови полети
LOS	повърхност с ограничени препятствия
LOUT	най-ниска работна температура
LP	характеристики на курсовия предавател
LPV	точен подход със странична и вертикална навигация
LRNS	система за далечна навигация
LVO	експлоатация при намалена видимост
LVP	процедури при намалена видимост
LVTO	излитане при намалена видимост
m	метри
MALS	система на подхода със средно интензивно осветление
MALSF	система на подхода със средно интензивно осветление с

	последователни мигащи светлини
MALSR	система на подхода със средно интензивно осветление със светлини по продължение на пистата
MAPt	точка за преминаване на втори кръг
MCTOM	максимална сертифицирана излетна маса
MDA	минимална височина на снижаване
MDA/H	минимална височина на снижаване
MDH	минимална височина на снижаване
MEA	минимална безопасна височина по маршрута
MEL	списък на минималното оборудване
METAR	сведение за извършено редовно наблюдение на времето <i>/в международен метеорологичен цифров код/</i>
MGA	минимална безопасна височина по картната мрежа
MHz	мегахерц
MID	средна точка
ml	милилитра
MLS	микровълнова система за кацане
MMEL	базов списък на минималното оборудване
MNPS	спецификации на минималните навигационни характеристики
MOC	минимална височина над препятствията
MOCA	минимална височина на прелитане над препятствията
MOPS	стандарты за минималните експлоатационни характеристики
MORA	минимална безопасна височина извън маршрута
MPSC	максимално одобрена пътническа конфигурация
mSv	милисиверт
NADP	процедура за намаляване на шума при отлитане
NALS	отсъства оборудване на осветителната система на подхода
NAV	навигация
NDB	ненасочена приводна радиостанция
N _F	обороти на свободната силова турбина
NM	морски мили
NOTAM	известия за авиаторите
NPA	неточен подход
NVG	очила за нощно виждане
OAT	температура на външния въздух
OCH	относителна височина на прелитане над препятствията
OCL	минимална височина на прелитане над препятствия
ODALS	всенасочена осветителна система на подхода

OEI	един неработещ двигател
OFS	повърхност свободна от препятствия
OGE	извън зоната на влияние на земята
OIP	изместена точка на началото
OM	ръководство за експлоатация
ONC	оперативна навигационна карта
OSD	оперативни данни за ВС
otCMPA	въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга
PAPI	визуален индикатор за траектория на точен подход за кацане
PAR	радиолокатор за точен подход
PBE	защитна дихателна екипировка
PBN	навигация базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС
PCDS	система от устройства за превоз на хора
PDP	предварително определена точка
PNR	граница за връщане
POH	експлоатационен наръчник на пилота
PRM (ЛНП)	лице с намалена подвижност
QFE	атмосферно налягане на нивото на летището (или на прага на пистата за излитане и кацане)
QNH	настройване на висотомера за отчитане на превишението спрямо морското ниво, когато въздухоплавателното средство е на земята
R/T	радиотелефония
RA	инструкции за разрешаване на конфликти
RAT	турбина, задвижваща се от насрещния въздушен поток
RCC	координационни центрове за спасяване
RCF	намалено гориво за случайни отклонения
RCLL	осветление по осовата линия на пистата за излитане и кацане
RFC	маршрутна карта
RNAV	зонална навигация
RNAV 5	B-RNAV, основна зонална навигация
RNP	изискуеми навигационни характеристики
RNPX	изискуеми навигационни характеристики X
ROD	скорост на снижаване
RTCA	Радиотехническа комисия по авионавтика
RTZL	светлини в зоната за опиране на пистата за излитане и кацане
RVR	далечина на видимост на пистата за излитане и кацане

RVSM	намалени минимуми за вертикална сепарация
SACA	оценка на безопасността на ВС на Общността
	оценка на безопасността на чуждестранни ВС
SAE ARP	препоръчителни практики за въздушното пространство на Асоциацията на автомобилните инженери
SALS	обикновена осветителна система на подхода
SALSF	къса осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
SAP	стабилизиран подход
SAP	параметри за достъп до системата (системни параметри за достъп)
SAR	търсене и спасяване
SBAS	спътникова система за повишаване на точността
SCP	специални категории пътници
SID	стандартно отлитане по прибори
SMS	система за управление на безопасността
SPECI	авиационно избран специален доклад за въздухоплаването
SRA	подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор
SRE	обзорен радиолокатор, съставна част от системата за кацане
SSALF	опростена къса осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
SSALR	опростена къса осветителна система със светлини по продължение на пистата
SSALS	опростена къса осветителна система на подхода
SSP	национална програма за безопасност
SSR	вторичен обзорен радиолокатор (указващ барометричната височина)
STC	допълнителен типов сертификат
SVS	синтетична визуална система
TA	консултативни съобщения за въздушната обстановка
TAC	карта за подход към летището
TAFS	прогноза за времето в района на летището
TAS	действителна въздушна скорост
TAWS	система за предупреждение за опасно сближаване с терена
TCAS	система за алармиране за други въздухоплавателни средства и избягване на сблъскване
TCCA	Транспорт Канада, гражданско въздухоплаване
TDP	точка на вземане на решение за излитане
TDZ	зона за опиране

THR	праг
TODA	разполагаема дистанция за излитане
TORA	разполагаема дистанция за разбег при излитане
TRI	инструктор за квалификация за тип
TSE	тотална системна грешка
TVE	тотална вертикална грешка
TWIP	метеорологична информация от летището за пилоти
UMS	система за мониторинг на използването
UTC	универсално координирано време
UTR	система за обезопасяване на горната част на торса
V _{AT}	приборна въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане
VDF	UHF радиопеленгатор
VFR	правила за визуални полети
VHF	UHF честотен диапазон (30 до 300 MHz)
VIS	видимост
VMC	визуални метеорологични условия
V _{MO}	максимална оперативна скорост
VNAV	вертикална навигация
VOR	ултракъсовълнов всенасочен радиофар
V _{S1G}	1g скорост на срыв
V _{SO}	скорост на пропадане
V _γ	максимална вертикална скорост
WAC	аеронавигационна карта на света
WXR	метеорологичен радиолокатор
ZFT	нулево полетно време
ZFTT	обучение за нулево полетно време

Кьолн, 1 юни 2011 г.

P. GOUDOU
Изпълнителен директор