

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, ХХХ

Проект на

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../2010 НА КОМИСИЯТА**

от [...]

**за определяне на общи изисквания и оперативни процедури за използване на въздушното пространство**

**(текст от значение за ЕИП)**

## ПРОЕКТ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../2010 НА КОМИСИЯТА

от [...]

**за определяне на общи изисквания и оперативни процедури за използване на въздушното пространство**

**(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО <sup>(1)</sup>, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО <sup>(2)</sup>, и по-специално членове 8, 8б и 9 от него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 от Комисията, подпомогната от Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-нататък „Агенцията“), се изисква да разработи необходимите правила за прилагане за общи основни оперативни изисквания в целия Съюз.
- (2) Въвеждането на основни оперативни изисквания в Съюза следва да подлежи на условия и ограничения в интерес на безопасността в съответствие с член 8б от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (3) При приемането на мерки за прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 Комисията трябва да се стреми те да отрязват съвременните достижения, включващи най-добрите практики и научнотехническия напредък.
- (4) Е необходимо да се гарантира еднакво прилагане на основните оперативни изисквания от всички ползватели на въздушното пространство.

---

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

<sup>(2)</sup> ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51.

- (5) За да се гарантира плавен преход към новата регулаторна рамка на Агенцията, е необходимо да се предостави достатъчно време за адаптиране на отрасъла на въздухоплаването към настоящия нов регламент.
- (6) С оглед гарантиране на еднакво прилагане на общите изисквания е необходимо при прилагането им да се използват еднакви части, прибори, оборудване и процедури; Агенцията следва да разработи сертификационни спецификации, приемливи средства за съответствие и указателен материал, за да се улесни необходимото регулаторно уеднаквяване.
- (7) Предвидените в настоящия регламент мерки се основават на становището, изготвено от Агенцията в съответствие с членове 17 и 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (8) Предвидените в настоящия регламент мерки са в съответствие със становището на комитета на Европейската агенция за авиационна безопасност, създаден в съответствие с член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

## ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### **Приложимост**

Настоящият регламент определя общи изисквания и процедури за всички ползватели на въздушното пространство, към които се прилага Договорът.

### *Член 2*

#### **Определения**

1. Освен установените с Регламент (ЕО) 216/2008 определения за целите на настоящия регламент, се прилагат следните определения:
  - а) „бордова система за избягване на сблъсък (ACAS)“ е система на борда на въздухоплавателно средство, функционираща въз основа на сигнали от транспондера на радиолокатор за вторичен обзор (SSR), която работи независимо от наземното оборудване и предоставя на пилота инструкции за потенциална конфликтна ситуация с въздухоплавателни средства, оборудвани с транспондери SSR;
  - б) „ACAS II“ е ACAS, която предоставя инструкции за разрешаване на конфликта във вертикален план в допълнение към инструкции за приблизителната позиция на въздухоплавателното средство;
  - в) „инструкция за разрешаване на конфликт (RA)“ означава индикация, предназначена за летателния екипаж, в която се препоръчва:
    - i. маневра, която има за цел да осигури сепарация от всяка опасност от сблъсък; или

- ii. ограничение на маневрите с цел да се поддържа съществуващата сепарация.
- г) „инструкция, свързана с приблизителната позиция на въздухоплавателно средство (ТА)“ е индикация, предоставена на летателния екипаж, че близостта на друго въздухоплавателно средство представлява потенциална заплаха.

### *Член 3*

#### **Използване на въздушното пространство**

Ползвателите на въздушното пространство, определени в член 1, спазват изискванията на Приложение 1.

### *Член 4*

#### **Влизане в сила**

1. Настоящият регламент влиза в сила на 1 март 2012 г.
2. Чрез дерогация от параграф 1 за въздухоплавателни средства с индивидуално свидетелство за летателна годност, издадено преди 1 март 2002 г., разпоредбите на параграфи AUR.ACAS.100 а) и б) от Приложение 1 се прилагат от 1 декември 2015 г.

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

Съставено в Брюксел на ...

*За Комисията  
Председател*

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

### **ЧАСТ-AUR**

#### **ПОДЧАСТ ACAS — бордови системи за избягване на сблъсък (ACAS) II**

##### **Раздел I — Общи изисквания**

###### **AUR.ACAS.1005 ОБХВАТ**

В настоящата подчаст се определят специфични изисквания за наличие на оборудване ACAS II, които трябва да се изпълняват от всички оператори, извършващи дейност, като изпълняват полети във въздушното пространство над територията, към която се прилага Договорът.

##### **Раздел II — Оборудване**

###### **AUR.ACAS.2005 Изискване за технически характеристики**

- а) Всички самолети с турбинни двигатели:
  - 1. с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5 700 кг, или
  - 2. одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места, се оборудват с ACAS II с инсталирана версия 7.1 на софтуера за избягване на сблъсък;
- б) на въздухоплавателни средства, които не са посочени в буква а), но се оборудват с ACAS II, се инсталира версия 7.1 на софтуера за избягване на сблъсък;
- в) на въздухоплавателни средства, които не са посочени в буква а), но са оборудвани с ACAS II, следва да се инсталира версия 7.1 на софтуера за избягване на сблъсък;
- г) параграф а) не се прилага за безпилотни въздухоплавателни системи.

##### **Раздел III — Операции**

###### **AUR.ACAS.3005 Използване на ACAS II**

- а) ACAS II се използва по време на полет в режим, който позволява да се генерират RA за летателния екипаж, когато се установи прекомерна близост с друго въздухоплавателно средство, освен ако поради непредвидена процедура или ограничаващи работата условия се налага

потискане на режима на предаване на RA (при което се използват само ТА или равностойно средство).

- б) Когато RA се генерира от ACAS II,
1. пилотът, който управлява въздухоплавателното средство, се съобразява незабавно с индикациите на RA, дори когато това противоречи на инструкциите на контрола на въздушното движение (КВД), освен ако това не излага на риск безопасността на въздухоплавателното средство;
  2. при първа възможност, когато обемът на работата на летателния екипаж позволява, съответният орган за КВД се уведомява за всяка RA, която изисква отклонение от настоящата инструкция или разрешение на КВД;
  3. когато конфликтът е разрешен, въздухоплавателното средство:
    - i) се връща незабавно към изпълнение на потвърдената инструкция или разрешение на КВД и КВД се уведомява за маневрата, или
    - ii) изпълнява всяко изменено разрешение или инструкция, издадени от КВД.

#### **AUR.ACAS.3010    Обучение във връзка с ACAS II**

Операторите установяват оперативни процедури за ACAS II и разработват програми за обучение с цел летателният екипаж да бъде подходящо обучен за избягване на сблъсъци и да е компетентен при използването на оборудването ACAS II.

---