

## СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

### I Описание на съществените изисквания<sup>1</sup>

#### Въведение

1. Както вече беше описано в основния текст на становището, основният регламент определя, че една от задачите на Агенцията е осигуряването на необходимата техническа помощ за Комисията, както и разработването и приемането на становища, на които Комисията базира своите законодателни предложения по отношение на безопасността на гражданското въздухоплаване. По-конкретно това означава, че целите за безопасността се определят от законодателя. Тези цели за безопасността са формулирани в съществените изисквания.
2. Агенцията подчертава, че защитата на безопасността на гражданите чрез съществени изисквания, одобрени от най-висшите политически институции, е добре утвърден принцип за регулиране на безопасността на продуктите. Същата философия е възприета и от европейския законодател за всички услуги във въздухоплаването, които имат решаващо значение за безопасността и досега са били обхващани от системата на ЕААБ. Подобен „нов подход“ е бил приложен и при създаването на рамката на Единно европейско небе (ЕЕН) по отношение на регулирането на оперативната съвместимост на европейската мрежа за УВД. Същият подход беше възприет наскоро и от заинтересовани страни за регулирането на безопасността на експлоатацията на летищата.
3. В следващите параграфи са представени основата и обосновката за разработването на съществените изисквания. Основните цели са да се обясни:
  - какво представляват съществените изисквания;
  - процесът за намаляване на опасностите, използван при разработването им;
  - как те осигуряват спазване на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, както и на разпоредбите за ЕЕН и на ESARR;
  - как те позволяват включването на съществуващите разпоредби за безопасността в рамките на системата на ЕААБ.
4. Както подсказва името им, съществените изисквания са условия, които трябва да бъдат изпълнени от услуга, продукт, лице или организация, за да се гарантира, че обществеността няма да пострада от тяхната експлоатация или действие. Следователно те са насочени към средствата, посредством които рисковете, свързани с конкретна дейност, се премахват или свеждат до приемливо ниво, когато има разумна вероятност те да възникнат. За постигането на тази цел бяха идентифицирани и анализирани опасностите и съответните рискове с цел определяне на изискванията, които са съществени за смекчаване на неприемливите рискове. В тази връзка следва да се изясни, че процесите на сертифициране не са смекчаващи мерки, те са потвърждението, че се прилага смекчаваща мярка. Що се отнася до смекчаващите мерки, е важно също да се подчертае, че те трябва да бъдат пропорционални на целта за безопасност. Това означава, че те не трябва да надхвърлят необходимото за постигането на очакваната полза, свързана с безопасността, и не трябва да създават необосновани ограничения, които не са оправдани за тази цел. За да се утвърдят резултатите от

---

<sup>1</sup> Единствено с информационна цел.

подхода „отгоре надолу“, беше въведен преглед „отдолу нагоре“ с цел да се разгледа защо са наложени конкретни съществени изисквания, кой риск намаляват тези изисквания и дали използваните средства са пропорционални на целта за безопасност.

5. В тази връзка Агенцията започна работа по оценката на рисковете за безопасността, свързани с взаимодействието между въздухоплавателни средства на земята и по време на всички фази на полета. Критериите за смекчаване, които бяха включени в съществените изисквания, когато съответният риск се окажеше неприемлив, осигуряват възможност за спазване на съответните приложения на ИКАО и на законодателството за ЕЕН, както и на регулаторните изисквания за безопасност на Евроконтрол, доколкото те имат връзка с изискванията за безопасност, и за глобална оперативна съвместимост. Така разработените съществени изисквания бяха структурирани в логически раздели, като целта беше да се осигури също така, доколкото това е осъществимо, съвместимост със структурата и съдържанието на другите пет групи от съществени изисквания, включени в основния регламент за другите области на авиационната безопасност. Тази съвместимост е един от елементите на глобалния системен подход, чиято цел е да се гарантира, че наред с подобни принципи ще се разработят подробни правила за безопасност във всички области на авиационната безопасност и че ще бъдат обхванати всички планирани цели на безопасността, без пропуски, които потенциално биха могли да застрашават безопасността. Разделите на тези съществени изисквания са:

- Използване на въздушното пространство
- Обслужване
- Системи и съставни елементи
- Квалификация на ръководителите на полети
- Доставчици на обслужване и организации за обучение

6. Както е обяснено в УПИ 2007-16, съществените изисквания са замислени с оглед на предоставяне на възможност за алтернативни средства за прилагане, които биха могли да се различават в зависимост от вида на регулираната услуга, продукт, лице или организация. Те създават законово изискване, необходимо за допълнителните правила за прилагане или за пряко налагане на изпълнението. Следователно ще бъде възможно да се разработят правила за прилагане, надграждащи материала, който вече е разработен в контекста на ИКАО, ЕЕН и Евроконтрол, или да се въведат други форми на регулиране в зависимост от отговорите на въпросите, поставени в настоящия документ.

#### Смекчаване на рисковете, свързани с използването на въздушното пространство

7. Отправната точка за безопасното осъществяване на въздушното движение в дадено въздушно пространство е да се гарантира, че съществуват правила и процедури за експлоатация и че те се спазват от всички въздухоплавателни средства. Ситуации като тази контролиран полет да се изпълнява, без да са получени съответните разрешения за въздушно движение, могат да нарушат по неблагоприятен начин безопасното разстояние спрямо други контролирани полети, което при най-лошия възможен вариант би могло да доведе до сблъсък между въздухоплавателни средства. В контекста на Приложение 2 на ИКАО, което съдържа правила за полети, както и на други приложения и някои други документи на ИКАО, например PANS ATM (Док. 4444) и PANS Aircraft Operations (Док. 8168), са включени редица подобни правила и процедури за експлоатация. Целта на параграф 0 от съществените изисквания е да наложи спазване на общи правила и процедури, които са изключително важни по отношение на безопасността и са свързани с

безопасното взаимодействие между въздухоплавателните средства. Що се отнася до регулирането на безопасността на ползвателите на въздушно пространство във връзка с УВД/АНО, този принцип е напълно съгласуван с Приложение 6 на ИКАО. Въпреки че нито правилата за ЕЕН, нито ESARR съдържат конкретни разпоредби за експлоатацията на въздухоплавателните средства, в EU-OPS се съдържат изисквания за въздушните операции. Този параграф създава основата за подобни подробни правила за прилагане. Също така следва да се подчертае, че намеренията във връзка с тази цел на безопасността в никакъв случай не са да се създадат нови или излишни правила или процедури в рамките на неконтролираното въздушно пространство (клас Ж). Освен това, като пояснение по отношение на някои опасения, изразени по време на консултацията, тези правила за безопасност трябва да засягат цялата работна площ, независимо от това кой контролира и/или управлява движението в нея. И на последно място, въпросите за компетентността и обучението на пилотите, включително тези по отношение на използването на въздушното пространство, умишлено не са разгледани в настоящите СИ, тъй като те вече са обхванати от основния регламент.

8. Освен това полетите не трябва да се изпълняват без добре функциониращи прибори (оборудване) на борда на въздухоплавателното средство, разбира се включително такива, които са необходими за целите на УВД/АНО. Липсата, неправилното използване или повредата на тези прибори биха могли да станат причина пилотът да не получи данни за някои метеорологични условия или контролът на въздушното движение да не е в състояние да приеме информация за идентификацията и позицията на въздухоплавателното средство. Това би могло да доведе до загуба на ориентация, загуба на контрол, повреда на въздухоплавателното средство или на част от неговото оборудване или дори до сблъсък с друго въздухоплавателно средство или със земята. Също така нарастващият обем на въздушното движение и възникващите ограничения на капацитета създават необходимост от нови концепции за експлоатация, които в повечето случаи изискват наличието на ново оборудване за УВД/АНО на борда на въздухоплавателното средство. По тази причина точка Обеше разработена, за да се наложи изискването на борда да има подходящо оборудване, свързано с безопасността в дадено въздушно пространство, и то да функционира добре. Техническите спецификации на оборудването на борда, свързано с УВД/АНО, се съдържат основно в приложения 6 и 10 на ИКАО, но изискванията, свързани с тяхното задължително наличие, са част от споразуменията на ИКАО за регионално въздухоплаване. Въпреки че нито правилата за ЕЕН, нито ESARR съдържат специални разпоредби за експлоатацията на въздухоплавателните средства, изисквания за въздушните операции се съдържат в EU-OPS. Въпреки това могат да се приемат конкретни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост, които да съдържат изисквания за екипажа на въздухоплавателното средство, отговарящ за УВД. Тези СИ ще дадат възможност тази практика да продължи. Текстът на проекта за съществени изисквания сега е леко изменен, така че да се упоменат ясно само тези прибори, които са важни за дадено въздушно пространство.

#### Смекчаване на рисковете, свързани с обслужването по УВД/АНО

##### *Аеронавигационно информационно обслужване*

9. Обслужването по УВД зависи от качеството и навременността на предоставянето на аеронавигационна информация. Невярна информация, подадена на екипажа, би могла да създаде сериозни рискове за безопасността на полета. Действително, в миналото е имало инциденти, причинени главно поради такива грешки, например в данните от източници в националните сборници за аеронавигационна информация и публикация (AIPs). Досега обикновено цялата аеронавигационна документация и информация за екипажи на полети е била на хартиен носител. Понастоящем по-

голямата част от тази информация е в електронна форма. Значението на висококачествената аеронавигационна информация нараства сериозно с прилагането на нови методи и технологии. Такъв е случаят с компютърните навигационни системи на борда и с обмена на информация чрез съвременни системи за предаване на данни. Поради това е очевидно, че качеството на информацията не може да бъде гарантирано, без да е осигурено и качеството на данните, които се използват като неин източник. По тази причина е разработен параграф 0. Това изискване е в съответствие с Приложение 15 на ИКАО, но то излиза и извън неговия обхват със стремежа да се обхванат потребностите, възникващи поради бързото развитие на технологиите на базата на данни и на новоразвиващите се концепции, например управлението на аеронавигационната информация (УАИ). В контекста на ЕЕН параграф 1 от Приложение IV към Регламент (ЕО) №2096/2005 на Комисията посочва конкретни изисквания за качеството на данните от източници. Това СИ разглежда този въпрос. Също така в този контекст задачите на Агенцията са ограничени до тези, които имат отношение към безопасността.

10. Както беше обяснено по-горе, аеронавигационната информация трябва да е базирана на подходящи данни-източник и да се поддържа в актуално състояние. Това обаче не е достатъчно само по себе си. Качеството ѝ трябва да се поддържа във всички фази на нейното предоставяне. Това означава, че аеронавигационната информация трябва да се обработва правилно и да се предоставя във формат, който е разбираем за всички екипажи на полети и който дава възможност в нея да бъдат намерени всички необходими данни. Ако ползвателят не разбира данните, те не могат да предадат необходимата информация. Това би довело до рискове, възникващи в ситуация, при която въобще няма данни или дори по-лошо, до ситуация, в която данните могат да бъдат изтълкувани по погрешен начин, което създава опасна ситуация. Тези принципи, изложени в параграф 0, отново са в съответствие с Приложение 15 на ИКАО, но са разширени, така че да обхващат всички форми на съвременните технологии на базата на данни, използвани за управление на аеронавигационната информация. В контекста на ЕЕН в Приложение IV към Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията се определят специални изисквания за предоставянето на аеронавигационно информационно обслужване. Този параграф ще позволи аспектите на безопасността от посочения регламент да бъдат включени в системата на ЕААБ.
11. За да бъде допълнена рамката за аеронавигационната информация, описана по-горе, е важно също да се установят начини и средства, чрез които тя да се съобщава експедитивно и без промяна в съдържанието ѝ. Възникването на опасност, ако се разполага с грешни данни или те се получават прекалено късно, е очевидно от изложеното по-горе. Целта на параграф 0 е да се гарантира експедитивно и безпогрешно предаване на данни и той е в съответствие с Приложение 15 на ИКАО, което обаче изглежда е ограничено главно до традиционните приложения в тази област. В контекста на ЕЕН в Приложение IV към Регламент (ЕО) № 2096/2005 се определят специални изисквания за предоставянето на аеронавигационно информационно обслужване, но те не покриват изцяло целта на това СИ, например когато става въпрос за предоставянето на електронни данни за електронното оборудване на въздухоплавателните средства. Този въпрос беше повдигнат от Комитета по авиационна безопасност, който е приел изменение в EU-OPS, въвеждайки нов параграф 1.873, който ще бъде публикуван скоро и ще влезе в сила през лятото на 2008 г. Това СИ е в съответствие с тази разпоредба. Текстът на проекта за СИ е изменен чрез заменяне на „верни“ със „защитени от намеса и подправяне“, за да има по-голяма яснота.

*Метеорологично обслужване*

12. Безопасността на въздухоплателното средство може да бъде сериозно засегната от неблагоприятни метеорологични условия във всяка фаза на полета. Полет, навлизащ в неблагоприятни метеорологични условия, може да пострада от загуба на контрол, фатална повреда на самолета или сблъсък със земята при контролиран полет, като всяка от тези ситуации би могла да доведе до загуба на въздухоплателното средство. За да се избягват такива ситуации, при планиране на полета и по време на неговото изпълнение, пилотът трябва да разполага с цялата очаквана метеорологична информация - например повърхностни ветрове и ветрове във високите слоеве на атмосферата, видимост, текущи и прогнозни метеорологични условия, видове облаци и тяхната височина и атмосферно налягане – по целия планиран маршрут, както и на летищата на излитане и кацане. Както вече беше отбелязано по-горе, по отношение на аеронавигационната информация, качеството на метеорологичната информация не може да бъде гарантирано, без да е осигурено и качеството на данните, използвани като неин източник. Въпреки че част I от Приложение 3 на ИКАО съдържа информация по отношение на средствата за смекчаване на рисковете, осигуряващи качеството на данните от източници за аеронавигационната метеорологична информация, тя не предлага необходимите регулаторни средства за прилагане. В контекста на ЕЕН в Приложение III към Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията се определят специални изисквания за предоставянето на метеорологично обслужване, включително за качеството на данните от източници. Това СИ позволява аспектите на безопасността да бъдат пренесени в системата на ЕААБ. Параграф 2.6.1 установява необходимото правно основание в тази връзка.
13. Тук отново качеството на аеронавигационната метеорологична информация трябва да бъде гарантирано във всички фази на нейното предоставяне, което означава, че тя трябва да бъде обработвана правилно, включително и при прогнозирането, както и да бъде предоставяна във формат, който е разбираем за пилотите, които трябва да са в състояние да намират в нея всички необходими данни. Рисковете за безопасността при погрешно разбрани метеорологични данни са точно същите, ако не и по-сериозни, както ако въобще няма данни, което потенциално води до вземането на опасни решения от страна на пилотите поради погрешно изтълкувана информация. Своевременното предоставяне на метеорологичната информация е също от първостепенно значение. Сериозен инцидент може да възникне, ако съобщение SIGMET (за предупреждаване на пилотите за значими и опасни метеорологични явления) е разпространено прекалено късно, поради което въздухоплателно средство без радар на борда за следене на времето може да попадне в силна гръмотевична буря. Параграф 0. установява задължение за определяне на качеството, навременността и формата на аеронавигационната метеорологична информация и е базиран на части I и II на Приложение 3 на ИКАО. В Приложение III към Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията се определят специални изисквания за предоставянето на метеорологично обслужване. Както е посочено по-горе, това СИ позволява аспектите на безопасността да бъдат пренесени в системата на ЕААБ.
14. С цел коригиране на пропуските при гарантирането на качеството на аеронавигационната метеорологична информация, която получават ползвателите на въздушно пространство, в параграф 0 се изисква съобщаването и разпространяването на метеорологична информация да става своевременно и без промяна в съдържанието ѝ. Рисковете за безопасността тук са сходни с упоменатите в предходния параграф. Този принцип произтича и от Приложение 15, но това отново е свързано с възникващите нови технологии, които ще подобрят качеството, наличието и разпространението на метеорологичната информация. Поради това регулаторните средства трябва да бъдат адаптирани, така че да се предостави възможност за оползотворяването на подобни възникващи методи и

технологии. В контекста на ЕЕН в Приложение III към Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията се определят специални изисквания за предоставянето на метеорологично обслужване. И тук този параграф позволява аспектите на безопасността да бъдат пренесени в системата на ЕААБ. Сега проектът за СИ е изменен с цел постигане на по-голяма яснота, така че да включва метеорологичното обслужване и да обхваща всички ползватели, имащи отношение към безопасността. Също така подобно изменение е внесено по отношение на предишното СИ във връзка с необходимостта от подходяща защита на разпространението на данни.

#### *Обслужване на въздушното движение (ОВД)*

15. ОВД разчита в голяма степен на обмена на данни. Полетната и консултантската информация и командите на КВД имат оперативен характер и представят нови или променени обстоятелства на командира на полета в случаи, които оказват въздействие върху неговите/нейните решения за безопасното изпълнение на полета. За да се прилагат тези команди или информация по безопасен начин от страна на пилота, те трябва да са базирани на данни-източник, които са верни, пълни и актуални. Неприемливите рискове за безопасността, свързани с неверни данни-източник, могат да бъдат най-различни и да са от различно естество, например разрешение от КВД за напускане в даден момент на определено полетно ниво на базата на невярна информация за друго въздушно движение. Подобни ситуации без съмнение биха могли да доведат до намаляване на предвидените граници на безопасност, до загуба на разстояние или дори до риск от сблъсък с друго въздухоплавателно средство. В параграф 0 се налага задължението да се гарантира качеството на данните, използвани като източник за всякакъв вид обслужване на въздушното движение. Това съществено изискване е в съответствие с принципите, предвидени от ИКАО основно в Приложения 11 и 2, както и в PANS-ATM Док. 4444, които обаче не засягат ясно отговорностите, свързани с гарантирането на качеството на данните от източници. Това изискване вече е включено в регламент (ЕО) № 552/2004, Приложение II, част Б, параграфи 3.1.1, 3.2.1 и 3.3.1, както и в параграф 4 от ESARR 6. Това СИ пренася аспектите на безопасността в системата на ЕААБ. Формулировката на първоначалното СИ е опростена, така че да включва ОВД, но без изрично да се упоменава консултантското обслужване.
16. Подобно на горепосоченото, обслужването по КВД (или консултантските услуги за въздушното движение) трябва да може да поддържа достатъчно високо ниво на качество и навременност. Например загуба на разстояние би могла да бъде причинена от въздухоплавателно средство, което непреднамерено е инструктирано да навлезе в района на друг орган за ОВД по несъгласуван начин. Това естествено би довело до намаляване на предвидените граници на безопасност. Разбира се смекчаването на подобни рискове изисква подходяща обработка на предоставеното обслужване на въздушното движение. Целта на параграф 0 е да се намали неправилната обработка на услугите за въздушното движение, включително свързания с тях човешки фактор. Както и по-горе, това също осигурява съответствие с Приложение 11. В контекста на ЕЕН Регламент (ЕО) №2096/2005 на Комисията като цяло се позовава на Приложение 11 на ИКАО. По тази причина това СИ не въвежда нови задължения. Промяна, подобна на описаната в параграфа по-горе, е внесена в този проект за СИ.
17. Също така, когато се използват автоматизирани инструменти за предоставяне на информация или съвет за ползватели на въздушното пространство, е необходимо да се гарантира качеството и своевременността на тази услуга. Ако съобщение за автоматично летищно информационно обслужване (ATIS) не е изготвено навреме, то би могло да съдържа грешна информация за условията на повърхността на пистата и така да доведе до загуба на контрол или до излизане на кацачо

въздухоплателно средство извън пистата. Поробен риск за безопасността може да възникне, ако оборудването за ATIS не функционира добре по технически причини, свързани с неговото проектиране, производство или поддръжка. Това е предназначението на параграф 0, който като цяло поддържа целите, определени от ИКАО. Например в глава 8 от Приложение 14 на ИКАО, том I се установяват принципи за добро проектиране, производство и поддръжка на някои аеронавигационни съоръжения. Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост в ЕЕН също установява правно основание за подобни мерки, но без изрично да се упоменава годността по отношение на тези автоматизирани инструменти. ESARR 4 също разглежда този въпрос в общи линии. Поради това този параграф осигурява подходяща основа за транспонирането на посочените изисквания.

18. Целта на КВД по отношение на безопасността е да предотвратява сблъсквания между въздухоплателни средства и между въздухоплателни средства и всякакви препятствия на земята, както и да предоставя съвети и информация, които са полезни за безопасното изпълнение на полетите. Обслужването по КВД е сложна комбинация от действия за определяне на относителните позиции на известни въздухоплателни средства в зоната на отговорност, предоставяне на информация и издаване на разрешения с цел поддържане на безопасно разстояние и съгласуване на разрешенията с други съответни доставчици на обслужване по КВД в съседни зони. Загубата на разстояние по КВД е сама по себе си явна заплаха за безопасността на полета. За смекчаване на подобни неприемливи рискове за безопасността е необходимо да се разполага с достатъчно персонал за предвижданото ниво на обслужване и използваните процедури да са подходящи за тяхното предназначение. Също така при КВД винаги има ясно изразен аспект на местни експлоатационни елементи, например обем и характер на движението, дизайн на летището и метеорологични условия, като на всеки от тях трябва да бъде отделено внимание чрез стандартни процеси на експлоатация. Въздействието на факторите, свързани с планирането и човешкия фактор в КВД, е намалено посредством параграф 0, който отново произтича от принципите на Приложение 11 на ИКАО и PANS-ATM Док. 4444. Отново в контекста на ЕЕН такива конкретни изисквания не съществуват, но за тяхното налагане е установено правно основание чрез общо позоваване на Приложение 11 на ИКАО в Регламент (ЕО) №2096/2005 на Комисията (Приложение II) и на непрекъснатото опериране в Регламент (ЕО) № 552/2004 (Приложение II, част А). Това СИ съдържа изискването, необходимо за разработване на по-подробни правила за прилагане. Проектът за СИ е изменен така, че да засяга и разстоянието от препятствия и други опасности във въздуха, както и да наблегне на координацията със съседни части от въздушното пространство.
19. Дори ако инструкциите или разрешенията от КВД са правилни и отчитат специфичните местни условия, все пак е възможно пилотът да не ги разбере или да възприеме погрешно подадената информация, поради смущения, неясна фразеология или липса на процедури за повтаряне на информацията. Това би могло да е причина пилотът да възприеме неправилно разрешение, дадено на друго въздухоплателно средство със същия вид позивна, като отнасящо се до него, да напусне мястото за изчакване при пистата за излитане и кацане и да изведе въздухоплателното средство на заета писта, която в този момент приема кацащ самолет, или да започне изкачване до полетно ниво, за което не е получил разрешение. Такава грешка винаги би могла да причини сериозен инцидент и дори да доведе до катастрофално произшествие. В параграф 0 се изисква смекчаване на рисковете, за да се гарантира ясна, правилна и недвусмислена комуникация при използване на правилната фразеология и процедури за повтаряне на информацията, между КВД и въздухоплателното средство. Това отново е изцяло в съответствие с Приложение 11 и съответните документи PANS-ATM. По отношение на ЕЕН Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост създава

правно основание за правила за прилагане, обхващащи тази област, каквото действие има и този параграф. На базата на получените по време на консултацията коментари текстът на проекта за СИ е изменен, така че изрично да включва и комуникацията по КВД земя-земя (процедури и фразеология). По подобен начин СИ са изменени, така че да се включва изразът „защита от намеса“ вместо по-силната формулировка „без никаква намеса“.

20. Техническите проблеми на въздухоплавателното средство могат да станат причина то да катастрофира или да кацне аварийно в неподходяща местност, където то може да не бъде намерено веднага, с което се създава допълнителен риск за безопасността на пътниците и екипажа. Поради това с параграф 0 се налага изискването да се установят подходящи средства за наблюдение на подобни ситуации и в случай на аварийна ситуация спешно да се подаде сигнал за координирани издирвателни и спасителни действия за намиране и спасяване на пострадалите лица. Тези мерки за смекчаване на рисковете напълно съответстват на изискванията на ИКАО във връзка с услугите за оповестяване, описани в Приложение 11, глава 5, и доколкото това има отношение към дейностите за издирване и спасяване, както е посочено в Приложение 12. По отношение на ЕЕН Регламент (ЕО) №2096/2005 на Комисията включва общо позоваване на Приложение 11 на ИКАО, което включва предупредителните услуги. Този проект за СИ се ограничава до предупредителните услуги и не включва осъществяването на издирвателни и спасителни действия.

#### *Комуникационно обслужване*

21. Безопасността на въздушното движение се базира в много голяма степен на двупосочните мобилни комуникации между въздухоплавателното средство и наземните служби за ОВД и на двупосочните комуникации между различните наземни служби за ОВД. Тези комуникации могат да се осъществяват чрез цифрови данни или чрез традиционна гласова комуникация. Във всички случаи работните показатели на комуникационното обслужване трябва да бъдат гарантирани по отношение на наличност, цялост, непрекъснатост и своевременност на това обслужване. Например ако въздухоплавателни средства в натоварено въздушно движение внезапно и без предупреждение не успеят да приемат съобщения от КВД, те ще трябва сами да осигурят безопасно разстояние едно от друго, което води до много несигурна ситуация. В параграф 0 се разглеждат изискванията за работните показатели по отношение на комуникациите като основен елемент на безопасността на въздушното движение. Това напълно съответства на критериите за изпълнение по отношение на комуникациите, определени от ИКАО в Приложение 10 и в Приложение 11 – глава 6, но и двете не засягат задълбочено комуникациите земя-земя, необходими за обслужването на въздушното движение. Темата за комуникационното обслужване трябва да отчита и появяващите се съвременни технологии, като линиите за предаване на цифрови данни, които предоставят потенциална възможност за предаване на съобщения например директно до системите за управление на полета на въздухоплавателните средства. В контекста на ЕЕН комуникационното обслужване се разглежда в Приложение II, част Б, параграф 4.1 на Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост. Агенцията счита, че формулировката на проекта за СИ позволява засягането на всички аспекти на безопасността на комуникационното обслужване, независимо дали то се извършва гласово или чрез данни, и че обхваща също комуникациите земя-земя.

#### *Навигационно обслужване*

22. Съвременното въздухоплаване е силно зависимо от радионавигационните средства, предоставящи на въздухоплавателните средства точна информация за позиция и време в различни фази на полета. През последното десетилетие въвеждането на



различни приложения за зонална навигация (RNAV) предоставя възможност за операции на въздухоплавателните средства по много точно определени полетни трасета, като така се подобрява наличният капацитет на въздушно пространство и характеристиките на въздушното движение. Подобен метод, базиран на работните показатели, обикновено зависи от определената концепция за въздушното пространство, от оборудването на борда на въздухоплавателното средство, от инфраструктурата на навигационните средства и от квалификацията на екипажа. В повечето случаи лошото навигационно обслужване дава непосредствено отражение върху нивото на безопасност. Въздухоплавателно средство в основна зонална навигация, което внезапно загубва способност да се движи с определената точност в зададеното трасе, предизвиква инцидент и поражда потенциален риск от нарушаване на минималното разстояние спрямо друго въздухоплавателно средство или разделено въздушно пространство. Положението става още по-критично, когато подобна ситуация се случи в момент на най-високо работно натоварване на контрола на въздушното движение. Поради това посредством параграф 0 се намаляват заплахите, свързани с изпълнението на навигационното обслужване, основно на базата на различни радионавигационни средства. Това напълно отговаря на принципите, определени от ИКАО в приложения 6 и 10, както и на съответните ѝ навигационни документи и регионални навигационни планове. Освен това, което вече е направено от ИКАО, все пак следва да се отбележи, че за в бъдеще на борда на въздухоплавателните средства, на земята и по отношения на сателитните навигационни системи ще се въвеждат голям брой нови навигационни технологии и методи и вероятно това ще се отрази на необходимите регулаторни дейности по отношение на безопасността. Навигационното обслужване вече е включено в Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост, Приложение II, част Б, параграф 5.1 Този важен за безопасността въпрос е добре разгледан и в предложеното СИ. На базата на получените коментари Агенцията прие да заличи твърде ограничаващата формулировка на проекта за СИ, в която се упоменава единствено радионавигационното обслужване, и от друга страна прие да изясни предназначението му не само по отношение на абсолютното позициониране, но и за предоставяне на относително позициониране, което може да бъде наречено насока.

#### *Наблюдение*

23. Безопасността на въздушното движение в контролирано въздушно пространство и на летищата налага точното местоположение на въздухоплавателните средства във въздуха и на другите въздухоплавателни средства и сухопътни превозни средства на повърхността на летището да бъде известно на службите за контрол на въздушното движение и в някои случаи – на пилотите, когато те сами контролират безопасното разстояние. Инструкциите и разрешенията на органите за контрол на въздушното движение, както и контролните действия при самостоятелното определяне на разстояние, следва да са базирани на точни данни от наблюдения, получени от наземни радари, наземни приемници, измерващи позицията на въздухоплавателното средство, или самото въздухоплавателно средство да е подало на земята своите данни за позиция, получени от сателит. Безопасността на въздухоплавателното средство може да бъде пряко повлияна от качеството на тези данни за местоположение. Погрешното разбиране на точното местоположение на въздухоплавателно средство в контролирано въздушно пространство може да стане причина службите за контрол на въздушното движение да не предприемат коригиращи действия, като въздухоплавателно средство непреднамерено се доближава прекалено много до зона за активни военни учения, намалявайки по този начин планираните граници за безопасност за такива дейности. Целта на параграф 0 е да се намалят рисковете за безопасността, свързани с различни видове наблюдение, като се вземат под внимание и технологичните разработки, които неминуемо се появяват в тази област. Тези средства за смекчаване също отговарят на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, съдържащи се

главно в Приложение 10, том 4, относно системите за радарно наблюдение и предотвратяване на сблъсквания. В контекста на ЕЕН услугите за наблюдение, които са предмет и на този параграф, се разглеждат в Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост, Приложение II, част Б, параграф 6.1.

#### *Управление на потоците въздушно движение (УПВД)*

24. Претоварването на капацитета на орган за КВД или на някой от неговите сектори, или на капацитета на летище да приема трафик може да се отрази по неблагоприятен начин на нивото на безопасност на въздушното движение. УПВД е въведено, за да се предотвратява подобно претоварване. Чрез него се осигурява точна и актуална информация за планираното въздушно движение, което засяга различни доставчици на обслужване, и се предприема координиране и договаряне на премаршрутиране или на забавяне на потоци на движение с цел предотвратяване на подобни ситуации на претоварване. Това обслужване на управлението на потока на движение е организирано както чрез един централизиран оперативен орган, така и чрез местни или регионални органи. Задачите на централизирания орган се възприемат като регулаторна функция, осъществявана от Европейската комисия чрез упълномощаване на други организации. Поради това съответните изисквания за безопасност следва да бъдат определени в членовете на основния регламент. От друга страна услугите на местните или регионалните органи за УПВД могат да се сравнят с предоставянето на обслужване и изискванията за безопасност спрямо тях се налагат чрез подходящи съществени изисквания. Параграф 2.ж.1 беше разработен, за да се вземе отношение към опасностите вследствие на прекалено много искания за предоставяне на обслужване, което е свързано с тези местни или регионални органи, работещи независимо или като част от доставчик на обслужване по ОВД. В контекста на ИКАО е отделено внимание на УПВД и то се разглежда например в Док. 4444 – PANS-ATM, както и в регионалните аеронавигационни планове. По отношение контекста на ЕЕН – чрез процес по предоставяне на мандат на Евроконтрол се изготвя проект за правила за прилагане.

#### *Управление на въздушното пространство (УВП)*

25. Целта на обслужването по УВП е да се определят временни структури на въздушното пространство, да се управлява тяхното разпределение за определени потребности на ползватели на въздушно пространство, да се следи тяхното използване и да се осигурява точна и актуална информация за тяхната планирана и действителна наличност за общо въздушно движение. Обслужването по УВП трябва да осигурява ефективна координация и навременен обмен на вярна информация между съответни органи за контрол на въздушното движение, с военни ползватели, с УПВД и с други ползватели на въздушно пространство, когато това е целесъобразно. Точността на информацията за състоянието на тези структури на въздушното пространство, както и нейното навременно разпространение и ефективно координиране между съответните доставчици на въздушно пространство и на обслужване, имат пряко въздействие върху безопасното изпълнение на полетите. Поради съобщаване на грешна информация, по отношение на време или полетни нива, относно ежедневното наличие на дадено условно трасе, органите за контрол на въздушното движение може да дадат разрешение на въздухоплавателно средство да използва това условно трасе, пресичащо зона, в която е налице опасност. Това би било инцидент от висока степен, който може да има катастрофални последствия. УВП е организирано по специфичен начин на стратегическо, предтактическо и тактическо ниво. Задачите на УВП на стратегическо ниво се считат за регулаторни функции, организирани от държавите-членки, и поради това съответните условия за безопасността следва да бъдат наложени чрез конкретни разпоредби в основния регламент. От друга страна предтактическото и тактическото ниво на УВП би могло да се възприема от

държавите-членки като предоставяне на обслужване, поради което изискванията за безопасност следва да се наложат чрез подходящи съществени изисквания. Това е предметът на параграф 0 (освен общите СИ за организациите), произтичащ пряко от концепцията за УВП, описана от ИКАО и отговаряща на привилата за прилагане на ЕЕН относно гъвкавото използване на въздушното пространство (ГИВП). Въпреки това чрез СИ се поставя изискване за разработване на допълнителни правила за прилагане с цел смекчаване на различните рискове за безопасността, свързани с тази дейност.

#### Смекчаване на рисковете, свързани със системите и съставните елементи

##### *Общи положения*

26. Обслужването по УВД/АНО е базирано на сложна мрежа от различни системи и съставни елементи, които образуват техническата инфраструктура на концепцията за експлоатация. Тези системи и съставни елементи са инсталирани или на въздухоплователното средство, или на земята, или са част от конфигурацията в пространството. Те общо допринасят за предоставянето на обслужване, което трябва да бъде безопасно. Поради това чрез предложените съществени изисквания в параграф 0 се налага системите и съставните елементи да са добре проектирани, произведени, поддържани и експлоатирани, за да се гарантира, че са годни за тяхното планирано предназначение. Ако това не е така, ще съществува потенциален риск важно обслужване да се прекъсне частично или изцяло. В контекста на ЕЕН системите и съставните елементи се разглеждат в Регламент (ЕО) № 552/2004 относно оперативната съвместимост, установяващ правно основание за допълнителни правила за прилагане с цел осигуряване на оперативна съвместимост в рамките на цялата Европейска мрежа за управление на въздушното движение (ЕМУВД), но без подробни цели за безопасността. Съществените изисквания, предложени в точка 3 и описани в настоящия параграф и в параграфите по-долу, подобряват правната сигурност чрез създаване на по-ясно правно основание за разработването на подробни правила за прилагане. На базата на получените коментари проектът за СИ е изменен, така че да обхваща и инсталирането на системите с цел включване на най-важните поддържащи инфраструктури, които са от съществено значение за предоставянето на обслужване по УВД/АНО, и на второ място - за да се ограничи тяхната приложимост до услугите, свързани с информацията за УВД/АНО. За общо пояснение следва да се отбележи, че процедурите за експлоатация са включени в други съществени изисквания, свързани с обслужването и доставчиците на обслужване. На второ място тук изразът „годност за планираното предназначение“ е използван, за да включва и планираните функционални възможности, които също имат отношение към безопасността.

##### *Цялост, работни показатели и надеждност на системите и съставните елементи*

27. Параграф 0 надгражда предходното съществено изискване, като се уточнява, че системите и съставните елементи трябва да постигат очакваното за тях ниво на работните показатели за всички предвидими условия на експлоатация и за целия им експлоатационен живот. Радарите трябва да функционират според техните спецификации при всички предвидени метеорологични обстоятелства; например въртенето на антената не трябва да се променя, когато е инсталирана в северни райони, където би могла да бъде покрита със сняг или когато е инсталирана в крайбрежни области със силни ветрове. На базата на получените коментари проектът за съществено изискване е изменен, така че то бъде по-последователно и да се ограничава до целите за работните показатели, свързани с безопасността, за да стане ясно, че не се включват други цели за работните показатели. Изяснява се

още, че е необходимо да се доказва годността за използването им по предназначение.

#### *Проектиране на системите и съставните елементи*

28. Доброто функциониране на системите и съставните елементи може да бъде гарантирано, само ако изпитаните недостатъци в тяхното проектиране, водещи до опасни характеристики, не остават без необходимото внимание, оставяйки възможност тези събития да се повторят. Поради това в параграф 0 се изисква, когато е целесъобразно, проектирането на системите и съставните елементи да се основава на контрол на качеството, който да гарантира, че опитът с опасни характеристики винаги води до коригиращи действия в проектирането.
29. Опитът е показал, че не е достатъчно да се гарантира, че проектирането на системите или на съставните елементи е добро като отделен обект. Опасна характеристика на транспондера на въздухоплателно средство би могла да се прояви само когато той и неговата антена са инсталирани на въздухоплателното средство или когато той е повлиян от задаването на многобройни въпроси в действителни условия на въздушно движение. Целта на параграф 0 е да се изиска при проектирането на системите и съставните елементи те да се оценяват добре като част от цялостна система или концепция. Проектът за СИ е леко изменен на базата на получените коментари.
30. Един от най-важните аспекти на проектирането на системите и съставните елементи е съвместимостта с човешките способности и възможности при всякакви видове операции. Например проектирането на работните места за служителите в контрола на въздушното движение, включващи мултимодални техники, трябва да бъде съвместимо с практиките на ръководителите на полети и те трябва да бъдат проектирани така, че ръководител на полети, обучен да ги използва, да може безопасно да изпълнява съответните задачи и да се справя с грешките, които могат да възникнат. Параграф 0 намалява тези опасности чрез добавяне на съвместимостта с човешкия фактор като допълнително условие при проектирането на системите и съставните елементи.
31. Правилното функциониране на системите и съставните елементи често зависи от външни елементи, например от източника на енергия или външното охлаждане, а би могло да бъде повлияно неблагоприятно и от човешки дейности. Намаляването на подобни опасности в някои случаи може да изисква специални съоръжения или мероприятия за тяхното наблюдение и контрол. В параграф 0 се установява законово изискване за налагането им, когато възникне необходимост поради естеството на дейността. За да се премахне всякаква неяснота по отношение на разграничаването на аспектите на безопасността и сигурността, изразът „опасни взаимодействия“ се заменя с „непреднамерени вредни взаимодействия“.
32. Очевидно е, че системите и съставните елементи не могат да осигуряват очакваното обслужване, ако не са правилно инсталирани, експлоатирани и поддържани. С параграф 0 се създава задължението отговорната организация да гарантира, че ще се осигурява подходящата информация за тези цели. Следва да се поясни, че това задължение не включва отговорностите на ползвателите и може да не включва цялата информация, свързана с планираните условия на експлоатация.

#### *Постоянно ниво на обслужване*

33. В повечето случаи, които са определящи за безопасността, системите и съставните елементи следва да бъдат наблюдавани, за да се гарантира, че равнището на обслужване не се променя по неблагоприятен начин. Такъв е случаят например с

някои навигационни системи, чиято цялост, надеждност и стабилност при експлоатация следва да бъдат непрекъснато наблюдавани. Липсата на подобни мерки би могло да доведе до ситуация на влошаване на подавания в пространството сигнал, което от своя страна би могло да предизвика потенциален риск въздухоплатателно средство да наруши изискваното минимално разстояние поради навигационен проблем. По тази причина беше разработен параграф 0, основаващ се на подобни принципи, определени в Приложение 10 на ИКАО, за да се гарантира непрекъснато наблюдение на най-важните за безопасността системи и системни елементи. На базата на консултацията целта на наблюдението се определя ясно като обхващане на характеристиките на системите и, когато е целесъобразно, на техните съставни елементи, по отношение на безопасността и целостта.

#### *Модификации в системите и съставните елементи*

34. В параграф 3.г.2 се определя, че модификациите в проектирането на системите и съставните елементи следва да се извършват по подходящ начин. Ако модификация или нова конфигурация на системата за обработка на полетни данни, използвана в обслужването по КВД, не е извършена правилно, това може да доведе до пълно прекъсване на важно обслужване на въздушното движение в значителна част от въздушното пространство, с което се създава сериозен риск за безопасността за всички контролирани въздухоплатателни средства в това въздушно пространство. Предметът на параграф 0 е да наложи изискването всяка промяна, модификация или нова конфигурация да се въвеждат по контролиран начин.

#### Смекчаване на рисковете, свързани с квалификацията на ръководителите на полети

##### *Обща част*

35. Очевидно е, че безопасното предоставяне на услуги за ОВД е важен стълб за безопасността на въздушното движение. То може да бъде постигнато само чрез гарантиране на компетентността на ръководителите на полети. Общоприето е, че на първо място е необходима компетентност в теоретичните знания. Тъй като недостатъчната зрялост да се възприема обучение, което изисква много усилия, се счита за съществена опасност, е необходимо да се осигури защита срещу подобен риск. Определянето на минимална възраст би могло да бъде една възможност, но подобно изискване не е особено гъвкаво и не отчита различните видове обучение или различните нива на зрялост при лица на една и съща възраст. Поради това беше предпочетено да се определи качествено изискване, което може след това да бъде съответно развито чрез правила за прилагане, ако е необходимо. Този общ принцип е предвиден в параграф 0, който напълно отговаря на Приложение 1 на ИКАО относно лизенцирането на персонала. Тук може да се отбележи също, в по-общ смисъл, че целият раздел от проекта за съществени изисквания, разглеждащ квалификацията на ръководителите на полети, осигурява съгласувана регулаторна рамка, която би могла да предостави възможност да се обърне внимание на необходимите изисквания за квалификация на друг персонал, ако се вземе такова решение, в съвременните и постоянно изменящи се условия в сферата на АНО/УВД. Освен това проектът за съществени изисквания, разработени в тази област, съответства на Директива 2006/23/ЕО относно лиценза на ръководителите на полети в Общността.

##### *Теоретична подготовка*

36. Недостатъчната теоретична подготовка може да попречи на ръководителя на полети да възприема условията на въздушното движение или да разбира как биха им повлияли неговите/нейните действия. Важен основен аспект, който не бива да се забравя при разработването на съществените изисквания, е, че те трябва да

бъдат пропорционални на целите за безопасност. Следователно степента на тази теоретична подготовка трябва да съответства на сложността на упражняваните функции и да е пропорционална на рисковете, свързани с въпросния вид обслужване. Това е основният принцип в параграф 0, който дава възможност правилата за прилагане да се разработват при отчитане на различните потребности на различен персонал в различни условия.

37. Необходимото ниво на теоретична подготовка може да бъде постигнато единствено чрез подходящо обучение. Недостатъчното или неподходящото обучение на ръководителите на полети може да доведе до подаване на грешна информация или инструкции на въздухоплавателното средство, до различни практики, които затрудняват взаимодействието с въздухоплавателното средство или, в някои случаи, дори до прекъсване на обслужване от първостепенно значение. По тези причини е жизнено важно да се гарантира качеството на обучението чрез редовно оценяване по време на обучението или чрез подходящи изпити и теоретичната подготовка да се получава и поддържа по подходящ начин. Параграф 0 акцентира върху осигуряването на правно основание за изискването на подобни методи за обучение.
38. Каквото и да е нивото на компетентност, то може да се влоши с течение на времето. Ако това намаляване на компетентността е значително, то може да представлява риск за качеството на предоставяното обслужване и да бъде пагубно за безопасността на въздухоплавателното средство. Поради това съществува ясна необходимост чрез редовни оценки или изпити да се доказва, че компетентността не е намалена. В действителност параграф 0 установява необходимостта да се поддържа теоретичната подготовка и въвежда концепция за опита в тази област. Проектът за съществено изискване позволява също коригиране на периода между проверките според сложността на упражняваните функции и адаптирането му според рисковете, свързани с вида на предоставяното обслужване. Колкото по-сложни са упражняваните функции, отчитайки и условията на експлоатация, толкова по-кратко ще бъде времето между проверките.

#### *Практически умения*

39. Практическите умения са втората по вид компетентност с решаващо значение, която ръководителят на полети трябва да притежава. Както беше посочено по-горе по повод на изискваната теоретична подготовка, необходимостта от практически умения трябва да бъде пропорционална на целта за безопасност и зависи от сложността на упражняваните функции и от рисковете, свързани с вида на обслужването. В параграф 0 се установява необходимостта от достигане и поддържане на подходящото ниво на практически умения. Проектът за СИ също определя пет ключови области, в които трябва да се развият и притежават практически умения, без обаче да се ограничава само до изброените категории.
40. В допълнение, може да бъде сигурно, че необходимите практически умения са подходящо придобити и поддържани, ако това се докаже пред трета страна, считана за оценител. Този първостепенен принцип е основанието за параграф 0.
41. Дори без да се споменава, е ясно, че при практическите умения доказването на съответствие трябва да се осъществява чрез редовни оценки или изпити, като така се гарантира, че компетентността не е намаляла с течение на времето. И тук периодът между проверките може да е различен в зависимост от сложността на упражняваните функции и нивото на риска, свързан с изпълняваните задачи. Допълнителни подробности за съдържанието и обхвата на стандартите за обучение и честотата на оценките ще бъдат формулирани в съответните правила за

прилагане. Параграф 0 създава законово изискване за включване на изискванията за редовно оценяване на тези умения. Предложеният проект за СИ е леко изменен, за да се посочи, че честотата на редовните оценки може да бъде пропорционална не само на нивото на съответния риск, но и на сложността на изпълняваните задачи.

#### *Езикови познания*

42. Както вече е прието в международен мащаб в цялата въздухоплавателна общност и записано като изискване в Приложение 1 на ИКАО, а също така и предвидено в директивата на ЕС за лиценза на ръководителите на полети в Общността, трябва да бъде гарантирано, че ръководителите на полети могат да докажат способността си да говорят и разбират английски език на задоволително равнище. Използването на общ език е жизненоважно за безопасността на полетите. Параграф 0 установява правното основание за доказването от страна на ръководителите на полети на способността им да общуват ефективно на английски език.
43. Тъй като на пилотите е разрешено да използват местен език в определени части от въздушното пространство, за целите на безопасността е неизбежно налагането на подобно изискване за владееене на местния език за ръководителите на полети, които обслужват това въздушно пространство. Това е причината за създаването на параграф 0.

#### *Тренажори*

44. Тренажорите се използват все повече в съвременното авиационно обучение и при доказването на практически умения. Поради това Агенцията счете, че е нужно да разполага с възможността да наложи качествени изисквания за равнището на техните характеристики, когато е необходимо и това да става съобразно обучението, което се предоставя. Параграф 0. налага тази цел.

#### *Курс на обучение*

45. Основен принцип на доброто обучение е то да бъде проведено чрез курс на обучение. По този начин се гарантира подходящо ниво на единни стандарти за обучение. Значението на методите на обучение по отношение на безопасното обслужване е наложило това да се изисква на нивото на съществено изискване посредством параграф 0.
46. Липсата на необходими елементи в програмата за обучение би могло да стане причина ръководителите на полети да не могат да се справят с критични ситуации, като така се създават опасности. По тази причина в параграф 0. проектът за съществени изисквания включва необходимостта от план за обучение.

#### *Инструктори*

47. Качеството на курса на обучение не е единственият критерий за добро обучение. Квалификацията на инструктора е също важен фактор в цялостното обучение. Това естествено включва подходящи знания в областта, в която ще се провежда обучение, както и способността да се използват подходящи техники за инструктаж. Този въпрос се разглежда в параграф 0 Той отново се основава на Приложение 1 на ИКАО и вече се прилага в директивата за лиценза на ръководителите на полети. Съдържанието на проекта за съществено изискване е изяснено на базата на получените коментари чрез налагане на условието инструкторът да е доказал и способността си да използва такива техники за инструктаж.

48. Ясно е, че критериите за квалификация са предназначени да се прилагат не само за теоретичното обучение, но и за обучението в практически умения. Въпреки това, поради естеството си обучението в практически умения изисква и други видове квалификация. Широко прието е, че инструкторът трябва да познава и да има опит в условията и процедурите, при които ще се провежда обучението. Инструкторът трябва да преминава и опресняващо обучение, за да се гарантира, че стандартите на обучение се поддържат в актуално състояние. Параграф 0 въвежда законово изискване за регулиране на квалификацията за обучение в практически умения. Както и при теоретичното обучение, проектът за съществено изискване е изяснен на базата на получените коментари, като се налага условието инструкторът да е доказал и способността си да използва такива техники за инструктаж.
49. С параграф 0 се изисква инструкторът да е ръководител на полети или да има такава правоспособност. Разбира се, когато наблюдава обучаващ се ръководител на полети в работни условия, инструкторът трябва да предприеме незабавни и правилни действия, ако обучаващият се направи погрешна преценка и допусне дадена ситуация да се развие в опасна посока. Това отново е в съответствие с Приложение I на ИКАО и с директивата на ЕС.

#### *Оценители*

50. Както беше описано по-горе, съществува необходимост от оценяване или проверяване на практическите умения, за да се потвърди, че е придобита подходящата компетентност и че тя се поддържа. Този общ принцип също вече е утвърден и опитът показва, че тези оценки могат да бъдат ефективни само ако самите оценители (или проверяващи) имат подходящата квалификация. В параграф 0 се установяват критериите за квалификация, които трябва да докажат оценителите, за да могат те да оценяват уменията на ръководител на полети по правилен и хармонизиран начин. Задължението за доказване на способността за оценяване е добавено в СИ на базата на получените коментари.
51. Както вече беше обяснено по отношение на инструкторите, оценителят също трябва да е ръководител на полети или да има такава правоспособност. Това изискване, посочено в параграф 0, отива по-далеч от това, което се изисква от ИАКО или в директивата на ЕС; въпреки това Агенцията е решила, че това е необходимо на базата на придобития опит в сферата на безопасността, който показва, че само лице с равностойни способности може правилно да оцени компетентността на ръководител на полети.

#### *Медицинска годност на ръководителите на полети*

52. Явно е, че всички лица, предоставящи обслужване по КВД, трябва да притежават физическа и медицинска годност, като се отчита критичното по отношение на безопасността естество и специфичните изисквания, характерни за тези функции. Това е основният принцип, определен като медицински критерии за ръководители на полети в параграф 0.
53. Впоследствие в съответните правила за прилагане ще бъдат предвидени подробни изисквания за доказването на тази годност. Те трябва да описват как следва да става доказването на отсъствие на заболяване или увреждане, вследствие на което лицето, предоставящо обслужване по КВД, би било неспособно да изпълнява добре необходимите задачи или да изпълнява възложените му служебни задължения по всяко време, или да възприема правилно заобикалящата го среда. Последните критерии са предвидени с цел да се засегнат и ситуации, в които персоналет е негоден да изпълнява задълженията си поради употребата на психоактивни вещества. Ето защо параграф 0 осигурява правното основание за оценките и



проверките, които са необходими за доказване на способността на лица, предоставящи важно по отношение на безопасността обслужване, да изпълняват своите функции.

54. В допълнение, параграф 0 позволява отклонения, когато могат да се приложат подходящи смекчаващи мерки, за да се гарантира поддържането на нивото на безопасност. Едно лице може да бъде негодно да упражнява някои от функциите на ръководител на полети и въпреки това, при определени условия, например адаптирани процедури или оборудване, или ограничаване на задачите, които могат да се изпълняват, да не създава риск за въздушното движение. Това е важно, тъй като обявяването на лице, чиито способности са леко намалени, за абсолютно негодно, би било причина това лице да загуби професията си, без това да е необходимо.

Смекчаване на рисковете, свързани с доставчиците на обслужване и организациите за обучение

*Обща част*

55. Както е доказано при различни опасности в тази област, безопасността на въздушното движение в много случаи зависи от качествено предоставяне на определени услуги за УВД/АНО, което от своя страна предполага, че неефективната организация на работата на доставчик на обслужване може да понижи нивото на безопасност и в резултат да доведе до развитието на тези опасности. Поради това е абсолютно необходимо да се гарантира, че въпросните организации притежават подходящите средства да предоставят желаното обслужване. Изискванията, представени в раздел 0, са разработени с цел установяване на условия, които да се спазват от тези организации, и гарантиране, че те изпълняват своите задължения. Приложение I към Регламент (ЕО) №2096/2005 на Комисията вече налага общи изисквания относно организацията на регулираните доставчици на обслужване. Предложените в точка 5 СИ изясняват най-важните цели на безопасността в тази област, които ще служат като основа за разработването на подробни правила за прилагане.
56. Доставчиците на обслужване по УВД/АНО и организациите за обучение по КВД трябва да са в състояние да предоставят услуги по безопасен, непрекъснат и устойчив начин, съответстващ на разумно ниво на общото търсене. Сложният характер на техните функции и силната необходимост от взаимодействие и внимателна координация налага участващите органи да въвеждат и поддържат висококачествени системи за управление на резултатите, които да обхващат съответните системи и съставни елементи, съоръжения, управленска структура, персонал, документиране на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответната информация и водене на отчетност, така че да се стимулира истинска култура на безопасност. Доставчик на обслужване по КВД, който няма определени управленски структури и поради това не е в състояние систематично да отдава приоритет на безопасността, би бил твърде уязвим при наличието на неясни отговорности в предоставянето на обслужване, което от своя страна естествено би било фактор за възникване на заплахи за безопасността. Поради това е създаден параграф 0, изискващ установяването на подходящи управленски структури. Това съответства на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО в Приложение 11 и на схемата за сертифициране, разработена чрез регламента за прилагане на ЕЕН, установяващ общи изисквания за предоставянето на аеронавигационно обслужване, както и на директивата на ЕС за лиценза на ръководителите на полети в Общността, когато става въпрос за предоставянето на обучение за ръководители на полети. Проектът за СИ е допълнен чрез включване на пряко упоменаване на системите за електрозахранване, които играят съществена роля да осигуряват

възможност за предоставяне на обслужване по УВД/АНО. Това беше поискано в няколко от коментарите, получени в Агенцията.

57. Отново сложността и обема на операциите в предоставянето на обслужване по УВД/АНО изискват организациите да работят по стандартизиран начин, за да се осигурява съпоставимо ниво на безопасност при всякакви обстоятелства и за всички предоставяни услуги. За постигането на тази цел техните операции следва да се извършват съгласно управленски и оперативни ръководства, така че целият персонал да е в състояние да работи по един и същ последователен начин по всяко време и да се улеснява комуникацията с другите организации, участващи в предоставянето на обслужване, както и с различни ползватели на въздушно пространство. Лошата комуникация води до недоразумения, които могат да станат причина за произшествие или инцидент. Поради това с параграф 0 се налага изискване за създаване на подходящи ръководства на организациите, по подобен начин на изискваното в наръчника на ИКАО за управление на безопасността, както и според общите изисквания на ЕЕН.
58. Основното задължение на доставчиците на обслужване по УВД/АНО и организациите за обучение по КВД е да гарантират, че предоставяното обслужване отговаря на съответните съществени изисквания от настоящото приложение. Ако по някаква причина, например предоставената за въздушното движение полетна информация не отговаря на изискванията, доставчикът на обслужване трябва да гарантира предприемането на коригиращи действия или въвеждането на необходимите смекчаващи мерки. Целта е избягване на опасностите, създали се за експлоатацията на въздухоплавателното средство в резултат на важно обслужване, което вече не спазва съответните определени смекчаващи мерки. Освен това е необходимо да се провежда системно оценяване и смекчаване на рисковете при всяка промяна в елементите на веригата за предоставяне на обслужване, което е определящо за безопасността, за да се гарантира непрекъснатото спазване на съществените изисквания и да се даде възможност за пълно възползване от проактивното усъвършенстване, постигано чрез система за управление на базата на анализ на риска. Този основен принцип на прилагането на система за управление на базата на анализ на риска е заложен в параграф 0. Подобни разпоредби се съдържат в правилото за прилагане на ЕЕН 2096/2005 и в ESARR 3 на Евроконтрол.
59. Както вече беше обяснено в параграфите относно регулираните професии, става ясно, че компетентността на лице, което изпълнява задачи, свързани с безопасността и имащи отношение към предоставянето на обслужване по УВД/АНО, е от съществено значение за безопасността на полета. Този принцип може да бъде наложен като задължение на организацията да поддържа професионалната квалификация на персонала, изпълняващ задачи, свързани с безопасността, чрез прилагането на програми за обучение и проверки. Нивото на компетентност на едно лице може да се влоши с течение на времето, а основата от знания, използвана в първоначалното обучение, може да стане неактуална поради промени в концепцията за експлоатация; това може да представлява риск за безопасността при предоставянето на обслужване, под формата на грешна инструкция към пилот или като неспособност за осъществяване на добър контрол в ситуация с натоварено движение. Ето защо параграф 0 въвежда необходимостта организациите да гарантират способността на лицата, имащи задачи, свързани с безопасността, да изпълняват правилно своите служебни задължения и да поддържат такава компетентност. Това напълно съответства на задълженията на организациите, установени в стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, в общите изисквания за ЕЕН за предоставяне на АНО и в ESARR 5, параграф 5.1.2.
60. Безопасното осъществяване на обслужването по УВД/АНО се състои от няколко функции и взаимодействия във верига от различни организации и лица.

Доставчикът на обслужване по УВД/АНО е един от тези участници, чиито собствени операции следва да бъдат безопасни, но във връзка с тях трябва да се осъществява и безопасно взаимодействие и координация с другите страни в дадена верига за обслужване. Това е напълно вярно, например за обслужването по КВД за летищното движение, което определено трябва да има ясно и недвусмислено взаимодействие с тези, които отговарят за контрола на използването на различни превозни средства в работната площ на летището. Ако няма такова взаимодействие, това би могло да предизвика потенциален риск от сблъсък между всяко едно превозно средство и въздухоплавателно средство. Важността на координацията по отношение на безопасното предоставяне на обслужване е причина тя да се изисква на нивото на съществено изискване, както е случаят с параграф 0. Това беше един от първостепенните принципи и за ИКАО при налагането на изисквания на различните участници във въздухоплаването. Координацията и официалното взаимодействие между различните участници са включени в правилото за прилагане на ЕЕН 2096/2005 и в ESARR 3, параграф 5.2.6. Проектът за СИ беше леко изменен с цел редакция.

61. Важна част от безопасното предоставяне на обслужване по УВД/АНО е мерките за аварийни ситуации и случаи на влошаване на обслужването да се планират проактивно и да се прилагат чрез официално планиране на действия в извънредни ситуации. Ако районен контролен център внезапно загуби способност да обработва полетни данни, той трябва да има официални и писмени процедури за това как да координира ситуацията с въздухоплавателните средства под негов контрол, със съседни районни контролни центрове, както и с органите за контрол на подхода и контролните кули в рамките на района за полетна информация. Поради това е изключително важно съответните рискове да се намаляват посредством предварително планирани мерки за аварийни ситуации. Въвеждането и установяването на планове за действие в извънредни ситуации се налага в параграф 0, като те отразяват разпоредби от глава 2 и допълнение Г (по отношение на обслужването на въздушното движение) от Приложение 11 на ИКАО. Същият Регламент (ЕО) №2096/2005 на Комисията поставя изискване за планиране на действия в извънредни ситуации от страна на засегнатите организации. Проектът на СИ е изменен с цел редакция.
62. Системата за докладване и анализ на събитията е един от централните елементи на управлението на авиационната безопасност. Това не се оспорва от никого и вече е законово наложено в законодателството на Общността в други области на авиационната безопасност, както и в УВД чрез общите изисквания за ЕЕН. Същата позиция се споделя и от ИКАО и тя е отразена в нейния наръчник за управление на безопасността. Необходимо е тази широка и съгласувана основа да бъде усъвършенствана чрез допълнителни нови мерки за прилагане по отношение на предоставянето на обслужване по УВД/АНО и обучение по КВД. Това е основата на параграф 0. Подобни цели са включени в контекста на ЕЕН за доставчици на ОВД в Регламент (ЕО) №2096/2005 и в ESARR 3, параграф 5.3.2.
63. Що се отнася до техническите системи и съставни елементи при предоставянето на обслужване по УВД/АНО, регулаторните средства по отношение на безопасността следва да наложат минимални изисквания за работните показатели, които са от жизнено значение за безопасното осъществяване на въздушното движение, вместо да регулират тяхното техническо приложение. В такъв случай доставчикът на обслужване следва да гарантира, че тези критерии за работните показатели се спазват винаги или когато това не е така, да прилага подходящи смекчаващи мерки. Това е предназначението на параграф 0. ESARR 3, параграф 5.3.2 установява еквивалентни разпоредби. Проектът за СИ е изменен с цел внасяне на яснота и допълнително уточняване, че действието му се ограничава до работните показатели, свързани с безопасността.

*Предоставяне на обслужване по КВД*

64. Обслужването по КВД има първостепенната задача, свързана с безопасността, да предотвратява сблъсквания между въздухоплателни средства и между въздухоплателни средства и препятствия на земята. Изключителната важност на това обслужване създава необходимост от налагане на специални средства за смекчаване на организациите, които отговарят за това обслужване. Изискванията, представени в раздел 0, са разработени с цел установяване на специални условия, които да се изпълняват от тези организации и гарантиране, че те ще спазват наложените изисквания. Еквивалентни разпоредби се съдържат в ESARR 3. Агенцията запазва становището си тези СИ да бъдат ограничени до предоставянето на обслужване по КВД, въпреки че в някои от получените коментари беше предложено те да се разширят, така че да обхващат и предоставянето на обслужване по ОВД. Въпреки това проектът за СИ е леко изменен с цел редакция.
65. Никой не оспорва факта, че ръководителите на полети са едни от най-важните участници, осигуряващи безопасността на въздушното движение при контролирани полети, особено по отношение на онези части от въздушното пространство, които се използват от значителен брой въздухоплателни средства. Както е показал опитът и е проличало от различни произшествия, свързани с безопасността, персоналят по КВД може да изпълнява своите задачи единствено при липса на умора. Умората е потенциална причина за влошаване на качеството на работата, за която няма гаранция, че може да бъде преодоляна в ситуация, изискваща максимално внимание. Поради това е важно да се предприемат мерки за справяне с умората и гарантиране на подходящо ограничаване на работните смени и продължителността на работните смени, както и осигуряване на достатъчно почивка преди поемането на нова смяна. Това трябва да се осъществява чрез подходящ работен график. Това е целта на параграф 0, който включва и предвиденото в стандартите и препоръчителните практики в приложенията на ИКАО, свързани с този въпрос.
66. Общопризнато е също, че други човешки фактори, например стресът, могат да се отразят на човешките способности за добро изпълнение на служебните задължения. Това би следвало да се възприема като заплаха за безопасността в работни условия, каквито има при КВД, за който е необходимо високо ниво на преценка и разбиране. Поради това параграф 0 налага изискването за разработване на необходимите програми, които да се прилагат от доставчиците на обслужване по КВД с цел смекчаване на подобни рискове.
67. Като продължение на предходните два параграфа, в тази област е признато също, че способността на персонала да преценява може да се влоши поради други причини, например въздействието на всякакви психоактивни вещества. Предназначението на параграф 0 е да се гарантира, че доставчиците на обслужване по КВД разполагат с подходящи процедури, чрез които да се справят с подобни рискове, когато е целесъобразно.
68. В първия раздел на настоящото приложение е определено, че за да се предотвратяват рисковете за безопасността в резултат на недостатъчен капацитет за предоставяне на обслужване, е необходимо да се установят средства, чрез които да се гарантира, че обемът на въздушното движение не надвишава максималния капацитет на структурата на въздушното пространство. В тази връзка е необходимо да се наложи изискването доставчиците на обслужване по КВД да вземат под внимание всички технически и експлоатационни ограничения, както и човешките фактори, при планиране на операциите. Разбира се тези ограничения трябва да включват установените максимални стойности, както и планиране и прилагане на подходящи средства за ограничаване на навлизането на движение във въздушното пространство за целите на безопасността. Тези принципи се установяват в

параграф 0. На базата на получените коментари и с цел изясняване на смисъла на това СИ като изискване за организациите, е отстранена последната част от него, посочваща пряко максималните стойности на позволеното въздушно движение и средствата за неговия контрол.

*Предоставяне на комуникационно, навигационно обслужване и наблюдение*

69. Предоставянето на КВД е силно зависимо от комуникационното и навигационното обслужване и услугите за наблюдение, осигуряващи подходящи средства за обмен на информация между службите за ОВД и въздушното движение, предоставящи на въздухоплавателните средства верни данни за позициониране и предлагащи точни данни на органите за КВД за позицията на въздушното движение. Например загубата на способност за комуникация от страна на орган за КВД би могла да доведе до пълно прекъсване на важно обслужване, свързано с безопасността на въздушното движение. Поради това е необходимо да се установи изискване организациите, предоставящи комуникационно и навигационно обслужване и наблюдение, да уведомяват своевременно всички съответни страни за оперативния статус на своето обслужване. Това е наложено с параграф 0, който напълно съответства на принципите в стандартите и препоръчителните практики на ИКАО в приложения 10 и 11.

*Организации за обучение*

70. Предоставянето на обучение за КВД се счита за важен фактор, допринасящ за качеството на предоставянето на обслужване по КВД, поради което представлява въпрос, засягащ безопасността. Високото и уеднаквено ниво на предоставяне на КВД е важно не само по отношение на отделни доставчици на обслужване, но най-вече при взаимодействието между различни доставчици на обслужване. Това е посоката, възприета и в директивата на ЕС за лиценза на ръководителите на полети в Общността. По тези причини в параграф 0 се определя изискването доставчиците на обучение за КВД да разполагат с подходящи средства и структури на управление за гарантиране на високо ниво на обучението за КВД.

## **II. Съществени изисквания за управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване**

### **1. Използване на въздушно пространство**

- 1.а. Всички въздухоплавателни средства, във всички фази на полета или намиращи се в работната площ на летище, се експлоатират в съответствие с общи принципни правила за експлоатация и всички процедури, установени за използването на въздушното пространство в съответствие с приложимата концепция за експлоатация.
- 1.б. Всички въздухоплавателни средства трябва да бъдат оборудвани с приборите, които се изискват от приложимата концепция за експлоатация, и да се експлоатират по съответния начин. Прибори, използвани в система за УВД/АНО, следва също да отговарят на изискванията от точка 3.

### **2. Обслужване**

- 2.а. Аеронавигационна информация и данни за ползватели на въздушно пространство за целите на въздушната навигация;

- 2.а.1. Данните, използвани като източник за аеронавигационна информация, трябва да бъдат достатъчно качествени, пълни, актуални и своевременно предоставени.

- 2.а.2. Така получената аеронавигационна информация трябва да бъде вярна, пълна, актуална, недвусмислена и да е в подходящ за ползвателите формат.

- 2.а.3. Разпространението на тази аеронавигационна информация до ползвателите на въздушно пространство трябва да бъде навременно, достатъчно цялостно и за него да се използват достатъчно сигурни и експедитивни средства за комуникация, защитени от намеса и повреда.

- 2.б. Метеорологична информация

- 2.б.1. Данните, използвани като източник за аеронавигационна метеорологична информация, трябва да бъдат достатъчно качествени, пълни и актуални.

- 2.б.2. Така получената аеронавигационна метеорологична информация трябва да бъде достатъчно точна, пълна, актуална и недвусмислена, за да отговаря на потребностите на ползвателите на въздушно пространство.

- 2.б.3. Разпространението на тази аеронавигационна метеорологична информация до ползвателите на въздушно пространство трябва да бъде навременно, достатъчно цялостно и за него да се използват достатъчно сигурни и бързи средства за комуникация, защитени от намеса и повреда.

- 2.в. Обслужване на въздушното движение

- 2.в.1. Данните, използвани като източник за предоставянето на обслужване на въздушното движение, трябва да бъдат верни, пълни и актуални.

- 2.в.2. Така полученото обслужване на въздушното движение трябва да бъде достатъчно точно, пълно, актуално и недвусмислено, за да отговаря на потребностите на ползвателите.
- 2.в.3. Автоматизираните инструменти за предоставяне на информация или съвети на ползвателите трябва да бъдат добре проектирани, произведени и поддържани, за да се гарантира годност за използването им по предназначение.
- 2.в.4. Обслужването по контрола на въздушното движение и съответните процеси трябва да осигуряват достатъчно разстояние между въздухоплавателни средства, препятствия и други опасности във въздуха; те трябва да осигуряват и бърза и навременна координация с всички съответни ползватели и съседни части от въздушното пространство.
- 2.в.5. Комуникацията между контрола на въздушното движение и въздухоплавателното средство и между съответните органи за контрол на въздушното движение трябва да бъде навременна, ясна, правилна, недвусмислена, защитена от намеса и широко разбрана и приемана от всички участници.
- 2.в.6. Необходимо е да съществуват средства за установяване на евентуални аварийни ситуации и когато е уместно, за започване на ефективни издирвателни и спасителни действия. Като минимум тези средства трябва да включват подходящи механизми за алармиране, мерки и процедури за координация, средства и персонал за ефективно обхващане на района на отговорност.

## 2.г. Комуникационно обслужване

- 2.г.1. Комуникациите трябва да постигат и поддържат достатъчно добри работни показатели, включително критерии за наличност, цялост, непрекъснатост и навременност на обслужването. Те трябва да бъдат сигурни, защитени от повреда и експедитивни.

## 2.д. Навигационно обслужване

- 2.д.1. Навигационното обслужване трябва да постига и поддържа достатъчно добро ниво на работните показатели по отношение на насочване, позициониране и когато се предоставя, на информацията за време. Критериите за работните показатели включват точност, цялост, наличност и непрекъснатост.

## 2.е. Наблюдение

- 2.е.1. Услугите за наблюдение трябва да определят съответната позиция на въздухоплавателното средство във въздуха и на други въздухоплавателни средства и наземни превозни средства на повърхността на летището, с достатъчно добри работни показатели, включително критерии за точност, цялост, непрекъснатост и вероятност за откриване.

2.ж. Управление на потока на въздушното движение

2.ж.1. Тактическото управление на потоците въздушно движение на ниво Общност трябва да използва и осигурява достатъчно точна и актуална информация за обема и характера на планираното въздушно движение, засягащо предоставянето на обслужване, и трябва да координира и договаря премаршрутиране или забавяне на потоците на движение с цел предотвратяване на ситуации на претоварване във въздуха или на летищата.

2.з. Управление на въздушното пространство

2.з.1. Разпределянето на определени части от въздушното пространство за използване за дадена цел трябва да се наблюдава, координира и съобщава своевременно, за да се предотвратява намаляване на разстоянието между въздухоплавателни средства при всякакви обстоятелства.



### 3. Системи и съставни елементи

#### 3.а. Общи положения

3.а.1. Системите и съставните елементи, предоставящи информация, свързана с УВД/АНО, до и от въздухоплавателното средство и на земята, трябва да бъдат добре проектирани, произведени, инсталирани, поддържани и експлоатирани, за да се гарантира годност за използването им по предназначение.

#### 3.б. Цялост, работни показатели и надеждност на системите и съставните елементи

3.б.1 Необходимо е да се докаже, че цялостта и работните показатели по отношение на безопасността на системите и съставните елементи, разглеждани като цяло, поотделно и във взаимодействие помежду им, независимо дали са на въздухоплавателното средство, на земята или във въздушното пространство, са такива, че те да са годни да бъдат използвани по предназначение. Те трябва да покриват очакваното ниво на работните показатели, изисквано в концепциите за експлоатация за всички предвидими експлоатационни условия и в течение на целия им експлоатационен живот.

#### 3.в. Проектиране на системи и съставни елементи

3.в.1. Системите и съставните елементи не трябва да имат особености или детайли в проектирането им, за които опитът е показал, че са опасни.

3.в.2. Системите и съставните елементи, разглеждани като цяло, поотделно и във взаимодействие помежду им, трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че да съществува обратнопропорционална връзка между вероятността от грешка и тежестта на въздействието ѝ върху обслужването.

3.в.3. Системите и съставните елементи, разглеждани поотделно и в комбинация, трябва да бъдат проектирани при отчитане на ограниченията, свързани с човешките способности и възможности.

3.в.4. Системите и съставните елементи трябва да бъдат проектирани така, че те да са защитени от непреднамерени вредни взаимодействия с външни елементи.

3.в.5. Информацията, необходима за производството, инсталирането, експлоатацията и поддръжката на системите и съставните елементи, както и информацията за опасни условия, трябва да се подава на персонала по ясен, съгласуван и недвусмислен начин.

#### 3.г. Постоянно ниво на обслужване

3.г.1. Необходимо е да се осигурят средства за наблюдение на цялостта и работните показатели по отношение на безопасността и за изменения в конфигурацията на системите и съставните елементи, така че да се поддържа нивото на обслужване.

3.д. Изменение на системи и съставни елементи

- 3.д.1. Когато се правят изменения в системите и съставните елементи, те трябва да продължат да отговарят на съществените изисквания в настоящия раздел. Когато измененията се осъществяват по време на експлоатация, е необходимо да се разработи процес за промените, за да се гарантира поддържането на минимум в нивото на обслужване.

#### 4. Квалификация на ръководителите на полети

##### 4.а. Обща част

4.а.1. Лице, което започва да се обучава за ръководител на полети, трябва да притежава достатъчна образователна степен и достатъчна физическа и умствена зрялост за придобиване, запаметяване и прилагане на съответните теоретични знания и практически умения.

##### 4.б. Теоретична подготовка

4.б.1. Ръководителят на полети трябва да придобие и поддържа ниво на познания, което да е подходящо за изпълняваните функции и да е пропорционално на рисковете, свързани с вида на обслужването.

4.б.2. Придобиването и запаметяването на теоретични знания трябва да се демонстрира чрез непрекъснато оценяване по време на обучение или чрез подходящи изпити.

4.б.3. Трябва да се поддържа подходящо ниво на теоретични знания. Пригодността се доказва чрез редовно оценяване и изпити. Честотата на изпитите трябва да бъде пропорционална на степента на риска, свързан с вида на обслужването.

##### 4.в. Практически умения

4.в.1. Ръководителят на полети трябва да придобие и поддържа необходимите практически умения за изпълняване на своите функции. Тези умения трябва да са пропорционални на рисковете, свързани с вида на обслужването, и да включват, ако това е подходящо за изпълняваните функции, най-малко следните елементи:

- i Процедури за експлоатация
- ii Особености на задачите
- iii Извънредни и аварийни ситуации
- iv Човешки фактори
- v Управление на опасностите и грешките

4.в.2. Ръководителят на полети трябва да демонстрира способност за изпълняване на съответните процедури и задачи със степен на компетентност, отговаряща на функциите, които изпълнява.

4.в.3. Необходимо е да се поддържа задоволително ниво на практическа компетентност. Съответствието се доказва чрез редовно оценяване или изпити. Честотата на това оценяване трябва да бъде пропорционална на сложността и степента на риска, свързан с вида на обслужването и изпълняваните задачи.

##### 4.г. Езикови умения

- 4.г.1. Ръководителят на полети трябва да е доказал познанията си в говоренето и разбирането на английски език на такова равнище, че да може да комуникира ефективно само гласово (телефон/радиотелефон) и при директен контакт с екипажи на полети и други видове персонал по конкретни теми, свързани с работата, включително аварийни ситуации.
- 4.г.2. Когато е необходимо в определена част от въздушното пространство, за целите на предоставянето на обслужване по КВД, лице, което предоставя обслужване по КВД, трябва да има познания и в говоренето и разбирането на местен/ни език/ци на описаното по-горе равнище.

#### 4.д. Тренажори

- 4.д.1. Когато се използва тренажор за практическо обучение за познаване на ситуацията и човешките фактори или с цел доказване на придобиване или поддържане на умение, тренажорът трябва да има ниво на работните показатели, което да позволява подходящо възпроизвеждане на работните условия и оперативните ситуации, в зависимост от предоставяното обучение.

#### 4.е. Курс на обучение

- 4.е.1. Обучението трябва да се извършва чрез курс на обучение, който може да включва теоретичен и практически инструктаж, включително обучение на тренажор, ако е уместно;
- 4.е.2. За всеки вид курс трябва да се съставя и одобрява план.

#### 4.ж. Инструктори

- 4.ж.1. Теоретичният инструктаж трябва да се осъществява от надлежно квалифицирани инструктори. Те трябва:
  - i да притежават необходимите знания в областта, в която ще обучават, и
  - ii да са доказали способността си да използват съответните техники за инструктаж.
- 4.ж.2. Обучението в практически умения трябва да се извършва от надлежно квалифицирани инструктори, притежаващи следната квалификация:
  - i да отговарят на изискванията за притежаване на теоретични познания и опит, необходими за провеждания инструктаж;
  - ii да са доказали способността си да използват съответните техники за инструктаж;
  - iii да са прилагали техники за инструктаж относно процедурите, по които е предвидено да се проведе инструктаж;
  - iv да са показали способност да обучават в областите, в които ще се провежда инструктаж, и

- v да участват редовно в опреснителни курсове, целящи да гарантират поддържането на компетентността за инструктаж.

4.ж.3. Инструкторите по практически умения трябва също да са ръководители на полети или да имат такава правоспособност.

#### 4.з. Оценители

4.з.1. Лицата, отговарящи за оценяването на уменията на ръководителите на полети, трябва:

- i да са доказали способността си да оценяват работата и да провеждат тестове и проверки на ръководителите на полети;
- ii да са доказали способността си да оценяват в областите, в които ще се провежда оценяване и
- iii да участват редовно в опреснителни курсове, целящи да се гарантира, че стандартите за оценяване се поддържат в актуално състояние.

4.з.2. Оценителите на практически умения също трябва да са ръководители на полети или да имат такава правоспособност.

#### 4.и. Медицинска годност на ръководителите на полети

4.и.1. Медицински критерии

4.и.1.i. Всички ръководители на полети трябва периодично да доказват своята медицинска годност да изпълняват задоволително функциите си. Годността трябва да се удостовери чрез съответни прегледи, като се взема предвид възможното намаляване на умствените и физическите способности с напредването на възрастта.

4.и.1.ii. Демонстрирането на медицинска годност, включваща физическа и умствена годност, включва доказването на отсъствие на заболяване или увреждане, вследствие на което лицето, предоставящо обслужване по КВД, би било неспособно:

- i да изпълнява правилно необходимите задачи за предоставяне на обслужване по контрола на въздушното движение или
- ii за изпълнява възложените му задачи по всяко време или
- iii да възприема правилно заобикалящата го среда

4.и.2. Когато медицинската годност не може да бъде доказана напълно, могат да се приложат коригиращи мерки, които гарантират равностойна безопасност.

#### 5. Доставчици на обслужване и организации за обучение

5.a. Не трябва да се предприема предоставяне на обслужване, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:

5.a.1. Доставчикът на обслужване е длъжен пряко или косвено посредством договори да разполага с необходимите средства,

съобразени с мащаба и обхвата на обслужването. Тези средства включват, но не се ограничават до следното: системи, съоръжения, включително електрозахранване, управленска структура, персонал, оборудване и неговата поддръжка, документиране на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответната информация и водене на отчетност;

- 5.а.2. Доставчикът на обслужване трябва да разработва и да поддържа актуални управленски и оперативни ръководства, свързани с предоставянето на неговите услуги и да работи в съответствие с тези ръководства. Те трябва да съдържат всички необходими инструкции, информация и процедури, за да могат да се осъществяват операциите, да се прилага системата за управление и оперативният персонал да изпълнява своите служебни задължения;
- 5.а.3. Доставчикът на обслужване трябва да прилага и да поддържа система за управление на базата на анализ на рисковете, за да осигури спазването на съществените изисквания от настоящото приложение и да се стреми към постоянно проактивно подобряване на тази система;
- 5.а.4. Доставчикът на обслужване е длъжен да използва единствено персонал с подходяща квалификация и обучение и да прилага и поддържа програми за обучение и проверка на персонала;
- 5.а.5. Доставчикът на обслужване е длъжен да установи официални форми на взаимодействие с всички други участници, имащи принос към предоставянето на обслужване, за да се осигури спазването на настоящите съществени изисквания;
- 5.а.6. Доставчикът на обслужване е длъжен да създаде и поддържа план за действие в извънредни ситуации, засягащ аварийните и извънредните ситуации, които биха могли да възникнат по отношение на неговите услуги;
- 5.а.7. Доставчикът на обслужване е длъжен да създаде и поддържа програма за безопасност и превенция на произшествията, включваща програма за докладване и анализ на събитията, която трябва да се използва в системата за управление, за да се спомогне за постоянното подобряване на степента на безопасност и
- 5.а.8. Доставчикът на обслужване трябва да предприема действия, за да се увери, че изискванията по отношение на безопасността за всички системи и съставни елементи, които експлоатира, се спазват по всяко време.

5.6. Не трябва да се предприема предоставяне на обслужване по КВД, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:

- 5.6.1. Предотвратяването на умората на персонала, предоставящ обслужване по КВД, трябва да се управлява чрез приемане на работен график. Този работен график трябва да отразява работните периоди, работното време и адаптираното време за почивка. Ограниченията, установени в работния график, трябва да вземат предвид всички значими фактори, допринасящи за умората, например лишаване от сън, нарушаване на цикъла на смяна на деня и нощта, нощни смени, общо натрупване на смени за дадени

периоди от време, както и поделянето на поставените задължения между персонала.

- 5.6.2. Предотвратяването на стреса за персонала, предоставящ обслужване по КВД, трябва да се управлява посредством програми за обучение и превенция.
  - 5.6.3. Доставчиците на обслужване по КВД трябва да имат действащи процедури, чрез които да се уверяват, че способностите за преценка, притежавани от персонала, предоставящ обслужване по КВД, не са намалели или дали тяхната медицинска годност е на необходимото ниво.
  - 5.6.4. Доставчикът на обслужване по КВД трябва да взема под внимание в своето планиране и операции експлоатационните и техническите ограничения, както и принципите, свързани с човешкия фактор.
- 5.в. Предоставянето на комуникационно, навигационно обслужване и/или наблюдение не трябва да се предприема, освен в случаите, когато са изпълнени следните условия:
- 5.в.1. Доставчикът на обслужване трябва да уведомява своевременно съответните ползватели на въздушно пространство и службите за ОВД за оперативния статус (и за промените в него) на своите услуги, предоставяни за целите на ОВД.

#### 5.г. Организации за обучение

- 5.г.1. Организация за обучение, която предлага обучение за персонал, предоставящ обслужване по КВД, трябва да отговаря на следните изисквания:
  - i да разполага с всички средства, необходими за изпълнението на всички свързани с дейността задължения. Тези средства включват, но не се ограничават до следното: съоръжения, персонал, оборудване, методология, документиране на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответната информация и водене на отчетност;
  - ii да въведе и поддържа система на управление, отнасяща се до безопасността и стандартите на обучението, и да се стреми към постоянно подобряване на тази система и
  - iii при необходимост да сключва споразумения с други организации, за да се гарантира постоянното спазване на настоящите съществени изисквания.