

**РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ****№ 139/16/COL****от 28 юни 2016 година****за разрешаване на Норвегия да направи дерогация от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на разпоредбите, свързани с ограничения на времето за полети, по отношение на авиационния оператор Widerøes Flyselskap AS [2016/2014]**

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ,

като взе предвид акта, посочен в точка 66н от приложение XIII към Споразумението за ЕИП,

*Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО<sup>(1)</sup>, както е изменен (наричан по-нататък „Актът“),*

адаптиран към Споразумението за ЕИП с Протокол 1 към него, и по-специално член 14, параграф 7 от Акта,

като взе предвид становището на Транспортния комитет на ЕАСТ, прието на 10 юни 2016 г.,

като взе предвид Решение на Надзорния орган на ЕАСТ 103/13/COL (наричан по-нататък „Органът“) от 13 март 2013 г., с което членът на колегията, отговарящ за транспорта, се упълномощава да взема определени решения и мерки (документ № 578349),

като има предвид, че:

Норвегия уведоми Надзорния орган на ЕАСТ и Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-нататък „Агенцията“) за намерението си да предостави на авиационния оператор Widerøes Flyselskap AS дерогация от разпоредбите на ORO.FTL.210, буква а) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>(2)</sup> по отношение на максималното общо време за дежурство, което може да бъде възложено на член на екипажа в рамките на период от 7, 14 и 28 последователни дни, чрез одобряване на индивидуална схема за определяне на времето за полети за този авиационен оператор.

Предложената схема за авиационния оператор има следните характеристики:

Общото време за дежурство, което може да бъде възложено на член на екипажа, не може да надвишава:

- 1) максимум 70 часа, които може да бъдат разпределени през всеки седем последователни дни в рамките на период от 14 последователни дни (вместо 60 часа);
- 2) максимум 90 часа през всеки 14 последователни дни (вместо 110 часа);
- 3) максимум 180 часа през всеки 28 последователни дни (вместо 190 часа), разпределени възможно най-равномерно през целия период.

Предложената от оператора система за работа на смени (7 дни работа/7 дни почивка) за пилотите и кабинния екипаж се основава на неговите операции по въздушни маршрути до и от регионални летища в Норвегия и на факта, че членовете на кабинния му екипаж трябва да пътуват от местата, където живеят, до работата си.

Въз основа на оценката на Европейската агенция за авиационна безопасност Органът заключава, че изменението би могло да осигури равнище на безопасност, еквивалентно на равнището, което може да се постигне с прилагането на разпоредба ORO.FTL.210, буква а) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012, при условие че в допълнение към смекчаващите мерки, предложени от оператора и изброени в писмото на Норвегия от 9 декември 2015 г., са изпълнени и условията, описани в приложението.

Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Транспортния комитет на ЕАСТ,

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

<sup>(2)</sup> Актът, посочен в точка 66н от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1), както е изменен), адаптиран към Споразумението за ЕИП с Протокол 1 към него.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Норвегия може да предостави дерогация от разпоредба ORO.FTL.210, буква а) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012, като разреши на оператора Widerøes Flyselskap AS да прилага следната индивидуална схема за определяне на времето за полети:

Общото време за дежурство, което може да бъде възложено на член на екипажа, не може да надвишава:

- i) максимум 70 часа, които може да бъдат разпределени през всеки седем последователни дни в рамките на период от 14 последователни дни;
- ii) максимум 90 часа за всеки 14 последователни дни; и
- iii) максимум 180 часа за всеки 28 последователни дни, разпределени възможно най-равномерно през целия период;

при условие че са изпълнени условията, посочени в приложението, и смекчаващите мерки, описани в нотификацията на Норвегия от 9 декември 2015 г.

*Член 2*

Всички държави от ЕАСТ имат право да прилагат мерките, посочени в член 1 и посочени в приложението към настоящото решение, като те подлежат на задължението за нотифициране по член 14, параграф 6 от Акта.

*Член 3*

Адресат на настоящото решение е Норвегия. Текстът на английски език е автентичен.

*Член 4*

Уведомление за това решение се изпраща на Норвегия, Исландия и Лихтенщайн.

Съставено в Брюксел на 28 юни 2016 година.

*За Надзорния орган на ЕАСТ*

Helga JÓNSDÓTTIR

*Член на колегията*

Carsten ZATSCHLER

*Директор*

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## УСЛОВИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ДЕРОГАЦИЯТА

- i) Авиационният оператор прилага система за управление на риска от умора (FRM) в съответствие с разпоредба ORO.FTL.120 от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 и извършва непрекъснат мониторинг на ефективността на предложените смекчаваш мерки. Системата за управление на риска от умора се одобрява от Норвежкия орган за гражданско въздухоплаване не по-късно от 1 януари 2017 г.
  - ii) Авиационният оператор постига основните цели от своя план за изпълнение на FRM, представен пред Норвежкия орган за гражданско въздухоплаване в неговото искане за дерогация.
  - iii) Авиационният оператор предоставя на Норвежкия орган за гражданско въздухоплаване резултатите от базирана на данни проверка на индивидуалните елементи на своята схема за определяне на времето за полети (например докладване на работното време и следполетно дежурство), по-специално когато тези елементи се отразяват на периодите за почивка.
  - iv) Авиационният оператор включва мониторинг на развитието на събитията в мониторинга на полетните данни (FDM), който следва да позволи по-нататъшно разследване в неговите реактиви процедури за FRM.
  - v) Авиационният оператор доказва, че през първите 24 месеца след одобрението на дерогацията неговата система за докладване на събития в резултат на преумора търпи проактивно развитие. Етапите на оценката на системата на оператора за докладване на събития в резултат на преумора са включени във всеобхватната програма за надзор за авиационния оператор.
  - vi) През първите 24 месеца след предоставянето на дерогацията Норвежкия орган за гражданско въздухоплаване следи непрекъснато отблизо как процедурата за гарантиране на безопасността на FRM осигурява разпознаването и намаляването на възможните рискове, свързани с преумора. След този период ефективността на системата за управление на риска от умора на авиационния оператор се следи от Норвежкия орган за гражданско въздухоплаване като част от непрекъснатата му надзорна дейност.
  - vii) Норвежкия орган за гражданско въздухоплаване гарантира провеждането на независима пропорционална научна оценка на въздействието на предоставената дерогация в рамките на първите 24 месеца след нейното одобрение. В тази оценка се анализират данните за преумората сред кабинния и летателния екипаж, включително най-малко два източника на обективни данни (например тест за психомоторна бдителност, актиграфия), за да се провери ефективността на предлаганите смекчаваш мерки, като тези данни включват като минимум:
    - последиците от натрупаната умора вследствие на високо работно натоварване в голям брой сектори, и
    - въздействието на извънредния труд върху натрупаната умора с цел предоставяне на доказателства за определяне на ефективно задължително ограничение за използване на извънреден труд.В оценката се анализира въздействието на не по-малко от четири последователни блок цикли на дежурства и почивка по време на пикови периоди на дейността, през които се прилага дерогацията, и се вземат предвид констатациите от FRM на оператора, както и всички научни данни и регулаторната рамка по това време.
  - viii) Не по-късно от 2 години от началото на прилагането на дерогацията на Органа и на Агенцията се представят доклад за въздействието на дерогацията, придружен от оценката, посочена в точка vii).
  - ix) Надзорният орган на ЕАСТ, подпомаган от Европейската агенция за авиационна безопасност, ще преразгледа предоставената дерогация, с оглед на посочените по-горе доклад и оценка, и си запазва правото да измени, прекрати или отмени дерогацията, ако сметне това за целесъобразно с оглед на наличните доказателства на този етап.
-