

## РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 83/2014 НА КОМИСИЯТА

от 29 януари 2014 година

година за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 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

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 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>, и по-специално член 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>(2)</sup> се определят технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции, които замества приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета<sup>(3)</sup>, с изключение на подчаст Р относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка.
- (2) В съответствие с член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008, правилата за изпълнение по отношение на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка следва първоначално да включват всички основни разпоредби на подчаст Р от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91, като се вземат предвид последните научно-технически постижения.
- (3) Настоящият регламент представлява мярка за изпълнение, посочена в член 8, параграф 5 и член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008, следователно подчаст Р от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 следва да се заличи съгласно член 69, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 216/2008. Подчаст Р от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 обаче следва да продължи да се прилага до изтичането на преходните периоди, предвидени в настоящия регламент, и за видовете операции, за които не са определени мерки за изпълнение.
- (4) Настоящият регламент се прилага, без да се засягат ограниченията и минималните стандарти, които са вече установени с Директива 2000/79/ЕО на Съвета<sup>(4)</sup>, по-специално разпоредбите за работното време и свободните дни, които следва винаги да бъдат спазвани за мобилния персонал в гражданската авиация. Разпоредбите на настоящия регламент и други разпоредби, одобрени в съответствие с настоящия регламент, нямат за цел да се

обоснове намаляване на съществуващите равнища на защита за този мобилен персонал. Разпоредбите на настоящия регламент не изключват и следва да не засягат съществуваща по-висока степен на защита в националното социално законодателство и колективните трудови договори по отношение на условията на труд и здравословните и безопасни условия на труд.

- (5) Държавите членки могат да се приемат дерогации или да се отклонят от настоящия регламент или съответно от свързаните с него сертификационни спецификации, като прилагат разпоредби с равнище на безопасност, което е поне еквивалентно на разпоредбите на настоящия регламент, с цел по-добре да се вземат предвид специфичните съображения или оперативни практики на национално равнище. Всяка дерогация или отклонение от настоящия регламент следва да бъдат нотифицирани и третираны в съответствие с членове 14 и 22 от Регламент (ЕО) № 216/2008, които гарантират прозрачни и недискриминационни решения въз основа на обективни критерии.
- (6) Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) подготви проект на правила за изпълнение и го представи под формата на становище<sup>(5)</sup> до Комисията съгласно член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (7) Следователно Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, за да включва ограничения на полетното време и времето за дежурства, както и изисквания за почивка.
- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1. В член 2 се добавя следната точка 6:

„6) „въздушни таксиметрови услуги“ означава, за целите на ограниченията на полетното време и времето за дежурства, предоставяне на търговски услуги за чартърни въздушни превози при поискване със самолет с максимална оперативна конфигурация от 19 пътнически места или по-малко.“.

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

<sup>(2)</sup> ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

<sup>(4)</sup> ОВ L 302, 1.12.2000 г., стр. 57.

<sup>(5)</sup> Становище № 04/2012 на Европейската агенция за авиационна безопасност от 28 септември 2012 г. за Регламент за създаване на правила за прилагане относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка (FTL) за търговския въздушен транспорт (ТВТ) със самолети (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2. Член 8 се заменя със следния текст:

„Член 8

#### Ограничения на полетното време

1. Операциите на търговския въздушен транспорт (ТВТ) със самолети са предмет на разпоредбите на подчаст FTL от приложение III.

2. Чрез дерогация от параграф 1, въздухоплавателни таксиметрови услуги, спешна медицинска помощ и еднопилотни операции на ТВТ със самолети са предмет на разпоредбите на член 8, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 и подчаст Р от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 и на съответните национални освобождавания въз основа на оценките на риска, извършени от компетентните органи.

3. При операциите на ТВТ с вертолетите трябва да се спазват националните изисквания.“

3. Добавя се следният член 9а:

„Член 9а

Агенцията извършва непрекъснат преглед на ефективността на разпоредбите относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка, които се съдържат в приложения II и III. Не по-късно от 18 февруари 2019 г. Агенцията представя първи доклад за резултатите от този преглед.

Прегледът включва експертни познания и се основава на оперативните данни, събрани с помощта на държавите членки за продължителен период след датата на прилагане на настоящия регламент.

При прегледа, посочен в параграф 1, се извършва оценка на въздействието върху бдителността на екипажите на най-малко следното:

- дежурства от повече от 13 часа през най-благоприятното време на деня;
- дежурства от повече от 10 часа през по-малко благоприятно време на деня;
- дежурства от повече от 11 часа за членовете на екипажи в неизвестно състояние на аклиматизация;
- дежурства, включващи голям брой сектори (повече от 6);
- дежурства „на повикване“, като например състояние на готовност или резерв, последвани от полетни дежурства; както и
- дестабилизиращи графици.“

4. Приложение II се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

5. Приложение III се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

#### Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 18 февруари 2016 г.

Чрез дерогация от втора алинея държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на точка ORO.FTL.205, буква д) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 и да продължават да прилагат съществуващите национални разпоредби относно времето за почивка по време на полет до 17 февруари 2017 г.

Когато държава членка прилага разпоредбите на третата алинея, тя уведомява Комисията и Агенцията и описва причините за тази дерогация и нейната продължителност, както и програмата за изпълнение, която съдържа предвидените действия и техните срокове.

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

Съставено в Брюксел на 29 януари 2014 година.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

В приложение II към Регламент (ЕС) № 965/2012 се добавят следните точки ARO.OPS.230 и ARO.OPS.235:

**„ARO.OPS.230 Определяне на дестабилизиращи графици**

За целите на ограниченията на полетното време, компетентният орган определя, в съответствие с определенията за „ранен тип“ и „късен тип“ дестабилизиращи графици в точка ORO.FTL.105 от приложение III, кой от тези два вида дестабилизиращи графици се прилага за всички оператори на ТВТ под негов надзор.

**ARO.OPS.235 Одобряване на индивидуални схеми за определяне на полетното време**

- а) Компетентният орган одобрява схемите за специфициране на полетното време, предложени от операторите на ТВТ, ако операторът докаже съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и подчаст FTL от приложение III към настоящия регламент.
  - б) Когато дадена схема за специфициране на полетното време, предложена от оператор, се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, издадени от Агенцията, компетентният орган прилага процедурата, описана в член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
  - в) Когато дадена схема за специфициране на полетното време, предложена от оператор, се отклонява от приложимите правила за изпълнение, компетентният орган прилага процедурата, описана в член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
  - г) Одобренията отклонения или дерогации са обект, след прилагането им, на оценка, която има за цел да определи дали тези отклонения или дерогации следва да бъдат потвърдени или изменени. Компетентният орган и Агенцията провеждат независима оценка въз основа на информацията, предоставена от оператора. Оценката е пропорционална, прозрачна и основана на научни принципи и познания.“
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

В приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 се добавя следната подчаст FTL:

## „ПОДЧАСТ FTL

**ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТНОТО ВРЕМЕ И ВРЕМЕТО ЗА ДЕЖУРСТВА И ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПОЧИВКА**

## РАЗДЕЛ I

**Общи положения****ORO.FTL.100 Обхват**

В настоящата подчаст се установяват изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора и членовете на екипажа по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка на членовете на екипажа.

**ORO.FTL.105 Определения**

За целите на настоящата подчаст се прилагат следните определения:

- 1) „аклиматизиран“ означава състояние, в което циркадийният биологичен ритъм на даден член от екипажа е синхронизиран с часовата зона, в която се намира този член на екипажа. Счита се, че даден член на екипажа е аклиматизиран към времева зона в радиус от два часа спрямо местното време в точката на излитане. Когато местното време на мястото, където започва дежурството, се различава с повече от 2 часа от местното време на мястото, където започва следващото дежурство, членът на екипажа, за целите на изчисляване на максималния дневен период на полетно дежурство, се счита за аклиматизиран в съответствие със стойностите в таблица 1.

Таблица 1

Часова разлика (h) между базовото време и часа по местно време, в който членът на екипажа започва следващото дежурство	Време, изминало от докладването по базовото време				
	< 48	48—71: 59	72—95:59	96—119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B“ означава аклиматизиран към местното време на часовата зона на излитане,

„D“ означава аклиматизиран към местното време на мястото, където членът на екипажа започва следващото си дежурство, а

„X“ означава, че не е известно състоянието на аклиматизация на даден член на екипажа.

- 2) „базово време“ означава местното време в контролния пункт, разположен в часова зона в радиус от два часа около спрямо местното време, в която даден член на екипажа е аклиматизиран;
- 3) „настаняване“ означава, за целите на състоянието на готовност и разделеното дежурство, спокойно и удобно място, недостъпно за външни лица, с възможност за регулиране на светлината и температурата, оборудвано с подходящи мебели, което осигурява на члена на екипажа възможност да спи, с достатъчно капацитет за настаняване на всички членове на екипажа, които са на това място по едно и също време, и с достъп до храна и напитки;
- 4) „подходящо настаняване“ означава, за целите на състояние на готовност, разделено дежурство и почивка, отделно помещение за всеки член на екипажа, разположено на тихо място и оборудвано с легло, с достатъчно добра вентилация, разполагащо с устройство за регулиране на температурата и интензитета на светлината, и достъп до храна и напитки;

- 5) „увеличен полетен екипаж“ означава полетен екипаж, който се състои от по-голям от минималния брой членове, необходими за експлоатацията на въздухоплавателното средство, което позволява на всеки член на екипажа да напусне поста си за целите на почивката по време на полет, и да бъде заместен от друг член на полетния екипаж с подходяща квалификация;
- 6) „пауза“ означава период от време, в рамките на полетно дежурство, по-кратко от времето за почивка, което се счита за част от дежурството и през което даден член на екипажа е освободен от всички задачи;
- 7) „забавено докладване“ означава отлагане на редовно полетно дежурство от оператора преди член на екипажа да е напуснал мястото за почивка;
- 8) „дестабилизиращ график“ означава график на член на екипажа, който нарушава възможността за сън по време на оптималното време за сън, като включва полетно дежурство или комбинация от полетни дежурства, които нарушават която и да било част на деня или нощта, през която членът на екипажа е аклиматизиран, или започват или приключват в такава част на деня или нощта; Графикът може да бъде дестабилизиращ поради ранно начало, късно приключване или нощни дежурства.
  - a) „ранен тип“ дестабилизиращ график означава:
    - i) за „ранно начало“ — дежурство, което започва в периода между 05:00 и 05:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран; и
    - ii) за „късно приключване“ — дежурство, което приключва в периода между 23:00 и 01:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран;
  - b) „късен тип“ дестабилизиращ график означава:
    - i) за „ранно начало“ — дежурство, което започва в периода между 05:00 и 06:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран; и
    - ii) за „късно приключване“ — дежурство, което приключва в периода между 00:00 и 01:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран;
- 9) за „нощно дежурство“ — дежурство, което нарушава която и да било част от периода между 02:00 и 04:59 ч. в часовата зона, за която екипажът е аклиматизиран;
- 10) „дежурство“ означава всяка задача, която член на екипажа извършва за оператора, включително полетно дежурство, административна дейност, провеждане или получаване на обучение и проверка, позициониране и някои елементи от състоянието на готовност;
- 11) „период на дежурство“ означава времето, което започва, когато член на екипажа е задължен от оператора да докладва за или да започне дежурство и приключва, когато това лице е освободено от всякакви задължения, включително следполетно дежурство;
- 12) „полетно дежурство (ПД)“ означава периодът, който започва, когато член на екипажа е задължен да докладва за дежурство, което включва сектор или поредица от сектори, и завършва когато въздухоплавателното средство спре окончателно и двигателите са изключени, в края на последния сектор, в който членът на екипажа действа като действащ член на екипажа;
- 13) „полетно време“ означава, за самолети и туристически мотопланери, времето от първото придвижване на въздухоплавателното средство от мястото му на паркиране с цел излитане до окончателното му спиране на определеното за паркиране място и изключване на всички двигатели или вилта.
- 14) „основна база“ означава местоположението, определено за член на екипажа от оператора, където членът на екипажа обикновено започва и приключва периода на дежурство или поредица от периоди на дежурства и където, при обичайни условия, операторът не носи отговорност за настаняването на съответния член на екипажа;
- 15) „местен ден“ означава период от 24 часа, който започва в 00:00 ч. местно време;

- 16) „местна нощ“ означава период от осем часа, който попада в периода между 22:00 и 08:00 ч. местно време;
- 17) „действащ член на екипажа“ означава всеки член на екипажа, изпълняващ задължения на въздухоплавателно средство в рамките на сектор;
- 18) „позициониране“ означава преместване на недействащ член на екипаж от едно място на друго, по желание на оператора, с изключение на:
- времето на пътуване от частен адрес за почивка до определеното място за докладване в основната база и по обратния път, и
  - времето за преместване от мястото за почивка до мястото, където започва дежурството, и по обратния път;
- 19) „съоръжение за почивка“ означава легло или седалка с опора за краката и стъпалата, на което членовете на екипажа могат да спят на борда на въздухоплавателното средство.
- 20) „резерв“ означава период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение, за да му бъде възложено изпълнение на полет, позициониране или друго дежурство, за което е известен поне 10 часа по-рано.
- 21) „период на почивка“ означава последователен, непрекъснат и определен период от време, след или преди дежурство, през който член на екипажа е освободен от всички задължения, резерв и състояние на готовност.
- 22) „ротация“ е дежурство или поредица от дежурства, включително най-малко едно полетно дежурство, и периодите на почивка извън основната база, което започва от основната база и завършва при завръщането в основната база за период на почивка, когато операторът вече не е отговорен за настаняването на съответния член на екипажа.
- 23) „един свободен ден“ означава, за целите на съблюдаването на разпоредбите на Директива 2000/79/ЕО на Съвета (\*), време без дежурства и състояние на готовност, състоящо се от един ден и две местни нощи, които се обявява предварително. Време за почивка може да се включи като част от свободния ден.
- 24) „сектор“ означава сегментът от полетното дежурство от първото придвижване на въздухоплавателното средство с цел излитане до окончателното му спиране след кацане на определеното за паркиране място.
- 25) „готовност“ означава предварително обявен и определен период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение, за да му бъде възложено изпълнение на полет, позициониране или друго дежурство, без прекъсване от време за почивка.
- 26) „готовност на летище“ означава състояние на готовност, свързано с присъствие на летище;
- 27) „друго състояние на готовност“ означава режим на готовност в дома или на подходящо място за настаняване;
- 28) „период от циркадният ритъм с най-слаба активност (WOCL)“ означава периодът между 02:00 и 05:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран;

#### **ORO.FTL.110 Отговорности на оператора**

Операторът:

- а) публикува нарядите достатъчно дълго време преди полета, за да се осигури възможност на членовете на екипажа да планират необходимата почивка;
- б) гарантира, че планирането на времето за полетно дежурство дава възможност на членовете на екипажа да са освободени от натоварване достатъчно дълго време, така че да са в състояние да изпълняват задълженията си със задоволително ниво на безопасност при всякакви условия;
- в) посочва времето за докладване, с което се осигурява достатъчно време за наземните задължения;
- г) отчита връзката между честотата и модела на полетните дежурства и времето за почивка и взема под внимание цялостното въздействие от дълги дежурства, съчетани с минимално време за почивка;
- д) определя модели за дежурства, при които се избягват практики, причиняващи сериозни смущения на установения модел сън/работа, като редуване на дневни/нощни дежурства;

(\* ) ОВ L 302, 1.12.2000 г., стр. 57.

- е) спазва разпоредбите относно дестабилизиращите графици в съответствие с ARO.OPS.230;
- ж) осигурява достатъчно дълго време за почивка, за да се даде възможност на членовете на екипажа да преодолеят въздействието на предишни дежурства и да са добре отпочинали до започването на следващия период на дежурство;
- з) планира периодични удължени периоди на почивка за възстановяване и уведомява членовете на екипажа достатъчно рано за това;
- и) планира полетните дежурства така, че да бъдат изпълнени в рамките на позволеното време за полетни дежурства, като се взема под внимание необходимото време за изпълнение на предполетните задължения, сектора и времето за между-полетно обслужване;
- й) променя графика и/или разпределението на екипажа, ако фактическата експлоатация превишава максималното полетно дежурство при повече от 33 % от полетните дежурства в този график по време на планиран сезон.

#### **ORO.FTL.115 Отговорности на членовете на екипажа**

Членове на екипажа:

- а) са в съответствие с изискванията на точка CAT.GEN.MPA.100, буква б) от приложение IV (част CAT); и
- б) използват оптимално предоставените възможности и съоръженията за почивка и планират и използват времето за почивка по подходящ начин.

#### **ORO.FTL.120 Управление на риска от преумора**

- а) Когато управлението на риска от преумора се изисква в настоящата подчаст или приложима сертификационна спецификация, операторът установява, прилага и поддържа управлението на риска от преумора като неразделна част от своята система за управление. Управлението на риска от преумора гарантира спазването на основните изисквания в точки 7.е, 7.ж и 8.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. Управлението на риска от преумора се описва в ръководството за провеждане на полети.
- б) Установената, внедрена и поддържана система за управление на риска от преумора гарантира постоянното подобряване на цялостните резултати от това управление и включва:
  - 1) описание на концепцията и принципите на оператора по отношение на управлението на риска от преумора, наричани общо „политика за управление на риска от преумора“;
  - 2) документиране на процесите на управление на риска от преумора, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;
  - 3) научни принципи и знания;
  - 4) процес на разпознаване на опасностите и оценка на риска, който позволява непрекъснатото управление на оперативните рискове за оператора, произтичащи от преумората на членове на екипажа;
  - 5) процес на ограничаване на риска, който предвижда незабавно да се приложат коригиращи мерки, които са необходими за ефективното смекчаване на рисковете за оператора, произтичащи от преумора на членове на екипажа, и за постоянен мониторинг и редовна оценка на смекчаването на риска от преумора, постигнато с такива действия;
  - 6) процеси на гарантиране на безопасност при управлението на риска от преумора;
  - 7) процеси на насърчаване на управлението на риска от преумора;
- в) Управлението на риска от преумора съответства на схемата за специфициране на полетното време, размера на оператора и естеството и сложността на неговата дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност, и приложимата схема за специфициране на полетното време.
- г) Операторът предприема ограничавачи мерки, когато процесът на гарантиране на безопасност при управлението на риска от преумора показва, че изискваното ниво на безопасност не се запазва.

#### **ORO.FTL.125 Схеми за специфициране на полетното време**

- а) Операторите установяват, прилагат и поддържат схеми за специфициране на полетното време, които са подходящи за типовете извършвани операции и които отговарят на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящата подчаст и друго приложимо законодателство, включително Директива 2000/79/ЕО.



- б) Преди да започне прилагането им, схемите за специфициране на полетното време, включително всяка друга съответна система за управление на риска от преумора, когато се изисква такава, се одобряват от компетентния орган.
- в) За да докаже съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с настоящата подчаст, операторът прилага приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията. Като алтернативен вариант, ако операторът иска да се отклони от тези сертификационни спецификации в съответствие с член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008, той предоставя на компетентния орган пълно описание на предвиденото отклонение, преди да го приложи. Описанието включва всички преработки на наръчници или процедури, които могат да бъдат от значение, както и оценка, доказваща спазването на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и настоящата подчаст.
- г) За целите на точка ARO.OPS.235, буква г), в рамките на 2 години от прилагането на отклонение или дерогация, операторът събира данни относно позволеното отклонение или дерогация и анализ на тази информация, като използва научни принципи с оглед оценяване на въздействието на отклонението или дерогацията върху преумората на екипажите. Такъв анализ се представя във формата на доклад до компетентния орган.

## РАЗДЕЛ 2

**Оператори на въздушни превози с търговска цел****ORO.FTL.200 Основна база**

Операторът определя основна база за всеки член на екипажа.

**ORO.FTL.205 Полетно дежурство**

а) Операторът:

- 1) определя времената за докладване, подходящи за всяка отделна операция, като се отчита ORO.FTL.110, буква в);
- 2) установява процедури, в които се посочва как командирът, в случай на специални обстоятелства, които могат да доведат до тежка преумора, и след консултация със засегнатите членове на екипажа, намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи неблагоприятно въздействие върху безопасността на полета;

б) Основно максимално дневно полетно дежурство.

- 1) Максималното дневно полетно дежурство без използването на удължаване за аклиматизирани членове на екипажа е в съответствие със следната таблица:

Таблица 2

**Максимално дневно полетно дежурство — аклиматизирани членове на екипажа**

Започване на полетно дежурство по базовото време	1—2 сектора	3 сектора	4 сектора	5 сектора	6 сектора	7 сектора	8 сектора	9 сектора	10 сектора
0600—1329	13:00 ч.	12:30 ч.	12:00 ч.	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.
1330—1359	12:45 ч.	12:15 ч.	11:45 ч.	11:15 ч.	10:45 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	09:00 ч.
1400—1429	12:30 ч.	12:00 ч.	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
1430—1459	12:15 ч.	11:45 ч.	11:15 ч.	10:45 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
1500—1529	12:00 ч.	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
1530—1559	11:45 ч.	11:15 ч.	10:45 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
1600—1629	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
1630—1659	11:15 ч.	10:45 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
1700—0459	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
0500—0514	12:00 ч.	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
0515—0529	12:15 ч.	11:45 ч.	11:15 ч.	10:45 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
0530—0544	12:30 ч.	12:00 ч.	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.
0545—0559	12:45 ч.	12:15 ч.	11:45 ч.	11:15 ч.	10:45 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	09:00 ч.



- 2) Максималното дневно полетно дежурство, когато не е известно състоянието на аклиматизация на членовете на екипажа, трябва да бъде в съответствие със следната таблица:

Таблица 3

**Членове на екипажа в неизвестно състояние на аклиматизация**

Максимално дневно полетно дежурство според секторите						
1—2	3	4	5	6	7	8
11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.	09:00 ч.

- 3) Максималното дневно полетно дежурство, когато не е известно състоянието на аклиматизация на членовете на екипажа, а операторът е въвел система за управление на риска от преумора, е в съответствие със следната таблица:

Таблица 4

**Членове на екипажа в неизвестно състояние на аклиматизация при система за управление на риска от преумора**

Стойностите в таблицата по-долу могат да се прилагат, при условие че системата на оператора за управление на риска от преумора постоянно следи за запазването на необходимото ниво на безопасност.

Максимално дневно полетно дежурство според секторите						
1—2	3	4	5	6	7	8
12:00 ч.	11:30 ч.	11:00 ч.	10:30 ч.	10:00 ч.	09:30 ч.	09:00 ч.

- в) Полетно дежурство с различно време за докладване на полетния и кабинния екипаж.

Когато кабинният екипаж се нуждае от повече време в сравнение с полетния екипаж за своя предполетен брифинг за същия сектор или серия от сектори, полетното дежурство на кабинния екипаж може да бъде удължено с разликата между времената за докладване на кабинния екипаж и на полетния екипаж. Разликата не надвишава 1 час. Максималното дневно полетно дежурство на кабинния екипаж се основава на момента, в който полетният екипаж се явява за своето дежурство, но полетното дежурство започва от момента на докладване на кабинния екипаж.

- г) Максимално дневно полетно дежурство за аклиматизирани членовете на екипажа с използването на удължаване без време за почивка по време на полет.

- 1) Максималното дневно полетно дежурство може да бъде увеличено с максимум един час не повече от два пъти за всеки с 7 последователни дни. В този случай:

i) минималното време за почивка преди и след полет се удължава с 2 часа; или

ii) минималното време за почивка след полет се удължава с 4 часа;

- 2) Когато удължаването се използва за последователни полетни дежурства, допълнителната почивка преди и след полета между двете удължени полетни дежурства, която се изисква съгласно алинея 1, се предоставя последователно.

- 3) Използването на удължаването се планира предварително и следва да бъде ограничено до максимум:

i) 5 сектора, когато не е нарушен WOCL; или

ii) 4 сектора, когато WOCL е нарушен с 2 часа или по-малко; или

iii) 2 сектора, когато WOCL е нарушен с повече от 2 часа.

- 4) Удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство без време за почивка по време на полет не се комбинира с удължаване поради почивка по време на полет или разделено дежурство в същия период на дежурство.

- 5) Посредством схемите за специфициране на полетното време се определят границите за удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство в съответствие със сертификационните спецификации, приложими към типа на операцията, като се взема под внимание:
- i) броят на прелетените сектори; и
  - ii) нарушаването на WOCL.
- д) Максимално дневно полетно дежурство с използването на удължаване поради почивка по време на полет
- Посредством схемите за специфициране на полетното време се определят условията за удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство с почивка по време на полет в съответствие със сертификационните спецификации, приложими към типа на операцията, като се взема под внимание:
- i) броят на прелетените сектори;
  - ii) минималното време за почивка по време на полет, предоставено на всеки член на екипажа;
  - iii) видът на съоръженията за почивка по време на полет; и
  - iv) увеличаването на основния полетен екипаж.
- е) Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — преценка на командира
- 1) Условията за промяна на границите на полетното дежурство и на времето за дежурства и за почивка от командира в случай на непредвидени обстоятелства в летателна експлоатация, която започва във или след момента на докладване, отговарят на следните условия:
    - i) максималното дневно полетно дежурство, което се получава след прилагането на букви б) и д) от точка ORO.FTL.205 или точка ORO.FTL.220, не може да бъде увеличено с повече от два часа, освен ако екипажът не е увеличен, като в този случай максималното полетно дежурство може да бъде увеличено с не повече от 3 часа;
    - ii) ако в рамките на последния сектор на полетното дежурство разрешеното увеличение е надвишено поради непредвидени обстоятелства след излитане, полетът може да бъде продължен до планираното местоназначение или резервно летище; и
    - iii) времето за почивка след полетното дежурство може да бъде намалено, но в никакъв случай не може да бъде по-малко от 10 часа.
  - 2) В случай на непредвидени обстоятелства, които могат да доведат до тежка преумора, командирът намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи неблагоприятно въздействие върху безопасността на полета.
  - 3) Командирът се консултира с всички членове на екипажа за нивото им на бдителност преди да реши да приложи измененията, посочени в алинеи 1 и 2.
  - 4) Командирът предава доклад на оператора, когато полетното дежурство е удължено или времето за почивка е намалено по негово/нейно усмотрение.
  - 5) Когато удължаването на полетното дежурство или намаляването на времето за почивка надвишава един час, копие от доклада, към който операторът трябва да добави своите коментари, се изпраща на компетентния орган от оператора не по-късно от 28 дни след събитието.
  - 6) Операторът прилага ненаказателна процедура за използването на преценката, описана в настоящата разпоредба, и я описва в ръководството за експлоатация.
- ж) Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — забавено докладване

Операторът установява процедури, в ръководството за провеждане на полети, във връзка със забавено докладване в случай на непредвидени обстоятелства, в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида операция.

**ORO.FTL.210 Полетно време и време за дежурства**

- а) Общото време за дежурства, което може да бъде определено за член на екипажа, не трябва да надвишава:
- 1) 60 работни часа за всеки 7 последователни дни;
  - 2) 110 работни часа за всеки 14 последователни дни; и
  - 3) 190 работни часа за 28 последователни дни, разпределени поравно за целия период, доколкото това е практично;
- б) Общото полетно време за секторите, за които даден член на екипажа е определен за действащ член на екипажа, не надвишава:
- 1) 100 часа полетно време за всеки 28 последователни дни;
  - 2) 900 часа полетно време за всяка календарна година; и
  - 3) 1 000 часа полетно време за всеки 12 последователни месеца;
- в) Дежурството след полет се счита за време за дежурство. Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети минималния срок за дежурства след полет.

**ORO.FTL.215 Позициониране**

Ако операторът позиционира член на екипажа, се прилага следното:

- а) Позициониране след докладване, но преди провеждане на полет, се счита за време за дежурство, но не се счита за сектор;
- б) Цялото време, необходимо за позициониране, се счита за време за дежурство.

**ORO.FTL.220 Разделено дежурство**

Условията за удължаване на основното максимално дневно полетно дежурство поради пауза на земята е в съответствие със следното:

- а) В схемите за специфициране на полетното време се посочват следните елементи за разделено дежурство в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция:
- 1) минималната продължителност на паузата на земята; и
  - 2) възможността за удължаване на дежурството, предписана в точка ORO.FTL.205, буква б), като се взема предвид продължителността на почивката на земята, осигурените съоръжения за почивка на члена на екипажа и други значими фактори.
- б) Паузата на земята се счита изцяло за дежурство.
- в) Разделено дежурство не може да следва намалено време за почивка.

**ORO.FTL.225 Готовност и дежурства на летището**

Ако операторът определи за членове на екипажа състояние на готовност или дежурство на летището, се прилага следното в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция:

- а) Готовност и дежурство на летището се включват в наряда, а началото и краят на състояние на готовност се определят и обявяват предварително на съответните членове на екипажа, за да им се даде възможност да планират подходяща почивка.
- б) За член на кабинния екипаж се счита, че е в състояние на готовност на летището от докладването в контролния пункт до края на обявения период в състояние на готовност на летището.
- в) Състоянието на готовност на летището се счита изцяло за работно време за целите на точки ORO.FTL.210 и ORO.FTL.235.
- г) Всяко дежурство на летището се счита изцяло за работно време и полетното дежурство се отчита изцяло от момента на докладване на летището за дежурство.

- д) Операторът осигурява настаняване на члена на екипажа в състояние на готовност на летището.
- е) В схемите за специфициране на полетното време се посочват следните елементи:
- 1) максималната продължителност на всеки период в състояние на готовност“;
  - 2) въздействието на времето, прекарано в състояние на готовност, върху максималното полетно дежурство, което може да бъде възложено, като се вземат предвид осигурените съоръжения за почивка за члена на екипажа и други значими фактори, като например:
    - необходимостта от незабавна готовност на члена на екипажа,
    - припокриването на състоянието на готовност и времето за сън, и
    - подходящото информизиране с цел запазване на възможност за сън между повикването за дежурство и възложеното полетно дежурство;
  - 3) минималният период на почивка след състояние на готовност, който не води до възлагане на полетно дежурство;
  - 4) начинът, по който времето, прекарано в състояние на готовност, различно от състояние на готовност на летището, се взема предвид за целите на изчисляването на общата продължителност на дежурствата.

#### **ORO.FTL.230 Резерв**

Ако оператор разпредели членове на екипажа в резерв, се прилага следното в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция:

- а) Резервът се включва в наряда;
- б) В схемите за специфициране на полетното време се посочват следните елементи:
- 1) максималната продължителност на всеки отделен период в резерв;
  - 2) броят на последователните дни в резерв, които могат да бъдат разпределени на член на екипажа.

#### **ORO.FTL.235 Периоди на почивка**

- а) Минимален период на почивка в основната база.
- 1) Минималният период на почивка, осигурен преди началото на полетно дежурство, което започва от основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходното работно време, или 12 часа, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма.
  - 2) Чрез дерогация от точка 1), минималното време за почивка, предвидено в буква б), се прилага, ако операторът осигурява подходящо място за настаняване на члена на екипажа в основната база.

- б) Минимален период на почивка извън основната база.

Минималният период на почивка, осигурен преди началото на полетно дежурство, което започва извън основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходното работно време, или 10 часа, която от двете стойности е по-голяма. Този срок включва възможност за 8-часов сън освен времето за пътуване и физиологични нужди.

- в) Намалено време за почивка

Чрез дерогация от букви а) и б), чрез схеми за специфициране на полетното време може да се намали минималната почивка в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция, и като се вземат под внимание следните елементи:

- 1) минималният намален период на почивка;
- 2) удължаването на следващият период на почивка; и
- 3) намаляването на полетното дежурство след намаленото време за почивка.

## г) Периодични удължени периоди за почивка за възстановяване

В схемите за специфициране на полетното време се посочват периодични удължени периоди на почивка за възстановяване с цел компенсиране на натрупаната умора. Минималният периодичен удължен период на почивка за възстановяване е 36 часа, включително две местни нощи, и във всеки случай времето между края на един периодичен удължен период на почивка за възстановяване и началото на следващия удължен период на почивка за възстановяване не е повече от 168 часа. Периодичните удължени периоди на почивка за възстановяване се увеличават до 2 местни дни два пъти за всеки месец.

## д) В схемите за специфициране на полетното време се определят допълнителни периоди на почивка в съответствие с приложимите сертификационни спецификации с цел да се компенсират:

- 1) влиянието на разликите в часовите зони и удължаването на полетното дежурство;
- 2) допълнителна натрупана умора вследствие на дестабилизиращи графици; и
- 3) смяна на основната база.

**ORO.FTL.240 Хранене**

- а) По време на полетно дежурство се предоставя възможност за консумиране на храна и напитки, за да се избегне неблагоприятно въздействие върху работата на член на екипажа, особено когато полетното дежурство надвишава 6 часа.
- б) Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети начина, по който се гарантира храненето на членовете на екипажа по време на полетно дежурство.

**ORO.FTL.245 Досиета за основната база, полетно време, периоди на дежурства и почивка**

## а) Операторът съхранява за срок от 24 месеца:

- 1) Индивидуални досиета за всеки член на екипажа, включително:
    - i) полетното време;
    - ii) начало, продължителност и край на всеки период на дежурство и полетно дежурство;
    - iii) периоди на почивка и свободни дни; и
    - iv) определена основна база.
  - 2) Доклади за удължени периоди на полетно дежурство и намалени периоди на почивка.
- б) При поискване операторът предоставя копия на личните досиета относно полетното време и периодите за дежурства и почивка на:
- 1) съответния член на екипажа; и
  - 2) на друг оператор, по отношение на даден член на екипажа, който е или става член на екипаж на съответния оператор.
- в) Досиетата, посочени в точка CAT.GEN.MPA.100, буква б), параграф 5 във връзка с членове на екипажа, които поемат дежурства за повече от един оператор, се пазят за срок от 24 месеца.

**ORO.FTL.250 Обучение за справяне с преумората**

- а) Операторът представя първоначално и периодично обучение за справяне с преумората за членовете на екипажа, персонала, отговарящ за подготовката и поддръжката на нарядите на екипажите и съответния управленски персонал.
- б) Това обучение следва програма за обучение, установена от оператора и описана в ръководството за провеждане на полети. Учебната програма обхваща възможните причини за преумора и последствията от нея, както и мерки за противодействие.“