

## REGULAMENTUL (UE) NR. 83/2014 AL COMISIEI

din 29 ianuarie 2014

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 8 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene care au înlocuit anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului <sup>(3)</sup>, cu excepția subpărții Q privind limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.
- (2) În conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, normele de aplicare referitoare la timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă ar trebui să includă, inițial, toate dispozițiile de fond cuprinse în subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, luând în considerare cele mai recente progrese științifice și tehnice.
- (3) Prezentul regulament reprezintă o măsură de punere în aplicare menționată la articolul 8 alineatul (5) și la articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, prin urmare subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 ar trebui să fie eliminată în conformitate cu articolul 69 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Cu toate acestea, subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 ar trebui să se aplice în continuare până la expirarea perioadelor de tranziție prevăzute în prezentul regulament și pentru tipurile de operațiuni pentru care nu s-au stabilit măsuri de punere în aplicare.
- (4) Prezentul regulament nu aduce atingere limitelor și standardelor minime deja stabilite prin Directiva 2000/79/CE a Consiliului <sup>(4)</sup>, în special dispozițiile privind timpul de lucru și zilele fără sarcini de serviciu, care ar trebui să fie întotdeauna respectate în cazul personalului mobil din aviația civilă. Dispozițiile din prezentul regulament, precum și alte dispoziții aprobate în temeiul prezentului

regulament nu sunt menite să justifice reducerile în ceea ce privește nivelurile existente de protecție pentru personalul mobil respectiv. Dispozițiile din prezentul regulament nu împiedică adoptarea de dispoziții mai protective în materie de condiții de muncă și de sănătate și securitate la locul de muncă prevăzute în legislația socială națională și în contractele colective de muncă și nu ar trebui să aducă atingere acestor dispoziții.

- (5) Statele membre pot deroga de la dispozițiile din prezentul regulament sau, respectiv, se pot abate de la specificațiile de certificare asociate, prin aplicarea unor dispoziții implicând un nivel de siguranță care este cel puțin echivalent cu dispozițiile prezentului regulament, în scopul de a aborda mai eficient anumite considerente naționale sau practici operaționale. Orice derogări sau abateri de la prezentul regulament ar trebui notificate și tratate în conformitate cu articolele 14 și 22 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, care asigură decizii transparente și nediscriminatorii, bazate pe criterii obiective.
- (6) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) a pregătit un proiect de norme de aplicare, pe care le-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz <sup>(5)</sup> în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (7) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui, prin urmare, modificat pentru a include limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 se adaugă următorul punct 6:

„6. «operațiune de taxi aerian» înseamnă, în sensul limitărilor timpului de zbor și de serviciu, o operațiune de transport aerian neprogramată, efectuată la cerere, cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult 19 locuri.”

<sup>(1)</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 296, 25.10.2012, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

<sup>(4)</sup> JO L 302, 1.12.2000, p. 57.

<sup>(5)</sup> Avizul nr. 04/2012 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 28 septembrie 2012 referitor la un regulament de stabilire a normelor de aplicare privind limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă (FTL) pentru transportul aerian comercial (CAT) cu avioane (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

**Limitări ale timpului de zbor**

(1) Operațiunile CAT cu avioane sunt supuse dispozițiilor subpărții FTL din anexa III.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), operațiunile de taxi aerian, de servicii medicale de urgență și operațiunile CAT cu un singur pilot efectuate de avioane fac obiectul dispozițiilor articolului 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 și ale subpărții Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, precum și al derogărilor naționale conexe bazate pe evaluările riscurilor în materie de siguranță efectuate de autoritățile competente.

(3) Operațiunile CAT cu elicoptere respectă cerințele naționale.”

3. Se introduce următorul articol 9a:

„Articolul 9a

Agenția efectuează o examinare continuă a eficacității dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă prevăzute în anexele II și III. Nu mai târziu de 18 februarie 2019, agenția elaborează un prim raport privind rezultatele acestei examinări.

Această examinare implică expertiza științifică și se bazează pe datele operaționale colectate pe termen lung, cu sprijinul statelor membre, începând cu data aplicării prezentului regulament.

Examinarea menționată la primul paragraf evaluează impactul asupra vigilenței personalului navigant, exercitat de cel puțin următorii factori:

- sarcini de serviciu de peste 13 ore desfășurate la momentul cel mai favorabil al zilei;
- sarcini de serviciu de peste 10 ore desfășurate la momentul cel mai puțin favorabil al zilei;
- sarcini de serviciu de peste 11 ore desfășurate de membrii echipajului, într-o stare de aclimatizare necunoscută;
- sarcini de serviciu care includ un număr ridicat de sectoare (peste 6);
- servicii de permanență, precum perioada de rezervă sau rezerva urmată de sarcini de zbor; precum și
- orare perturbatoare.”

4. Anexa II se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

5. Anexa III se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 18 februarie 2016.

Prin derogare de la paragraful al doilea, statele membre pot alege să nu aplice dispozițiile de la punctul ORO.FTL.205 litera (e) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și să aplice în continuare dispozițiile naționale existente privind odihna în timpul zborului până la 17 februarie 2017.

Atunci când un stat membru aplică dispozițiile paragrafului al treilea, el informează Comisia și agenția și descrie motivele acestei derogări, durata acesteia, precum și programul de implementare care cuprinde acțiunile prevăzute și calendarul aferent.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 ianuarie 2014.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

## ANEXA I

În anexa II la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se adaugă următoarele puncte ARO.OPS.230 și ARO.OPS.235:

**„ARO.OPS.230 Determinarea orarelor perturbatoare**

În sensul limitărilor timpului de zbor, autoritatea competentă decide, în conformitate cu definițiile orarelor perturbatoare de «tip matinal» și de «tip prelungit» stabilite la punctul ORO.FTL.105 din anexa III, care dintre aceste două tipuri de orare perturbatoare se aplică tuturor operatorilor CAT aflați sub supravegherea sa.

**ARO.OPS.235 Aprobarea regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor**

- (a) Autoritatea competentă aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de operatorii CAT, în cazul în care operatorul demonstrează conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu subpartea FTL din anexa III la prezentul regulament.
  - (b) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator se abate de la specificațiile de certificare aplicabile emise de agenție, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
  - (c) Atunci când un regim de specificare a timpului de zbor propus de un operator derogă de la normele de punere în aplicare aplicabile, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
  - (d) Abaterile sau derogările aprobate fac obiectul unei evaluări, efectuate după ce acestea au fost aplicate, pentru a determina dacă abaterile sau derogările respective ar trebui confirmate sau modificate. Autoritatea competentă și agenția efectuează o evaluare independentă pe baza informațiilor furnizate de operator. Evaluarea este proporțională, transparentă și bazată pe principii și cunoștințe de ordin științific.”
-

## ANEXA II

În anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se adaugă următoarea subparte FTL:

## „SUBPARTEA FTL

**LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE ODIHNĂ**

## SECȚIUNEA 1

**Generalități****ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

**ORO.FTL.105 Definiții**

În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții:

1. «aclimatizat» înseamnă o stare în care bioritmul circadian al unui membru al echipajului este sincronizat cu zona de fus orar în care se află membrul echipajului. Se consideră că un membru al echipajului este acclimatizat la o zonă de fus orar care cuprinde 2 ore în jurul zonei orei locale de la punctul de plecare. În cazul în care decalajul orar dintre ora locală la locul în care începe o sarcină de serviciu și ora locală de la locul unde începe următoarea sarcină de serviciu este de peste 2 ore, membrul echipajului este considerat ca fiind acclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul 1, în vederea calculării perioadei zilnice maxime de zbor.

Tabelul 1

Decalajul orar (h) dintre timpul de referință și ora locală de la locul unde acesta își începe următoarea sarcină de serviciu	Timpul scurs de la prezentarea la timpul de referință				
	< 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» înseamnă acclimatizat la ora locală a fusului orar de plecare;

«D» înseamnă acclimatizat la ora locală a locului în care membrul echipajului își începe următoarea sarcină de serviciu;  
și

«X» înseamnă că un membru al echipajului se află într-o stare de acclimatizare necunoscută;

2. «timp de referință» înseamnă ora locală la locul de prezentare, situat într-o bandă de fus orar de 2 ore în jurul orei locale la care membrul echipajului este acclimatizat;
3. «spațiu de cazare» înseamnă, în sensul perioadei de rezervă și al unui serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil, inaccesibil publicului, cu dotat cu dispozitive de control al luminii și temperaturii și cu un mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, și cu o capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp. De asemenea, acest spațiu trebuie să fie prevăzut cu acces la alimente și lichide;
4. «spațiu de cazare adecvat» înseamnă, în sensul perioadei de rezervă, al serviciului fracționat și al timpului de odihnă, o încăpere individuală pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-un mediu liniștit, echipată cu un pat, ventilată suficient, care este prevăzută cu un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la alimente și lichide;

5. «echipaj de zbor majorat» înseamnă un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimumul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă în timpul zborului;
6. «pauză» înseamnă un interval de timp în cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, considerat ca sarcină de serviciu și în timpul căruia un membru al echipajului este eliberat de toate sarcinile;
7. «prezentare amânată» înseamnă amânarea de către un operator a unei perioade de serviciu pentru zbor (FDP) programate, înainte ca un membru al echipajului să fi părăsit locul de odihnă;
8. «orar perturbator» înseamnă un program de lucru al unui membru al echipajului care afectează programul de somn al acestuia în timpul timpului optim de somn prin includerea unei FDP sau a unei combinații de FDP-uri care se suprapune, începe sau se încheie în orice moment al zilei sau al nopții de la locul în care un membru al echipajului este aclimatizat; un program de lucru poate avea caracter perturbator dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte:
  - (a) orar perturbator «de tip matinal» înseamnă:
    - (i) dacă «începe devreme», o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și
    - (ii) dacă «se încheie târziu», o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 23:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
  - (b) orar perturbator «de tip prelungit» înseamnă:
    - (i) dacă «începe devreme», o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între orele 05:00 și 06:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat; și
    - (ii) dacă «se încheie târziu», o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între orele 00:00 și 01:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
9. «serviciu pe timp de noapte» înseamnă o perioadă de serviciu care încalcă orice interval cuprins între orele 02:00 și 04:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
10. «sarcină de serviciu» înseamnă orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și anumite perioade de rezervă;
11. «perioadă de serviciu» înseamnă o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;
12. «perioadă de serviciu pentru zbor» (FDP) înseamnă o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;
13. «timp de zbor» înseamnă, pentru avioane și motoplanoare de agrement, intervalul de timp scurs de la prima mișcare pe care aeronava o execută în locul de parcare în scopul decolării până când aceasta se oprește la sfârșitul zborului în poziția de parcare desemnată și toate motoarele sau elicele sunt oprite;
14. «bază de reședință» înseamnă locul repartizat membrului echipajului de un operator, unde membrul echipajului își începe și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil cu asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză;
15. «zi locală» înseamnă o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00;

16. «noapte locală» înseamnă o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală;
17. «membru al echipajului aflat de serviciu» înseamnă un membru al echipajului care își îndeplinește sarcinile pe o aeronavă în timpul unui sector;
18. «poziționare» înseamnă transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al echipajului care nu este de serviciu, cu excepția:
  - timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers; și
  - a timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;
19. «loc de odihnă» înseamnă o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labele picioarelor, care să le permită membrilor echipajului să doarmă la bordul unei aeronave;
20. «rezervă» înseamnă o perioadă de timp în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de serviciu pentru o FDP, pentru poziționare sau pentru o altă sarcină de serviciu, notificată cu cel puțin 10 ore înainte;
21. «perioadă de odihnă» înseamnă o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;
22. «rotație» înseamnă o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu de zbor și perioade de odihnă în afara bazei de reședință, care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului;
23. «zi izolată fără perioadă de serviciu» înseamnă, în scopul respectării dispozițiilor Directivei 2000/79/CE a Consiliului (\*), o perioadă fără sarcini de serviciu și de rezervă, constând într-o zi și două nopți locale, care este notificată în avans. O perioadă de odihnă poate fi inclusă în ziua izolată fără perioadă de serviciu;
24. «sector» înseamnă un segment al unei FDP cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și imobilizarea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat;
25. «perioadă de rezervă» înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă;
26. «perioadă de rezervă la aeroport» înseamnă o perioadă de rezervă petrecută în aeroport;
27. «alte forme ale perioadei de rezervă» înseamnă o perioadă de rezervă petrecută fie la domiciliu, fie într-un spațiu de cazare adecvat;
28. «fereastra de reducere circadiană (WOCL)» înseamnă perioada cuprinsă între orele 02:00 și 05:59, în zona cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

#### **ORO.FTL.110 Responsabilitățile operatorului**

Operatorul:

- (a) publică orare de lucru cu suficient timp înainte pentru a oferi ocazia membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare;
- (b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți, astfel încât aceștia să poată opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;
- (c) specifică ore de prezentare pentru începerea serviciului care să acorde suficient timp pentru sarcinile de la sol;
- (d) ia în considerare relația dintre frecvența și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;
- (e) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanța serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;

(\*) JO L 302, 1.12.2000, p. 57.

- (f) respectă dispozițiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu ARO.OPS.230;
- (g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;
- (h) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;
- (i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală;
- (j) modifică un program și/sau componența echipajelor dacă operațiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor în cazul a mai mult de 33 % dintre sarcinile de zbor din cadrul aceluși program pe parcursul unei perioade sezoniere programate.

#### **ORO.FTL.115 Responsabilitățile membrilor echipajului**

Membrii echipajului:

- (a) respectă punctul CAT.GEN.MPA.100 litera (b) din anexa IV (partea-CAT); și
- (b) utilizează în mod optim posibilitățile și facilitățile de odihnă puse la dispoziție și își planifică și utilizează în mod corespunzător perioadele de odihnă.

#### **ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală (FRM)**

- (a) Dacă pentru prezenta subparte este nevoie de un FRM sau de o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și actualizează un FRM ca parte integrantă a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale de la punctele 7.f, 7.g și 8.f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.
- (b) Un FRM stabilit, pus în aplicare și actualizat asigură îmbunătățirea continuă a performanțelor sale globale și include:
  - 1. o descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește FRM, denumite generic politica FRM;
  - 2. documentația pentru procesele FRM, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații;
  - 3. principii și cunoștințe științifice;
  - 4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite managementul riscului (riscurilor) operațional (operaționale) al (ale) operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al echipajului;
  - 5. un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;
  - 6. procesele de asigurare a securității FRM;
  - 7. procesele de promovare a FRM.
- (c) Managementul riscului de oboseală corespunde regimului de specificare a timpului de zbor, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.
- (d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRM demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este asigurată.

#### **ORO.FTL.125 Regimurile de specificare a timpului de zbor**

- (a) Operatorii stabilesc, pun în aplicare și actualizează regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, cu prezenta subparte și cu alte dispoziții legislative aplicabile, inclusiv cu Directiva 2000/79/CE.

- (b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor, inclusiv orice FRM aferent, în cazul în care este necesar, sunt aprobate de autoritatea competentă.
- (c) Pentru a demonstra conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție. Ca o alternativă, în cazul în care operatorul dorește să se abată de la aceste specificații de certificare în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, el furnizează autorității competente o descriere completă a abaterii preconizate înainte de punerea sa în aplicare. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cele din prezenta subparte sunt respectate.
- (d) În sensul punctului ARO.OPS.235 litera (d), în termen de 2 ani de la punerea în aplicare a unei abaterii sau derogări, operatorul colectează date privind abaterea sau derogarea autorizată și analizează aceste date utilizând principii științifice în vederea evaluării efectelor abaterii sau derogării asupra oboselii personalului navigant. O astfel de analiză este furnizată sub forma unui raport adresat autorității competente.

## SECȚIUNEA 2

### *Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial*

#### **ORO.FTL.200 Baza de reședință**

Un operator repartizează o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului.

#### **ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP)**

(a) Operatorul:

- definește orele de prezentare pentru începerea serviciului pentru fiecare operațiune în parte, luând în considerare ORO.FTL.110 litera (c);
- instituie proceduri care specifică modul în care comandantul de bord, în cazul unor circumstanțe speciale care ar putea duce la oboseală severă și după consultarea cu membrii echipajului afectați, reduce FDP efectivă și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.

(b) FDP zilnică maximă de bază

- FDP zilnică maximă, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii aclimatizați ai echipajului, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 2

#### **FDP zilnic maxim – Membrii aclimatizați ai echipajului**

Începutul FDP la timpul de referință	1-2 sectoare	3 sectoare	4 sectoare	5 sectoare	6 sectoare	7 sectoare	8 sectoare	9 sectoare	10 sectoare
06:00-13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30-13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00-14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30-14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00-15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30-15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00-16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30-16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00-04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00-05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15-05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30-05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45-05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 3

**Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută**

FDP zilnică maximă în funcție de sectoare						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. FDP zilnică maximă, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută și operatorul a pus în aplicare un sistem de management al riscului de oboseală, respectă valorile din următorul tabel:

Tabelul 4

**Membrii echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută în cazul FRM**

Valorile din tabelul de mai jos se pot aplica cu condiția ca FRM al operatorului să monitorizeze continuu menținerea performanțelor necesare în materie de siguranță.

FDP zilnică maximă în funcție de sectoare						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- (c) FDP cu prezentări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină

Ori de câte ori echipajul de cabină necesită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același sector sau aceleași serii de sectoare, FDP a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp dintre momentul prezentării pentru începerea serviciului a echipajului de cabină și a echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 1 oră. FDP zilnică maximă pentru echipajul de cabină are la bază momentul prezentării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru perioada sa de serviciu pentru zbor, însă perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul prezentării echipajului de cabină pentru începerea serviciului.

- (d) FDP zilnică maximă pentru membrii aclimatizați ai echipajului, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului

1. FDP zilnică maximă poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:

(i) perioadele minime de odihnă de dinainte și de după zbor se prelungesc cu 2 ore; sau

(ii) perioada de odihnă de după zbor se prelungeste cu 4 ore.

2. Atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungete necesare conform punctului 1 se acordă consecutiv.

3. Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maximum de:

(i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este încălcată; sau

(ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu 2 ore sau mai puțin; sau

(iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este încălcată cu mai mult de 2 ore.

4. Prelungirea FDP zilnică maximă de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.

5. Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile FDP zilnice maxime de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:

- (i) numărul de sectoare parcurse; și
  - (ii) încălcarea ferestrei de reducere circadiană.
- (e) FDP maximă zilnică cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a FDP maxime zilnice de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:

- (i) numărul de sectoare parcurse;
  - (ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;
  - (iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului; și
  - (iv) majorarea echipajului de zbor de bază.
- (f) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – putere discreționară a comandantului de bord
1. Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la momentul raportării pentru începerea serviciului sau ulterior acestuia, respectă următoarele condiții:
    - (i) FDP maximă zilnică, care rezultă după aplicarea literelor (b) și (e) de la punctul ORO.FTL.205 sau de la punctul ORO.FTL.220 nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;
    - (ii) dacă, pe parcursul sectorului final al unei FDP, majorarea permisă este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către destinația planificată sau către un alt aerodrom; și
    - (iii) perioada de odihnă de după o FDP poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.
  2. În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungeste perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.
  3. Comandantul de bord consultă toți membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilență înainte de a decide modificările prevăzute la punctele 1 și 2.
  4. Comandantul de bord transmite operatorului un raport atunci când o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa.
  5. În cazul în care prelungirea unei FDP sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observațiile sale, este trimisă de către acesta autorității competente în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.
  6. Operatorul pune în aplicare un proces nepunitiv pentru utilizarea puterii discreționare descrise în această dispoziție și îl descrie în manualul de operațiuni.
- (g) Circumstanțe neprevăzute în cadrul operațiunilor de zbor – prezentarea întârziată pentru începerea serviciului

Operatorul include, în manualul de operațiuni, o serie de proceduri pentru prezentarea întârziată pentru începerea serviciului în cazul unor circumstanțe neprevăzute, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune.

**ORO.FTL.210 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu**

- (a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:
1. 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive;
  2. 110 ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive; și
  3. 190 de ore de serviciu pe durata oricărui 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective.
- (b) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășesc:
1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricărui 28 de zile consecutive;
  2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic; și
  3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricărui 12 luni calendaristice consecutive.
- (c) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu. Operatorul specifică în manualul său de operațiuni durata minimă a perioadei pentru sarcinile de serviciu de după zbor.

**ORO.FTL.215 Poziționarea**

Dacă un operator poziționează un membru al echipajului, se aplică următoarele cerințe:

- (a) poziționarea după prezentarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, este considerată a fi o FDP, dar nu este considerată a fi un sector;
- (b) tot timpul petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.

**ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracționat**

Condițiile pentru prelungirea FDP zilnică maximă de bază ca urmare a unei pauze la sol este în conformitate cu următorii factori:

- (a) regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente pentru perioada de serviciu fracționat, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:
1. durata minimă a unei pauze la sol; și
  2. posibilitatea de a prelungi FDP, prevăzută la punctul ORO.FTL.205 litera (b), luând în considerare durata pauzei la sol, facilitățile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alți factori relevanți;
- (b) pauza la sol se contabilizează integral ca FDP;
- (c) perioada de serviciu fracționat nu urmează după o perioadă redusă de odihnă.

**ORO.FTL.225 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport**

Dacă un operator desemnează membri ai echipajului pentru perioada de rezervă sau pentru orice perioadă de serviciu la aeroport, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

- (a) perioada de rezervă și orice perioada de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul perioadei de rezervă se definesc și se anunță în avans membrilor echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare;
- (b) un membru al echipajului este de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate;
- (c) perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul punctelor ORO.FTL.210 și ORO.FTL.235;
- (d) orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport;

- (e) operatorul asigură cazarea membrului echipajului aflat în perioadă de rezervă la aeroport;
- (f) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:
1. durata maximă a oricărui serviciu de rezervă;
  2. impactul timpului petrecut în serviciu de rezervă asupra FDP maximă ce poate fi atribuită, luând în considerare facilitățile de odihnă puse la dispoziția membrului echipajului, precum și alți factori relevanți, cum ar fi:
    - necesitatea disponibilității imediate a membrului echipajului;
    - interferența perioadei de rezervă cu somnul; și
    - notificarea adecvată pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită;
  3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;
  4. modul în care timpul petrecut în perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport, se contabilizează în scopul cumulării orelor de serviciu.

#### **ORO.FTL.230 Rezerva**

Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului să efectueze un serviciu de rezervă, se aplică următoarele cerințe, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

- (a) rezerva figurează în programul de lucru;
- (b) regimurile de specificare a timpului de zbor indică următoarele elemente:
1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale;
  2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului.

#### **ORO.FTL.235 Perioadele de odihnă**

- (a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință
1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare.
  2. Prin derogare de la punctul 1, perioada minimă de odihnă prevăzută la litera (b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului echipajului la reședința de bază.
- (b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reședință

Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.

- (c) Perioada redusă de odihnă

Prin derogare de la literele (a) și (b), regimurile de specificare a timpului de zbor pot reduce perioadele minime de odihnă în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru tipul de operațiune și luând în considerare următoarele elemente:

1. perioada minimă redusă de odihnă;
2. prelungirea perioadei de odihnă ulterioare; și
3. reducerea FDP după o perioadă redusă de odihnă.

(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele recurente de recuperare și de odihnă prelungite care să compenseze oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând 2 nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de odihnă prelungită se extinde până la 2 zile locale de două ori pe lună.

(e) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de odihnă suplimentare, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:

1. efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor FDP;
2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare; și
3. o schimbare a bazei de reședință.

**ORO.FTL.240 Alimentația**

- (a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al echipajului, în special atunci când FDP depășește 6 ore.
- (b) Operatorul indică în manualul său de operațiuni modul în care asigură alimentația membrilor echipajului în timpul unei FDP.

**ORO.FTL.245 Înregistrări privind baza de reședință, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă**

- (a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:
1. evidența individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde:
    - (i) timpii de zbor;
    - (ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărui FDP;
    - (iii) perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activități; și
    - (iv) baza de reședință repartizată;
  2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.
- (b) La cerere, operatorul pune la dispoziție copii ale evidențelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă pentru:
1. membrul echipajului în cauză; și
  2. un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.
- (c) Evidențele menționate la CAT.GEN.MPA.100 litera (b) punctul 5 referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.

**ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii**

- (a) Operatorul pune la dispoziție, inițial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii echipajului, personalul responsabil cu pregătirea și menținerea programelor de lucru ale echipajului și pentru personalul de conducere în cauză.
- (b) Aceste cursuri de formare respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.”
-