



**Становище № 04/2012**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 28 септември 2012 г.**

**за регламент за определяне на правила за прилагане относно ограниченията на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка (FTL) за търговския въздушен транспорт (CAT) със самолети**

**И**

**за регламент за изменение на Регламент (ЕО) № XXX/2012 от дд месец година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции**

***„Правила за прилагане относно ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка (FTL) за търговския въздушен транспорт (CAT) със самолети“***

## РЕЗЮМЕ

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията актуализиране на действащите разпоредби относно ограниченията на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка (наричани по-долу „FTL“) за операции на търговския въздушен транспорт (наричани по-долу „CAT“) със самолети, установени в подчаст P от Регламент (ЕО) 1899/2006, известен също като *EU-OPS*
2. Настоящото становище включва също предложение за общи правила на ЕС относно области до момента регулирани на национално равнище съгласно член 8 от *EU-OPS*, а именно:
  - а) разделено дежурство;
  - б) почивка, компенсираща часовите разлики;
  - в) намалено време за почивка;
  - г) удължаване на полетното дежурство поради почивка по време на полет; и
  - д) изчакване, различно от изчакването на летището.
3. Настоящото предложение включва редица подобрения на безопасността и пояснения на съществуващия регламент.
4. Предлаганите правила за прилагане включват следните подобрения на безопасността:
  - подобро определение на „адаптиран“, отчитайки по-добре влиянието на часовите разлики;
  - по-добра защита срещу натрупана умора чрез ограничаване на полетното време на 1000 часа за всеки 12 последователни календарни месеца и допълнително ограничение от 110 работни часа за всеки 14 последователни дни;
  - по-добра защита срещу натрупана умора чрез удължени периоди за почивка за възстановяване два пъти месечно;
  - по-добра защита срещу натрупана умора чрез изисквания за допълнителна почивка за компенсиране на разписания, прекъсващи времето за сън;
  - по-добра защита срещу временна умора по време на нощни полети чрез увеличаване на времевия интервал, по време на който периодът на полетното дежурство (FDP) се намалява на 11 часа от 17:00 до 05:00 часа.
5. Предлаганото правило за прилагане включва следните пояснения:
  - изчисляване на максималното основно дневно полетно дежурство чрез таблица, а не чрез формула, която до момента се тълкува по различен начин;
  - определяне на минимални стандарти за настаняване по време на изчакване на летището;
  - пояснение на правилата за преценка на командира, отразявайки тълкуването на OPS 1.1120 от Комитета за авиационна безопасност.
6. За областите, които понастоящем са регулирани на национално равнище съгласно член 8 от *EU-OPS* (вж. точка 2 по-горе), Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) предлага да се използват сертификационни спецификации, както е предвидено в член 22 от Основния

регламент<sup>1</sup>. Операторите могат да се отклоняват от сертификационните спецификации като прилагат индивидуална схема за специфициране на полетното време, при условие че е одобрена от държавата членка и след положителна оценка от страна на Агенцията. Използването на сертификационни спецификации ще осигури необходимата гъвкавост вече призната с използването на член 8 съгласно EU-OPS, но ще гарантира много по-добра равнопоставеност чрез изискването Агенцията да прави оценка на всички предложени отклонения.

7. Освен по-добра равнопоставеност, сертификационните спецификации ще въведат и редица подобрения на безопасността:
- намаляване на максималното полетно дежурство през по-неблагоприятната част от деня от 11 часа и 45 минути на 11 часа;
  - удължаването на полетното дежурство поради почивка по време на полет да се основава на вида съоръжение за почивка на борда;
  - не се позволява удължаване поради почивка по време на полет на седалки в икономическа класа;
  - разпоредбите за разделено дежурство се основават на минимални стандарти за настаняване и подходящо място за настаняване;
  - мерки за смекчаване на влиянието на редуващи се ротации изток-запад;
  - продължителността на изчакване, различно от изчакването на летището, се ограничава до 16 часа;
  - ясни изисквания за качеството и вида на съоръженията за изчакване на летището;
  - максимална обща продължителност на изчакване на летището и полетно дежурство от 16 часа, освен ако не са предвидени други мерки за смекчаване;
  - разпоредбите за намален период на почивка защитават възможността за 8 часа сън.
8. Настоящото предложение в пълна степен отчита всички съответни публично достъпни научни проучвания. Въпреки това, резултатите от редица научни проучвания, проведени в контекст, който значително се различава от европейската регулаторна рамка (по-специално по отношение на изискванията за почивка), или в много конкретен експлоатационен контекст, не могат буквално да се вземат предвид, а по-скоро на количествена или дори индикативна основа.
9. След въвеждане на това правило е особено важно да се наблюдава дали целите действително се постигат по ефективен и ефикасен начин. Необходимо е също така да се гарантира идентифицирането на всички следващи външни развития, които могат да изискват преоценка на тези цели. Затова се предлага да се създаде работна програма за умората и възможностите на пилотите. Тази програма ще включва събирането на данни на дългосрочна основа, наблюдение на въздействието на новите правила, оценка на ефективността на управлението на умората в бранша и проучването на конкретни въпроси при необходимост. Темите на изследванията ще включват, но може да не са ограничени до:
- въздействието на дежурства от повече от 13 часа през по-благоприятната част от деня;

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1)

- въздействието на дежурства от повече от 10 часа през по-неблагоприятната част от деня;
  - въздействието на дежурства от повече от 11 часа за членовете на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране;
  - възможното въздействие на високо равнище на сектори (>6) върху бдителността на екипажа; и
  - въздействието на разписания, прекъсващи времето за сън, върху кумулативните ограничения.
10. И накрая, настоящото предложение е основано на два кръга широки обществени консултации с подкрепата на група от експерти, представляващи държавите членки, въздушните оператори и асоциация на полетните и кабинни екипажи, и след консултация с трима независими научни експерти. Въпреки че не беше възможно да се постигне пълен консенсус по всички въпроси, този процес позволява на Агенцията да заяви, че предложението ѝ отразява становището на по-голяма част от експертите и засегнатите заинтересовани страни.

## I. Общи положения

### Историческа справка

11. Целта на настоящото становище е да се предложи на Комисията да измени член 2 и член 8 от Регламент (ЕО) № XXX/2012 на Комисията, приложение II (наричано по-долу част-ARO) и приложение III (наричано по-долу част-ORO) към Регламент (ЕА) № XXX/2012 на Комисията и да подпомогне Комисията при установяване на правила за прилагане относно FTL за търговския въздушен транспорт (CAT) със самолети. Обхватът на тази нормотворческа дейност е описан в техническото задание (наричано по-долу „ТЗ“) за нормотворческа задача OPS.055<sup>2</sup>, която е включена в нормотворческата програма на Агенцията за 2010–2013 г. и е описана по-подробно по-долу. Операциите като въздушно такси със самолет, полетите за спешна медицинска помощ със самолет и операциите с еднопилотни самолети са изключени от обхвата на настоящото становище и се разглеждат в други нормотворчески задачи (RMT.0346, RMT.0429 и RMT.0430).
12. Становището беше прието, следвайки процедурата, определена от Управителния съвет<sup>3</sup> на Агенцията, в съответствие с член 19 от Основния регламент.
13. Предлаганите правила вземат предвид развитието на международното право и законодателството на Европейския съюз, както е предвидено в целите на член 2 от Основния регламент. Предлаганите правила съответстват на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО.
14. Настоящата правна рамка за FTL е установена в подчаст P<sup>4</sup> от EU-OPS. Хармонизираните правила осигуряват минимално равнище на безопасност чрез установяване на набор от правно задължителни минимални изисквания. Съгласно

---

<sup>2</sup> [http://www.EAAБ.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EAAБ-ToR-OPS.055\(a\)\\_OPS.055\(b\)-00-20112009.pdf](http://www.EAAБ.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EAAБ-ToR-OPS.055(a)_OPS.055(b)-00-20112009.pdf).

<sup>3</sup> Решение на управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“). EAAБ MB 08-2007, 13.06.2007 г.

<sup>4</sup> Подчаст P – Ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка от приложение III към Регламент (ЕО) № 859/2008 на Комисията от 20 август 2008 година за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета по отношение на общите технически изисквания и административни процедури, приложими към търговските превози със самолет.

подчаст Р обаче съществуват няколко случая, когато в различни държави членки се прилагат различни правила поради следните причини:

- Съображение 7 от същия регламент се позовава на така наречената клауза за запазване на нивото на защита, която дава право на държавите членки да поддържат законодателство, което съдържа по-благоприятни разпоредби, отколкото посочените в Регламент (ЕО) 1899/2006, и да запазят или сключват колективни трудови договори, които предвиждат разпоредби по отношение на FTL, които осигуряват по-голяма защита от подчаст Р.
  - Съображение 11 от Регламент (ЕО) 1899/2006 подчертава, че държавите членки могат да прилагат националните разпоредби за FTL, при условие че ограниченията, установени от тези национални разпоредби, са под максималните и над минималните ограничения, дадени в подчаст Р.
  - Някои елементи на FTL не са обхванати от подчаст Р, а именно разпоредби за удължаване на FDP поради разделено дежурство, разпоредби за удължаване на FDP поради почивка по време на полет, изисквания за почивка за компенсиране на влиянието на часовите разлики върху членовете на екипажа, разпоредби за намалено време за почивка и изчакване. За тях член 8, параграф 4 от Регламент (ЕО) 1899/2006 позволява на държавите членки да приемат или запазят разпоредби, докато бъдат установени правила на Общността.
15. При приемането на Регламент (ЕО) 1899/2006 Европейският парламент и Съветът изрично поискаха Агенцията да подпомага Комисията при подготовката на законодателните предложения за изменение на приложимите технически разпоредби на EU-OPS подчаст Р.
16. ТЗ за нормотворческата задача OPS.055 е публикувано на 20 ноември 2009 г. и изисква разглеждането на следното:
- да се преразгледат ограниченията на времето за полети и дежурства и изискванията към времето за почивка, посочени в подчаст Р;
  - да се разгледат онези области/въпроси в EU-OPS подчаст Р, които понастоящем се регулират от национални разпоредби съгласно член 8, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (например удължени полетни дежурства с увеличен полетен екипаж, разделено дежурство, пресичане на времеви зони, намалено време за почивка и изчакване); и
  - да се вземат предвид всички съответни последни и публично достъпни научни и/или медицински изследвания/оценки и практически опит, както и заключенията от дискусиите по подчаст Р на Комитета за авиационна безопасност, съответните коментари към NPA 2009-02, натрупаният опит при исканията за дерогации към подчаст Р, всички изменения на SARP на ИКАО и международните развития. По-конкретно, да се вземат предвид резултатите на работната група на ИКАО относно системата за управление на риска от умора.

### **Разпоредби на член 8**

17. С приемането на Регламент (ЕО) 1899/2006 законодателят въведе приложение III „Общи технически изисквания и административни процедури, приложими за търговския въздушен транспорт с въздухоплавателни средства“, което съдържа подчаст Р – Ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка. Съображение 7 от този регламент обяснява неговата цел по отношение на FTL: „да осигури хармонизирани стандарти за безопасност на високо ниво, включително в областта на ограниченията на времето за полети и дежурства и периодите за почивка“.

18. Сложността на въпроса обаче не позволи постигане на хармонизацията на всички елементи на FTL. Следвайки принципите на субсидиарност и пропорционалност, определени в член 5 от Договора за създаване на Европейската общност<sup>5</sup>, член 8, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета позволява на държавите членки *„приемат или запазят разпоредби, свързани със:*

- OPS 1.1105 точка 6 – увеличено полетно дежурство (разделено дежурство);
- OPS 1.1110 точка 1.3 почивка, компенсиреща часовите разлики;
- OPS 1.1110 точка 1.4.1 – намаляване на времето за почивка;
- OPS 1.1115 – удължаване на полетното дежурство поради почивка по време на полет; и
- OPS 1.1125 точка 2.1 – други форми на изчакване.

*докато бъдат установени правила на Общността на базата на научна оценка и най-добри практики”.*

19. Горейзброените елементи на FTL разглеждат експлоатационните нужди, които могат да се различават в отделните държави членки в зависимост от тяхното географско положение, вида на инфраструктурата на въздушния транспорт и т.н. Тази гъвкавост е необходима и сама по себе си не противоречи на хармонизирането на *стандартите за безопасност на високо ниво.*

20. Съображение 11 от Основния регламент (наричан по-долу „ОР“) предлага, че *„следва да се предвиди постигане на еднакво равнище на безопасност с други средства”.*

а-Използване на сертификационни спецификации

21. Член 22, точка 2 от ОР предлага сертификационни спецификации за ограниченията на времето за полети като регулаторно средство. Това ще позволи на държавите членки да одобряват отделни решения, решаващи специфични експлоатационни нужди.

22. За елементите на FTL, които понастоящем са изцяло хармонизирани съгласно подчаст Р, Агенцията предлага набор от правила за прилагане. От друга страна, за елементите на FTL, посочени по-горе, които съгласно член 8 са по преценка на държавите членки, Агенцията предлага набор от сертификационни спецификации. Те се основават на съчетание от най-добри практики на държавите членки и научни принципи.

23. Използването на сертификационни спецификации ще осигури необходимата гъвкавост, вече призната с използването на член 8 съгласно EU-OPS. Освен това, ще осигури много по-добро равнище на равнопоставеност с изискването Агенцията да прави оценка на всички предложени отклонения съгласно процеса по член 22.

б-Процес по член 22

24. Член 22 позволява на държавите членки да одобряват *индивидуални схеми за специфициране на полетното време*, които се отклоняват от първоначално публикуваните от Агенцията сертификационни спецификации. Тези отделни предложения след това се оценяват от Агенцията въз основа на научна и медицинска оценка. Тези индивидуални схеми могат да се одобряват от държавите членки, както са съобщени, само ако Агенцията няма никакви възражения. Ако Агенцията предложи някакви промени в схемите, те следва да се обсъдят с държавата членка. Одобрение може да бъде получено, ако предлаганите промени са приемливи за държавата членка. Само ако държавата членка не е съгласна със заключенията на

---

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:FULL:EN:PDF>.

Агенцията по отношение на индивидуална схема, въпросът се отнася до Комисията, за да вземе решение дали схемата съответства на целите на ОР по отношение на безопасността.

25. С цел оценка на тези индивидуални схеми за специфициране на полетното време Агенцията предвижда създаването на група от експерти от държавите членки, операторите, асоциации на екипажите и Агенцията. Експертите ще се подбират въз основа на техните научни и медицински знания и/или практически опит във връзка с FTL.

### Научна оценка

26. При приемането на Регламент (ЕО) 1899/2006 Европейският парламент и Съветът изрично поискаха EASA да извърши научна и медицинска оценка на подчаст Р [вж. Регламент (ЕО) № 3922/91, нов член 8а] и да подпомага Комисията при подготовката на законодателни предложения, ако е необходимо:

*„До 16 януари 2009 г. Европейската агенция за авиационна безопасност следва да завърши научната и медицинска оценка на разпоредбите на подчаст Р и, където е подходящо, на подчаст О от приложение III.*

*Без да се нарушават разпоредбите на член 7 от Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, Европейската агенция за авиационна безопасност подпомага Комисията при подготовката на предложения за изменение на приложимите технически разпоредби от подчаст О и подчаст Р на приложение III“.*

27. През януари 2007 г. Агенцията създаде консултативна група относно ограниченията на времето за полети, за да консултира Агенцията относно:

- идентифициране на всички основни аспекти на несъгласие между заинтересованите страни по разпоредбите на подчаст Р;
- разработване на техническо задание за търга, включително обективни въпроси, които да бъдат зададени на групата експерти, методите и честотата на докладване от страна на консултанта, и формата на окончателния доклад;
- установяване на критерии за подбор на експерти, които ще гарантират постигането на най-високи стандарти на независимост, знания и опит, компетентност и професионализъм;
- избор на подходящ консултант за извършване на изследването в съответствие с техническото задание, използвайки горните критерии за подбор; и
- наблюдение на изследването.

28. Научните експерти по FTL, които извършиха споменатата оценка, представиха своя доклад, известен като „доклада Моебус“, на Агенцията на 11 ноември 2008 г. Докладът включва различни заключения, които могат да се опишат като „препоръки, предпазни мерки, съвети, насоки, въпроси и необходимост от допълнителен надзор или специални изследвания“. Този доклад предизвика дискусии от различни заинтересовани групи с противоречащи си мнения относно заключенията му.

29. При разработването на NPA 2010-14 нормотворческата група, създадена от Агенцията, направи преглед не само на доклада Моебус, но и на редица съответни публично достъпни научни изследвания<sup>6</sup>. Освен това, след искане на заинтересованите страни разпоредбите на NPA 2010-14 бяха научно оценени с

---

<sup>6</sup> Посочени в т. 9.1 „Библиография“ от оценката на регулаторното въздействие към настоящото становище.

подкрепата на трима независими учени по време на процеса на обществени консултации.

30. По време на анализа на представените научни становища обаче стана очевидно, че основаният на литературата научен преглед на която и да било схема на FTL има своите ограничения. Критичният преглед на доклада Моебус вече показва, че констатациите от статистическия анализ на данните за произшествия в резултат на произшествия или инциденти, възникнали при различни изисквания за почивка, не са непременно приложими за европейската авиационна индустрия, с нейните исторически строги изисквания за почивка.
31. Количествена оценка на нов набор от правила преди неговото прилагане е невъзможно поради силната връзка на различните елементи на FTL. Човешката умора е много сложно явление. Поради това, щом базовите параметри в една оценявана схема, т.е. изискванията за почивка, се различават от оперативната среда на изследването, точни количествени препоръки не могат да се вземат дословно. В тази връзка основан на литературата научен преглед може да служи единствено за идентифициране на тенденции и подчертаване на области от специален интерес, а не за предписване на минимума или максимумите на основни елементи на FTL.
32. Пълно научно изследване, включително събиране на данни в експлоатационната среда, въпреки това би било полезно за надеждни заключения относно въздействието на конкретен елемент на FTL. Такова изследване обаче може да даде съществени резултати само ако е проведено *ex-post*. Новото правило трябва да е изцяло приложено преди започването на такова изследване. Оценката на регулаторното въздействие на настоящото становище допълнително разглежда предложението за създаване на работна програма за умората и възможностите на екипажа, за да се направи преглед на ефективността на предложените разпоредби.

## II. Консултация

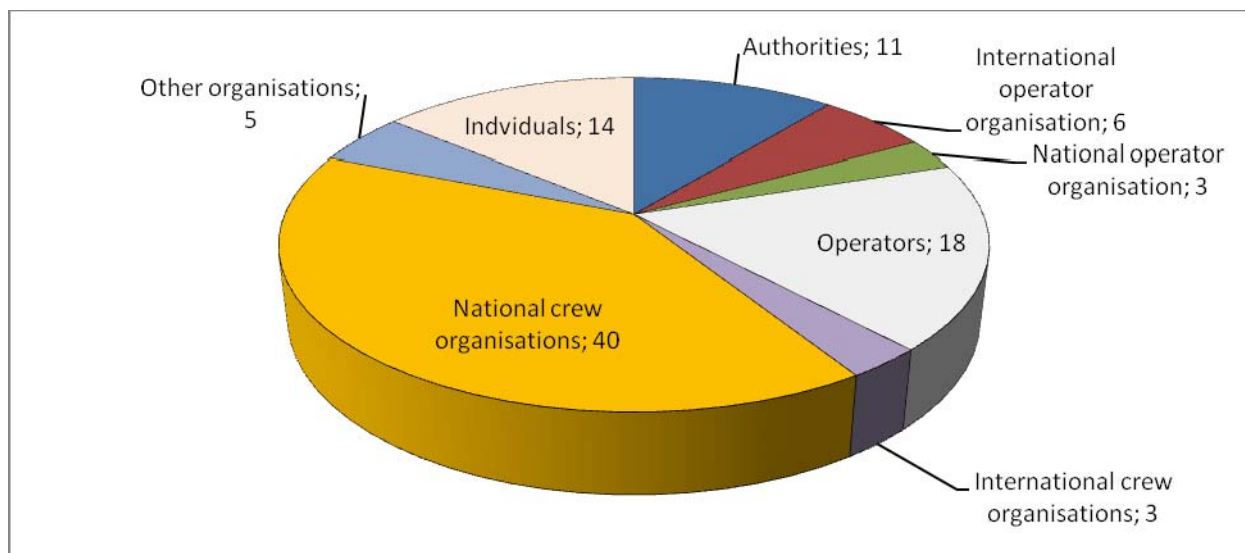
33. Настоящото становище се основава на Уведомление за предложено изменение (NPA)2010-14<sup>7</sup> което съдържа проектостановището за регламент на Комисията за установяване на правила за прилагане относно ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка за търговския въздушен транспорт (CAT) със самолети, публикувано на уебсайта на Агенцията на 20 декември 2010 г.
34. До изтичането на крайния срок на 20 Март 2011 г. Агенцията получи 49 819 коментара от частни лица и организации, включително национални органи, професионални организации и частни компании.
35. Всички получени коментари по NPA 2010-14 бяха прегледани, анализирани по отношение на тяхното значение за предлаганите промени и обобщени по параграфите с правила. Обобщените коментари, свързаните отговори и предложеният изменен текст са включени в Документ с отговори на коментарите (CRD).
36. Проектът на текста на CRD беше обсъден с групата за преразглеждане по време на седем заседания в периода април – ноември 2011 г. Съставът на групата за преразглеждане се основаваше на състава на първоначалната нормотворческа група, що се отнася до разпределението на членовете на групата от различни заинтересовани групи. На едно от тези заседания, за да представят своите констатации, бяха поканени тримата независими учени, с които Агенцията е сключила договор за представяне на коментари по някои елементи на NPA 2010-14.

---

<sup>7</sup> Вж. архива на дирекция „Нормотворчество“ на адрес [http://www.EAAB.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.EAAB.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).



37. По време на специално заседание на консултативната група на националните органи (AGNA), свикано на 24 октомври 2011 г. в съответствие с член 7 от нормотворческата процедура, представители на националните въздухоплавателни органи дадоха насоки на Агенцията по следните 12 теми:
- максимално допустимото дневно полетно дежурство (FDP) през най-благоприятната част от деня;
  - максимално допустимото дневно FDP през нощта;
  - необходимостта от запазване на удължаването с 1 час спрямо включването му в максималното основно FDP;
  - намаляването на максимално допустимото дневно FDP за повече от 6 сектора (извън подчаст P);
  - въздействието на периода от циркадният ритъм с най-слаба активност (WOCL) върху удължаването поради почивка по време на полет;
  - въздействието на броя на секторите върху удължаването поради почивка по време на полет;
  - възможността за използване на седалките в икономическа класа за почивка по време на полет;
  - необходимостта от допълнително ограничение на общото време за дежурство на всеки 14 дни, за да се намали натрупаната умора;
  - необходимостта от удължени периоди за почивка за възстановяване за компенсиране на нередовните модели на труд;
  - добавената стойност на разпоредбите за намалена почивка в сравнение с разделеното дежурство;
  - максималната продължителност на изчакването вкъщи и съответните коригиращи мерки; и
  - как най-добре да се включи необходимостта от операциона гъвкавост в настоящото предложение.
38. Въз основа на широките консултации с органи, асоциации и оператори на 18 януари 2012 г. на уебсайта на Агенцията беше публикуван CRD. В него е публикуван списък на всички лица и/или организации, предоставили коментари, както и самите коментари. Периодът за реакции приключи на 19 Март 2012 г.
39. Агенцията получи реакции по CRD от 100 лица, включително национални органи, организации и частни лица. Следващите графики дават преглед на реакциите. Освен това, Агенцията проведе заседание с групата за преразглеждане на 15 и 16 май 2012 г. за обсъждане на въпроси, които се оказаха от специален интерес след оценката на реакциите по CRD.



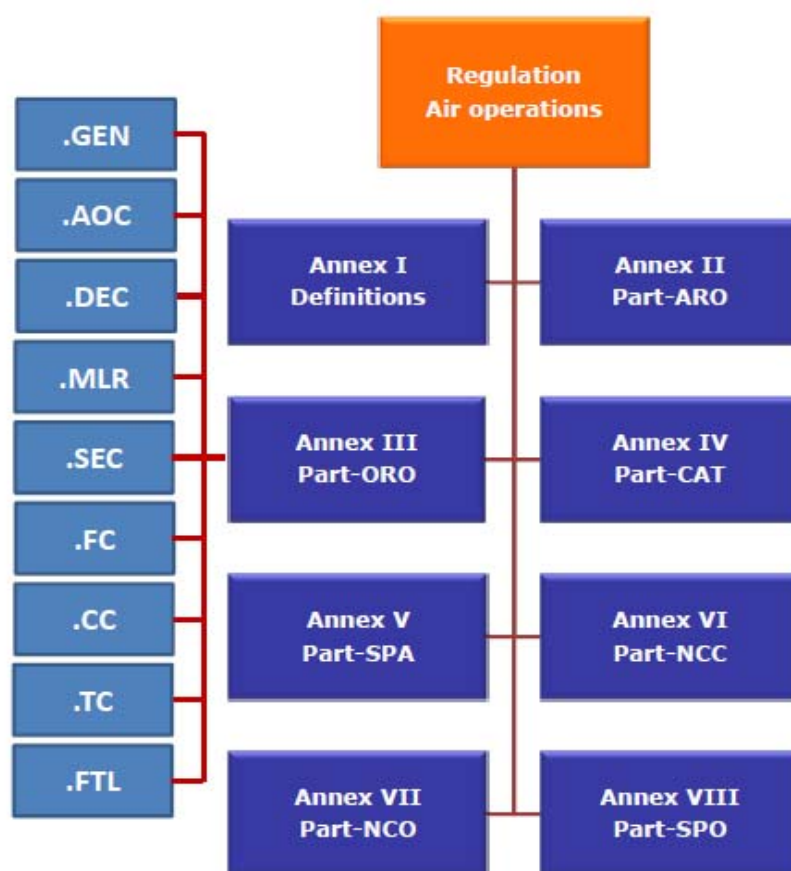
Other organisations	Други организации
Individuals	Частни лица
Authorities	Органи
International operator organisation	Международни организации на операторите
National operator organisation	Национални организации на операторите
Operators	Оператори
International crew organisations	Международни организации на екипажите
National crew organisations	Национални организации на екипажите

**III. Съдържание на становището и структура на предложеното правило**

40. Настоящото становище съдържа следните документи:

- Изменение на прилежащия регламент относно въздушните операции;
- Нова подчаст FTL от приложение III, част-ORO (Изисквания към организациите)
- Изменение на раздел 1 — Сертифициране на оператори за търговски въздушен транспорт, подчаст OPS (Въздушни операции) от приложение II, част-ARO (Изисквания към органите).

41. В следната таблица се прави преглед на приложенията към регламента относно въздушните операции.



Regulation Air operations		Регламент относно въздушните операции			
GEN	GEN	Annex I Definitions	Приложение I – Определения	Annex II Part-ARO	Приложение II – Част ARO
AOC	AOC	Annex III Part-ORO	Приложение III – Част-ORO	Annex IV Part-CAT	Приложение IV – Част-CAT
DEC	DEC	Annex V Part-SPA	Приложение V – Част SPA	Annex VI Part-NCC	Приложение VI – Част-NCC
MLR	MLR	Annex VII Part-NCO	Приложение VII – Част-NCO	Annex VIII Part-SPO	Приложение VIII – Част-SPO
SEC	SEC				
FC	FC				
CC	CC				
TC	TC				
FTL	FTL				

42. Законодателните предложения за правила за прилагане за установяване на ограниченията на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка за операции на търговския въздушен транспорт (CAT) със самолети се съдържат в подчаст FTL от приложение III (част-ORO) към Регламент XXX/2012.

### **Прилежащ регламент относно въздушните операции**

43. Прилежащият регламент относно въздушните операции определя общата приложимост на приложенията (частите, които обхваща) и предлага преходни мерки под формата на изключения от определени операции, като например операциите като въздушно такси със самолет, полетите за спешна медицинска помощ със самолет и операциите с еднопилотни самолети. Той е изготвен като регламент за изменение и се основава на първоначалния прилежащ регламент OPS, одобрен от комитета на ЕААБ за пакета CAT (становище 04/2011)<sup>8</sup>, предлага определение на „операция като въздушно такси“ и определя датата на влизане в сила на регламента за изменение.

### **Подчаст FTL – Раздел 1 Общи изисквания**

44. Подчаст FTL, раздел 1 от приложение III (част-ORO) установява общи изисквания. За момента те са приложими само за CAT операции. Последващи нормотворчески задачи за други видове операции ще направят преглед на съдържанието на настоящите разпоредби по отношение на тяхната приложимост за други видове операции. Правилата за прилагане от настоящия раздел:
- описват приложното поле на регламента;
  - определят най-често използваните термини и изрази;
  - определят отговорностите на операторите и членовете на екипажа; и
  - установяват целите и съдържанието на управлението на риска от умора (FRM).

### **Подчаст FTL – Раздел 2 Оператори в търговския въздушен транспорт**

45. Подчаст FTL, раздел 2 от приложение III (част-ORO) включва конкретни разпоредби, приложими за CAT операторите. В този раздел се описва задължението за прилагане и поддържане на схеми за специфициране на полетното време, които са подходящи за извършвания(те) вид(ове) операция, за операторите в търговския въздушен транспорт. Преди да бъдат прилагани схемите за специфициране на полетното време се одобряват от компетентния орган.
46. За установяване на съответствие с ОР и подчаст ORO.FTL операторите могат да използват сертификационни спецификации, издадени от Агенцията. Отклонение от тези сертификационни спецификации при установяване на индивидуални схеми за специфициране на полетното време е възможно съгласно член 22, параграф 2 от ОР единствено, ако операторът представи на компетентния орган оценка, доказваща изпълнението на изискванията на ОР и настоящата подчаст.
47. Настоящият раздел описва основни елементи на FTL, известни от подчаст P от EU-OPS и посочени по-долу:
- основна база;
  - полетно дежурство (FDP) без удължаване;
  - възможността да се позволи различно време за явяване на полетния екипаж и кабинния екипаж;

---

<sup>8</sup> [Проект на регламента относно въздушните операции.](#)

- условията, при които FDP може да се удължава и ограниченията за такива удължения, включително и възможността за удължаване на FDP поради прекъсване на земята;
- кумулативни ограничения на времето за полети и дежурства;
- изчакване;
- време за почивка;
- как се осигурява храненето на членовете на екипажа; и
- изисквания за водене на отчетност.

#### **Приложение II, Част – Изисквания към органите в областта на въздушните операции, Подчаст OPS – Въздушни операции**

48. Предложение за изменение на част-ARO предлага включване на два нови члена, разглеждащи:
- одобряването на индивидуални схеми за специфициране на полетното време, предложени от оператори в търговския въздушен транспорт; и
  - определянето на разписания, прекъсващи времето за сън, като „ранен тип“ или „късен тип“ за всички оператори в търговския въздушен транспорт под негов надзор.

#### **Проект на сертификационни спецификации FTL1, търговски въздушен транспорт със самолети – полети по разписание и чартърни полети**

49. Съгласно член 8, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета много аспекти на FTL са оставени на преценката на държавите членки. Тези елементи са установени в проекта на Решение 201X/XXX/R, сертификационна спецификация FTL 1 и отразяват най-добрите практики и практически опит на държавите членки, вземайки под внимание научни принципи и факти. Тези аспекти са:
- полетно дежурство – специални условия за последователни нощни дежурства;
  - полетно дежурство – удължаване на FDP без почивка по време на полет;
  - полетно дежурство – удължаване на FDP поради почивка по време на полет;
  - разделено дежурство;
  - различни форми на изчакване;
  - минимален период за почивка за компенсиране на разписания, прекъсващи времето за сън;
  - минимален период за почивка за компенсиране на часовите разлики; и
  - намалена почивка.
50. С цел цялостна картина на защитата срещу умора, която ще се постигне с правилата за прилагане, проектът на решението, съдържащо сертификационните спецификации, AMC и GM, ще бъде публикувано на уебсайта на Агенцията. Цялостното значение на предлаганите правила за прилагане за някои аспекти на FTL може да бъде разбрано само във връзка със съответните сертификационни спецификации.

#### **IV. Преглед на реакциите и обяснение на правилата**

##### **Общи положения**

##### **Обхват**

51. Реакциите по прилежащия регламент са насочени към изключването на операциите като въздушно такси и обхвата на тези операции.

52. Определението на операциите като въздушно такси, предложено в прилежащия регламент, въвежда следните две условия, които трябва да бъдат изпълнени от CAT операциите със самолет, за да бъдат класифицирани като операции като въздушно такси:

- без разписание при поискване; и
- извършвани със самолет с максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC) за 19 или по-малко места.

Проектоправилата за прилагане, съдържащи се в настоящото становище, и съответната сертификационна спецификация 1 не се прилагат за операциите като въздушно такси. Някои заинтересовани страни обаче считат, че операциите като въздушно такси следва да спазват същите правила като останалите CAT операции в съответствие с подчаст P.

53. Операциите с еднопилотни самолети, полетите за спешна медицинска помощ със самолет и полетите с вертолети също са изключени от обхвата на настоящото становище и се разглеждат в други нормотворчески задачи съгласно Нормотворческата програма на Агенцията за периода 2012 – 2015 г<sup>9</sup>.

54. Правилата за прилагане, сертификационните спецификации, приемливите начини за съответствие (AMC) и материалите за ръководство (GM), според случая, за досега изключените операции ще се публикуват по-късно като резултат от нормотворчески задачи RMT.0346, RMT.0429 и RMT.0430.

#### **Преходни мерки**

55. Преходни мерки под формата на изключения<sup>10</sup> се предлагат от някои заинтересовани страни. Ако времето между влизането в сила и прилагането е достатъчно дълго, за да даде възможност на операторите да се приспособят към новите изисквания, Агенцията счита, че преходни мерки под формата на дата за прилагане една година след влизане в сила са по-подходящи. Отчитайки евентуално по-значителното отрицателно въздействие по отношение на разходите върху чартърните оператори, посочено в оценката на регулаторното въздействие към настоящото становище, Агенцията предлага държавите членки да могат да избират да забавят прилагането на параграфа, описващ условията, при които FDP може да бъде удължавано поради почивка по време на полет, за още една година като изключение.

#### **Схеми за специфициране на полетното време**

56. Подчаст FTL, раздел 2 „Оператори в търговския въздушен транспорт“ включва задължението за операторите в търговския въздушен транспорт за прилагане и поддържане на схеми за специфициране на полетното време, които са подходящи за извършвания(те) вид(ове) операция. Преди да бъдат прилагани схемите за специфициране на полетното време се одобряват от компетентния орган.

57. За установяване на съответствие с Основния регламент и тази подчаст операторите могат да използват приложимите сертификационни спецификации, издадени от Агенцията. Отклонение от тези сертификационни спецификации при установяване на индивидуални схеми за специфициране на полетното време е възможно съгласно член 22, параграф 2 от ОР единствено, ако операторът представи на компетентния орган оценка, доказваща изпълнението на изискванията на ОР и настоящата подчаст.

---

<sup>9</sup> <http://EAAБ.europa.eu/rulemaking/docs/programme/2012-2015/RMP%202012-2015%20and%20inventory.pdf>.

<sup>10</sup> Изключенията представляват вид преходна мярка, която дава възможност на държавите-членки да решат дали да отложат датата на изпълнение на дадена разпоредба в рамките на определен, нормативно установен срок.

58. Раздел 2 също така развива основните елементи на FTL, известни от подчаст P от EU-OPS.
59. Предлагат се следните изменения на приложение II — Изисквания към органите в областта на въздушните операции (част-ARO) към проекта на регламент на Комисията относно въздушните операции — OPS:
- компетентният орган одобрява схемите за специфициране на полетното време, предложени от операторите, ако операторът докаже съответствие с настоящия регламент;
  - когато схема за специфициране на полетното време се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, публикувани от Агенцията, компетентният орган прилага процедурата, установена в член 22 от Основния регламент; и
  - компетентният орган определя разписания, прекъсващи времето за сън, като „ранен тип“ или „късен тип“ за всички оператори в търговския въздушен транспорт под негов надзор.

## Технически изисквания

### Определения

60. След реакциите на заинтересованите страни някои определения са прецизирани и са предложени допълнителни определения, за да станат правилата за прилагане по-ясни.
61. В подчаст FTL, раздел 1 „Общи разпоредби“ са включени определения. Те са приложими за всички оператори.
62. Определението на **„адаптиран“** гласи, че членът на екипажа остава адаптиран 48 часа след излитане, както е известно от подчаст P, но вместо да се позовава на основната база, се позовава на новоопределения термин **„референтно време“**. По-нататъшното състояние на адаптация е описано в таблица, признавайки факта, че членът на екипажа може да е все още адаптиран към местното време на времевата зона на излитане, адаптиран към времевата зона на летището за местоназначение или в неизвестно състояние на адаптиране, когато биологичният часовник се намира някъде между местното време на точката на излитане и местното време на точката на местоназначение.
63. След реакциите на заинтересованите страни беше въведено новото определение на **„референтно време“**, за да се опрости изчисляването на максималното полетно дежурство за екипажа, свързвайки адаптираните членове на екипажа със съседни времеви зони.
64. Въведени са още допълнителни определения:
- **„място за настаняване“**, което се използва за определяне на минимални стандарти за помещенията, които се осигуряват на членовете на екипажа, когато са на изчакване на летището или по време на разделено дежурство;
  - **„действащ член на екипажа“**, което се използва в правилото за прилагане относно ограничения на общото време за полети и дежурства;
  - **„съоръжение за почивка“**, което определя минималните критерии и целта на местата за отдых, осигурени на членовете на екипажа за почивка по време на полет;
  - **„сектор“**, което пояснява, че в полета трябва да са включени излитане и кацане, за да се счита за сектор; и
  - **„подходящо място за настаняване“**, което се използва за определяне на минимални стандарти за съоръженията, които трябва да се предоставят на членовете на екипажа при определени обстоятелства по време на разделено

дежурство и минимално време за почивка в основната база между два полета при пресичане на повече от четири времеви зони.

Всички те премахват неяснотите и по този начин се подобрява нивото на хармонизиране.

65. Включени са три определения за правилно обяснение на изискванията за допълнителна почивка за компенсирани на цялостното въздействие на дежурства, които включват преходи на времеви зони или полети през най-неблагоприятната част от деня:
- **„преход от изток на запад и от запад на изток“** означава ротации с много преходи на времеви зони в обратната посока;
  - **„ротация“** означава дежурство или серия от дежурства, включващи поне едно полетно дежурство, и периоди на почивка извън основната база. Тези определения са необходими, за да се разберат и изискванията за почивка и отговорностите на оператора, свързани с полети, включващи много преходи на времеви зони; и
  - **„разписание, прекъсващо времето за сън“** означава случаите, когато FDP или комбинация от FDP прекъсва възможността на член на екипажа за сън по време на времеви интервал за сън.
66. След реакциите на заинтересованите страни в определението на разписания, прекъсващи времето за сън, е въведено понятието за **„ранен тип“** и **„късен тип“** такова разписание. Определенията на „ранно започване“, „късно завършване“ и „нощно дежурство“, използвани в CRD, се основават на резултати от изследвания на екипаж, базиран в Обединеното кралство. Един от авторите<sup>11</sup> на тези изследвания признава, че културните различия, свързани с *рано* и *късно*, биха могли да изискват корекция на определенията в други европейски държави. Това ново понятие изисква държавите членки да определят разписания, прекъсващи времето за сън, като „ранен тип“ или „късен тип“ за всички оператори в търговския въздушен транспорт под неин надзор (вж. също точка 145.).
67. Първоначално предложените времеви интервали са запазени за разписания, прекъсващи времето за сън, от „късен тип“. В сравнение с непроменените определения на разписания, прекъсващи времето за сън, от „късен тип“, ако държава членка избере разписанията, прекъсващи времето за сън, за нейните оператори да са от „ранен тип“, тогава FDP, което приключва в 23:00 часа вече се счита за късно завършване. Следвайки същата логика, времеви интервал, през който FDP е „ранен тип“, започва в 05:59 ч. вместо в 06:59 ч. Определението на „нощно дежурство“ е същото и за двата типа.
68. Разпоредбите за **изчакване** (резерв) в момента се регулират от държавите членки. Трите определения, които са включени, са свързани с разпоредбите за изчакване и се основават на най-добрите практики на държавите членки или развиват понятието „изчакване“ (резерв), известно от подчаст P:
- **„дежурство на летище“** означава членът на екипажа да бъде на летището на разположение за получаване на задача; и

---

<sup>11</sup> [CRD 2010-14](#) Приложение III. Доклади на учени: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Мик Спенсър).



- **„резерв“** означава период от време, през който член на екипажа е на разположение да получи задължение с най-малко 10-часово предизвестие; и
- **„изчакване“**, което първоначално произхожда от подчаст P, е прецизирано и сега прави разлика между „изчакване на летището“ и „изчакване, различно от изчакването на летището“.

69. И накрая, в очакване на бъдеща нормотворческа задача за такива операции, е включено определение на **„операции на извънредно дълги разстояния (ULR)“**.

#### **Отговорности на оператора**

70. Отговорностите на оператора, описани в ORO.FTL.110, произтичат пряко от параграфа за отговорностите на операторите в подчаст P, или произтичат непряко от изискванията към оператора в подчаст P.

#### **Отговорности на членовете на екипажа**

71. Отговорността на члена на екипажа да не изпълнява задължения на въздухоплавателното средство, ако той/тя е или предполага, че е изморен(а), както е посочено в т. 7.е и 7.ж от приложение IV към ОР, вече е отразено в CAT.GEN.MPA.100 от Регламент XXX/2012. Позоваване на този параграф е въведено допълнително в раздел 1, като се подчертава, че членовете на екипажа се възползват максимално от възможностите и съоръженията за почивка и използват времето за почивка по подходящ начин.

#### **Управление на риска от умора (FRM)**

72. ИКАО определя системата за управление на риска от умора като *„ръководено от данни средство за непрекъснато наблюдение и управление на свързани с умората рискове в областта на безопасността, основано на научни принципи и факти, както и на практически опит, което има за цел да гарантира, че съответният персонал действа при подходящи нива на бдителност“*. Съгласно ръководството за FRMS за регулаторни органи на ИКАО, FRM прилага принципи и процеси от управлението на безопасността и се стреми проактивно да идентифицира възможности за подобряване на оперативните процеси и намаляване на риска, както и идентифициране на недостатъци и неблагоприятни събития. Структурата на FRM е по модел на рамката за системите за управление на безопасността (SMS).

73. ORO.GEN.200 от Регламент XXX/2012 включва изискване за интегрирана система за управление. Агенцията счита, че управлението на риска от умора (FRM) трябва да бъде включено в системата за управление на организацията като неделима част от управлението на безопасността. Това мнение е отразено в ORO.FTL.120. Този параграф описва целта на FRM, а именно да осигурява съответствие със съществените изисквания в т. 7.е., 7.ж. и 8.е. от приложение IV към ОР. Ако е необходимо, FRM се описва в ръководството за експлоатация. Изискванията за FRM и неговите компоненти са в съответствие с приложение 6 на ИКАО.

74. Изричното изискване за FRM е в ORO.FTL.210, раздел 2, подчаст FTL. FRM е задължително, ако операторът желае да постигне максималното полетно дежурство от 12 часа за членовете на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране, и в проекта на CS.FTL.1.235 3, позволяващ използването на намалено време за почивка единствено при наличието на FRM. Проектът на CS.FTL.1.235 2(a) също така насърчава операторите да „наблюдават“ влиянието на ротациите и комбинациите от ротации върху умората на екипажа и проектът на AMC1 ORO.FTL.110(b) съветва операторите „активно да управляват“ полетни дежурства от повече от 10 часа, съвпадащи с или застъпващи периода между 22:00 и 04:00 часа.

75. Използването на FRM обаче се насърчава и FRM може да бъде и полезно средство за доказване на съответствие с отговорностите, установени в ORO.FTL.110, особено буква б). Тази точка задължава операторите да гарантират, че планираното време на 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.

### **Обучение относно управление на умората**

76. В съответствие с научните препоръки<sup>12</sup> ново изискване в раздел 2 прави първоначалното и периодичното обучение на членовете на екипажа относно управлението на умората задължително за всички CAT оператори. От тази мярка се очаква подобряване на безопасността дори за операциите, които напълно съответстват на установените FTL, тъй като обучението относно управлението на умората ще подобри познаването на опасността от умора сред цялата управленска структура на операторите в търговския въздушен транспорт.

### **Основна база**

77. Отговорността на оператора да определя основна база за всеки член на екипажа произтича от подчаст P и е отразена в ORO.FTL.200. Нито определението на основна база, нито настоящото правило за прилагане не уточняват дали основната база трябва да е едно единствено летище. Тъй като концепцията за едно единствено летище се използва несъмнено от голяма част от операторите, разпоредбите в проекта на сертификационна спецификация FTL.1.200 отбелязват безпокойството, че промяната на основната база и извършване на дейност от повече от едно летище в рамките на система от много летища създава допълнителна умора, и уточняват, че основната база трябва да е едно единствено летище, определено за продължителен период от време. В случай на промяна на основната база проектът на сертификационна спецификация предвижда увеличаване на удължените периоди за почивка за възстановяване преди започване на дежурство в новата основна база еднократно на 72 часа, включващи 3 местни нощи. Времето за пътуване между старата и новата основна база също се взема предвид. Затова се изисква времето за пътуване между старата и новата основна база да се счита за пребазиране или полетно дежурство.
78. Въпреки това необходимостта някои оператори да използват система от много летища като основна база е призната чрез избор на регулаторно средство. Поставянето на тази разпоредба в сертификационна спецификация осигурява гъвкавост чрез процеса на отклонение, описан в член 22, параграф 2 от ОР.

### **Полетно дежурство (FDP)**

#### a-Максимално полетно дежурство — използване на таблици

79. Максималното основно FDP за адаптирани членове на екипажа е отразено в лесна за прилагане таблица. Посочването на максималните FDP в таблица премахва неяснотата за членовете на екипажа и останалия персонал, който участва в ежедневните операции, която произтича от тълкуването на правния параграф, описващ формула с няколко променливи, а именно намаляването на FDP заради застъпването на WOCL и намаляването на FDP заради броя на секторите. Този подход се подкрепя от повечето заинтересовани страни.

#### b-Максимално полетно дежурство — основни стойности

80. Стойностите на основно FDP, отразени в таблицата, са получени от подчаст P. Въпреки че основната стойност 13 часа за FDP, започващи през най-благоприятната

---

<sup>12</sup> [CRD 2010-14](#) Приложение III. Доклади на учени: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Alexander Gundel (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Александър Гъндъл).

част от деня, е резултат от преговори със социалните партньори по време на процеса на изготвяне на подчаст P, тя е научно подкрепена<sup>13</sup>. В научната литература дори се споменава в тази област, че FDP с продължителност 14 часа са безопасни през най-благоприятната част от деня. Основната стойност 13 часа се подкрепя от повечето заинтересовани страни.

с- Намаляване на FDP заради WOCL и броя сектори

81. Научният преглед<sup>14</sup> на NPA 2010-14 предлага разширяване на времевия интервал за операции, които застъпват нощни часове. Тази препоръка е изпълнена и е отразена в таблицата за максималното основно FDP. Времевият интервал, през който максималното основно FDP е ограничено до 11 часа, е разширен. В момента той застъпва 12-часовия период между 7:00 и 05:00 часа. Стойността на максималното основно FDP за най-неблагоприятното време за започване е увеличена постепенно до максимум 13 часа за започване в интервала 06:00 – 13:29 часа. Между 13:30 и 16:59 часа максималното FDP отново постепенно се намалява.
82. Следвайки добре известния подход на подчаст P, таблицата за максималното основно FDP намалява максималното FDP с 30 минути за всеки сектор след третия сектор. Въпреки че научната литература не посочва точни стойности, обясняващи въздействието върху умората на повече от четири сектора, Агенцията предлага да се продължи намаляването с 30 минути след шестия сектор до достигане на минимум 9 часа максимално FDP до провеждането на допълнителни научни изследвания. Това подобрение на съществуващите разпоредби за намаляване поради броя сектори се подкрепя от повечето заинтересовани страни.

d- Таблица за FDP за неадаптиран екипаж

83. Отделна таблица установява максимални дневни FDP за членове на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране. Ограничението е 11 часа за 2-секторна операция, както и в таблицата за адаптирани членове на екипажа се прилага намаление с 30 минути след третия сектор. Това ограничение от 11 часа се основава на допускането, че е възможно членът на екипажа да започва възложено FDP през най-неблагоприятната част от деня според неговия/нейния биологичен часовник.
84. Третата таблица определя максималните FDP за членове на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране на 12 часа, ако операцията се наблюдава съгласно FRM. Основаната логика тук е, че в зависимост от конкретните обстоятелства на такава операция (т.е. оптимален график на възможностите за почивка и т.н.) членът на екипажа може да е напълно отпочинал през благоприятната част от деня според неговия/нейния биологичен часовник, когато се явява за такова дежурство, въпреки че е в неизвестно състояние на адаптиране. Този случай обаче се нуждае от непрекъснато наблюдение, следователно FRM е задължително за операторите, които желаят да се възползват от тази разпоредба.

---

<sup>13</sup> [CRD 2010-14](#) Приложение III. Доклади на учени: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Мик Спенсър).

<sup>14</sup> [CRD 2010-14](#) Приложение III. Доклади на учени: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer; Final Report – Alexander Gundel; Final Report – Philippe Cabon (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Мик Спенсър; окончателен доклад – Александър Гъндъл; окончателен доклад – Филип Кейбън).

е-Увеличено полетно дежурство

85. Описанието на общите условия, при които FDP може да се удължи без използване на почивка по време на полет, е отразено в ORO.FTL.205 (d) и те са подобни на удълженията съгласно подчаст P. Лесна за ползване таблица със стойностите на максималното FDP според времето на започване е включена в проекта на приложимата сертификационна спецификация. Тази таблица взема предвид научната препоръка за ограничаване на удължаването на FDP без допълнителни мерки за смекчаване до благоприятното време на започване. Подобряването на безопасността се състои в това, че сертификационната спецификация позволява единствено удължаване на FDP за време на започване след 06:15 ч. За 5-секторни операции удължаване се позволява само за време на явяване преди 14:30 ч., за 3- и 4-секторни операции за време на явяване преди 16:30 ч. и за 1-2-секторни операции преди 19:00 ч. Тази мярка се подкрепя от всички заинтересовани групи с изключение на организациите на екипажите, които твърдят, че данните, получени от новите научни изследвания, показват, че ограничението на FDP за нощни полети следва да бъде 10 часа, а не 11 часа.
86. В тази връзка може би си заслужава да се спомене, че изследванията<sup>15</sup> цитирани за обосноваване на искането за максимално FDP от 10 часа през нощта, са проведени при много специфични експлоатационни условия и е спорно дали са напълно представителни за регулаторните условия на EU-OPS, подчаст P.

ф- Допълнителни ограничения за нощни дежурства

87. Освен горните ограничения последователните нощни дежурства са ограничени до 4 сектора на дежурство и проектът на AMC към ORO.FTL.110 (b) съветва операторите активно да управляват умората от FDP над 10 часа, съпадащи с или застъпващи периода между 22:00 и 04:00 часа. Предложението подчертава значението на оценката на въздействието върху умората на всяко нощно дежурство, възложено на отделен член на екипажа, не само чрез анализ на продължителността на дежурството, но отчитайки други фактори като например дали периодът за почивка преди нощното дежурство е оптимален за сън при обстоятелствата на този конкретен работен график и т.н.
88. Това изискване заедно със задължителното обучение по FRM ще повиши информираността на персонала, изготвящ работните графици. То също така ще осигури на органите средство за наблюдение дали принципите за управление на безопасността се прилагат към системата на оператора за изготвяне на работните графици.

г- Допълнителни ограничения за ранно започване

89. Общопризнато е, че всяко дежурство, което съкращава възможността за сън през най-благоприятните за възстановяващ сън часове (по време на WOCL), ще има влияние върху временната и натрупаната умора. Временното влияние на ранното започване се намалява чрез намаляване на максималното FDP за ранно започване. Също така се приема, че преходите от късни към ранни дежурства и обратното са особено уморителни.
90. Резултатът от прегледа на съществуващата научна литература по време на научната оценка на NPA 2010-14 не сочи, че ограничаването на броя ранни започвания в един

---

<sup>15</sup> - Powell D, Spencer MB, Holland D, Petrie KJ (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations (Умора при експлоатация с двама пилоти: последици за ограниченията на времето за полети и дежурства). *Aviat. Space Environ. Med*, 79(11), 1047-1050.

- Spencer MB and Robertson KA (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia (Операция Haj: бдителност на екипажа при обратния полет между Индонезия и Саудитска Арабия). *DERA Report No DERA/CHS/PPD/CR980207*.

блок от дежурства в действителност ще има положителен ефект върху нивата на умора. По тази причина и за да се избегне насърчаването на операторите да включват уморителни преходи на дежурства в графиците, Агенцията реши да не ограничава броя ранни започвания в един блок от дежурства. Вместо това проектът на сертификационна спецификация за CS FTL.1.235 изисква допълнителна почивка за членове на екипажа, извършващи 4 или повече ранни започвания между 2 удължени периода за почивка за възстановяване, и за преходи на дежурства от късно завършване/нощно дежурство към ранно започване.

91. Този подход като цяло се подкрепя от заинтересованите страни и е приет като подобрене на безопасността.

#### h-Почивка по време на полет

92. Предлаганото правило за прилагане относно максималното дневно FDP с използване на удължения поради почивка по време на полет описва аспектите, които се отчитат при определяне на условията за тези удължения в схема за специфициране на полетното време, а именно:

- броя пролетени сектори; и
- минималната почивка по време на полет, разпределена на всеки член на екипажа;
- вида съоръжения за почивка по време на полет; и
- увеличението на основния полетен екипаж.

Тъй като удължаването на полетното дежурство поради почивка по време на полет е така наречена разпоредба по член 8, Агенцията трябваше да разчита на практическия опит на членовете на нормотворческата група, съществуващите национални разпоредби, коментарите на заинтересованите страни по NPA 2010-14, реакциите на заинтересованите страни по съответния CRD и съществуващата научна литература. Предписаните елементи са описани изцяло в сертификационна спецификация, за да се даде известна гъвкавост, при условие че се докаже еквивалентно равнище на безопасност.

93. До голяма степен разпоредбите се основават на доклад на TNO<sup>16</sup>, най-задълбочено изследване на международната литература и бази данни, изследващи и анализиращи качеството на различните съоръжения за почивка по време на полет във връзка с ползите от гледна точка на сън, бдителност и изпълнение.

94. Проектът на сертификационна спецификация не е директно копие на стойностите от доклада на TNO, а транспониране на неговите препоръки от практическа гледна точка. Правилото описва максималното дневно FDP с използване на удължения поради почивка по време на полет като функция от качеството на съоръжението за почивка по време на полет и колко допълнителни пилоти има на борда. Предложените стойности надлежно отчитат времето, което средно би изминало преди допълнителният(ите) член(ове) на екипажа да може(могат) да използва(т) хоризонталния полет за своята почивка по време на 3-секторно FDP. Колкото по-продължително е полетното време през едно FDP, сравнително с толкова повече време се разполага за почивка по време на полет, или с други думи, ако секторите през едно FDP са по-малко. Поради това ограниченията на FDP може да се увеличат с до един час, ако един сектор е с продължителност повече от 9 часа непрекъснат полет и FDP не включва повече от 2 сектора.

---

<sup>16</sup> Simons M and Spencer MB (2007). Extension of flying duty period by in-flight relief (Удължаване на полетното дежурство чрез почивка по време на полет). Доклад на TNO TNO DV 2007 C362, TNO Отбрана и сигурност, Съостерберг, Нидерландия.

95. Тези ограничения са без отношение към WOCL. Този подход беше избран, за да остане правилото просто и лесно за прилагане. То се основава на практическия опит на някои оператори, които от няколко години използват подобни разпоредби. Последно някои държави членки използват този метод съгласно член 8 от EU-OPS. Тъй като почивката по време на полет през нощта е по-благоприятна за възстановителен сън, Агенцията счита, че тя компенсира по-голямото удължаване, прилагано за FDP, застъпващо WOCL.

i- Почивка по време на полет — съоръжения

96. Проектът на сертификационна спецификация за FTL.1.205 3 предлага решения за всички по-горе изброени аспекти, като първо определя три вида съоръжения за почивка по време на полет. Техническите спецификации на съоръженията за почивка по време на полет, избрани за този проект на сертификационна спецификация, са взети от доклада на TNO. Проектът на сертификационна спецификация първоначално не предвижда използването на каквито и да било алтернативни средства за постигане на удължаване на FDP поради почивка по време на полет. Фактът, че почивка по време на полет на седалки в туристическа класа не се признава, беше критикуван от някои заинтересовани страни. Беше подчертано, че някои чартърни полети до ваканционни дестинации извън територията на ЕС ще станат невъзможни или икономически нерентабилни с предложената сертификационна спецификация. Тъй като е възможно тези операции да бъдат поети от оператори от трети държави, потенциално излагайки гражданите на ЕС на по-висок риск, отколкото свързания с почивката по време на полет на седалки в туристическа класа, използвана понастоящем от много оператори от ЕС, Агенцията предлага допълнителен преходен период, по време на който операторите могат да се адаптират към новото изискване. Въпреки това наличните на този етап данни не оправдават използването на седалки в туристическа класа за почивка по време на полет.

j- Почивка по време на полет — минимална продължителност

97. Проектът на сертификационна спецификация относно почивката по време на полет предлага ограничаване на възможността за използване на почивката по време на полет за удължаване на максималното FDP за операции от до 3 сектора. Минималната *последователна* продължителност на почивката по време на полет е определена на 90 последователни минути и 2 часа за онези членове на екипажа, които поемат управлението по време на кацане. За полетния екипаж не е необходимо допълнително определяне на продължителността на почивката за всеки отделен член на екипажа. Времето на хоризонтален полет се дели, по равно или не, на 3, ако се използва един допълнителен пилот, и на 2 ако са необходими двама допълнителни пилоти за постигане на планираното FDP. Предложението се основава на коментарите на заинтересованите страни, описващи практическия опит и съществуващите национални разпоредби.

k- Почивка по време на полет — кабинен екипаж

98. Тъй като броят на кабинния екипаж е различен и няма изискване за увеличаване на кабинния екипаж при операции с удължаване на FDP поради почивка по време на полет, възприетият за полетния екипаж подход не би могъл да се използва за кабинния екипаж. Затова в приложимата сертификационна спецификация е включена таблица, която определя минималната продължителност за всеки член на кабинния екипаж като функция от продължителността на FDP и вида на използваното съоръжение за почивка по време на полет. Стойностите в тази таблица

се основават на научна препоръка<sup>17</sup>, те обаче са по-рестриктивни чрез слагане на таван на удължените FDP, който може да бъде постигнат със съоръжения за почивка по време на полет от клас 2 и клас 3.

99. Минималната продължителност на почивката по време на полет за членовете на кабинния екипаж е определена на 90 минути и таблицата отчита следните съображения:

- всеки член на екипажа трябва да има възможност за 8 часа сън на всеки 24 часа; и
- 1 час възстановителен сън се зачита за 2 часа допълнително будуване.

100. Количественото отклонение от стойностите, препоръчани в доклада на TNO за пилоти, особено за големи удължавания, е основателно, защото макар и да се признава, че членовете на кабинния екипаж имат важни отговорности за безопасността на въздухоплавателното средство и пътниците, малко вероятно е те да трябва да поддържат същото ниво на бдителност, изисквано от членовете на полетния екипаж, които управляват въздухоплавателното средство по време на кацане<sup>18</sup>.

I- Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — преценка на командира

101. Общите условия и обстоятелства, при които командирът може да променя ограниченията на FDP и изискванията за почивка, произтичат от разпоредбите на подчаст P за преценката на командира и остават в рамките на тези добре известни ограничения. Въз основа на практическия опит и коментарите на заинтересованите страни съществуващото правило е прецизирано и екстраполирано, за да обхваща и две разпоредби от член 8, а именно удължаване на FDP поради почивка по време на полет и разделено дежурство. Изискванията за докладване са транспонирани от подчаст P. Докладите се съхраняват съгласно изискванията за водене на отчетност (вж. също така точка 150.).

102. Освен това от операторите се изисква да установяват процедури, определящи как може да се упражнява правото на преценка на командира. Подробен проект на GM дава насоки за факторите, които операторите трябва да вземат предвид при разработването на своята политика относно преценката на командира. Описание на процес без санкции за използването на преценката на командира се включва в ръководството за експлоатация.

103. Както и в подчаст P максималното основно дневно полетно дежурство може да бъде удължавано с 2 часа, освен ако полетният екипаж не е увеличен, като в този случай се позволява увеличение с 3 часа. Същото се прилага и за удължаване на FDP поради почивка по време на полет и разделено дежурство. Запазена е разпоредбата, позволяваща в рамките на последния сектор на полетното дежурство при възникване на непредвидени обстоятелства след излитане, които ще доведат до надхвърляне на разрешеното увеличение, полетът да може да бъде продължен до

---

<sup>17</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Philippe Cabon (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Филип Кейбън).

<sup>18</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Мик Спенсър).

планираното летище за местоназначение или резервно летище. Минималната почивка може да бъде намалена, но не под 10 часа. Изискванията за докладване относно преценката на командира са подобни на тези от подчаст Р.

104. Потенциалните ползи за безопасността се постигат чрез съчетанието на задължително обучение по FRM, описано в точка 76, и новото изискване към операторите за установяване и описване на процедури без санкции за упражняване на правото на преценка на командира в ръководството за експлоатация.

м- Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — отложено явяване

105. Заради операционна гъвкавост и обслужване на ситуации, като например малко преди явяване въздухоплавателното средство да се окаже негодно за експлоатация, в проекта на сертификационна спецификация са включени разпоредби за „отложено явяване“. Няколко заинтересовани страни предложиха да се включат разпоредби, регулиращи условията за краткосрочно препланиране в случай на непредвидени обстоятелства преди явяване. При отсъствие на научни доказателства, но следвайки научни препоръки и мнение<sup>19</sup>, предложението се основава на практически опит и съществуващите национални правила. Съгласно проекта на сертификационна спецификация операторът може да се възползва от тази гъвкавост, ако процедурите за отложено явяване са описани в ръководството за експлоатация и ако е установено време за уведомяване, което позволява на члена на екипажа да продължи своята почивка, когато се задейства процедурата за отложено явяване.

п- Различни ограничения за кабинни екипажи и пилоти

106. Разпоредбата от подчаст Р позволява удължаване на FDP за кабинния екипаж с разликата във времето на явяване на кабинния екипаж и пилотите, ако тази разлика не надвишава 60 минути. Правилото за прилагане също така включва пояснение, че максималното дневно FDP за кабинния екипаж се основава на времето на явяване на полетния екипаж за тяхното FDP, но полетното дежурство започва от времето на явяване на кабинния екипаж. В противен случай време за явяване 60 минути преди полетния екипаж може да доведе до максимално дневно FDP за кабинния екипаж с един час по-кратко заради намаляването на FDP, прилагано в ранните часове на деня. С цел избягване на неправилно тълкуване е включено обяснение, ограничаващо използването на тази разпоредба за случаите, когато кабинният екипаж се нуждае от повече време за предполетен инструктаж. Въпреки че кабинният екипаж и пилотите са еднакво засегнати от умората, малко вероятно е кабинният екипаж да трябва да поддържа същото ниво на бдителност, изисквано от членовете на полетния екипаж, които управляват въздухоплавателното средство по време на кацане<sup>20</sup>.

### **Полетно време и периоди на дежурство**

107. Полетното време и периодите на дежурство са отразени в ORO.FTL.210 и транспонират ограниченията от подчаст Р. Следвайки коментарите на заинтересованите страни, Агенцията добави две допълнителни ограничения.

---

<sup>19</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Мик Спенсър).

<sup>20</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer (Предоставяне на експертни научни познания с цел представяне на оценка на NPA относно ограниченията на времето за полет (FTL) и даване на насоки и консултации на групата за преразглеждане на FTL – окончателен доклад – Мик Спенсър).



Въпреки факта, че научните доказателства по отношение на предписани ограничения за общото време за дежурство са оскъдни, особено защото влиянието на натрупаната умора от дежурствата до голяма степен зависи от това как се комбинират тези дежурства, Агенцията последва исканията на заинтересованите страни да се включи допълнително ограничение от 110 работни часа за всеки 14 последователни дни и ограничаване на полетното време на 1 000 часа за всеки 12 последователни календарни месеца.

а- Ограничение на дневното дежурство

108. Агенцията счита, че допълнително ограничаване на дневното дежурство няма да допринесе за подобряване на безопасността. Дневната дейност на членовете на екипажа е ограничена чрез максимално дневно FDP. Дневното дежурство ще има въздействие върху умората, когато членовете на екипажа са ангажирани със задължения, различни от полети (т.е. обучение, административни задачи, пребазиране). Това въздействие обаче е взето предвид в изискванията за почивка (вж. също точки 128 и 129). Минималният период за почивка е толкова дълъг, колкото предходното дежурство.

б- 7-дневно ограничение на дежурство и 28-дневно ограничение на дежурство

109. Ограничението от 60 работни часа за всеки 7 последователни дни и 190 работни часа за всеки 28 последователни дни от подчаст Р е запазено.

с- 14-дневно ограничение на дежурство

110. Освен горните ограничения, общото време за дежурство е ограничено на 110 работни часа за всеки 14 последователни дни. Редица лица, представили реакции, поискаха ограничението да бъде 100 часа. Агенцията обаче счита, че като мярка срещу натрупаната умора ограничението от 110 работни часа за всеки 14 последователни дни, заедно с допълнителните и усъвършенствани изисквания за удължени периоди за почивка за възстановяване (вж. също буква с- Удължени периоди за почивка за възстановяване в главата относно периодите за почивка), е достатъчно.

д- Допълнително ограничение от 1 000 часа полетно време за всеки 12 последователни месеца

111. Въпреки че не се намериха научни доказателства за обосноваване на специално ограничение на полетното време за 12 месеца, учените, с които Агенцията сключи договор за оценка на NPA 2010-14, бяха на мнение, че такова ограничение е необходимо, за да се избегнат прекалено голям брой летателни часове за 12 месеца. Това мнение се споделя от повечето заинтересовани страни. В правилото за прилагане е добавено ограничение от 1 000 часа полетно време за всеки 12 последователни месеца. Ползите от това допълнително ограничение е да се засили изискването от подчаст Р за възможно най-равномерно разпределение на дежурствата и да се избегне натрупването на 1 300 летателни часа за 12 календарни месеца (т.е. 13 пъти по 100 летателни часа за 28 дни).

**Установяване на местоположение/пребазиране**

112. Добре известните разпоредби от подчаст Р продължават да се прилагат за пребазирането/установяване на местоположение. С цел по-добре структурирано правило Агенцията реши да посвети специален параграф на пребазирането вместо да разглежда въпроса в параграфа за FDP.

**Разделено дежурство**

113. Съгласно член 8 в държавите членки се прилагат различни разпоредби за регулиране на разделеното дежурство. Вероятно това разнообразие е в отговор на многообразието от експлоатационни нужди. С цел запазване на известна гъвкавост хармонизираното предложение, въпреки че е основано преди всичко на действащите разпоредби на една държава членка, е включено в проекта на сертификационна

спецификация. Само елементите на разделеното дежурство, които трябва да се специфицират в схемата за специфициране на полетното време, са посочени в правилото за прилагане, както следва:

- минималната продължителност на прекъсване на земята; и
- удължаването на FDP, отчитайки продължителността на прекъсване на земята и съоръженията, осигурени за почивка на члена на екипажа.

Правилото за прилагане също така установява, че прекъсването на земята се зачита изцяло за FDP и че разделеното дежурство не може да следва след намалена почивка.

114. Тези основни изисквания се доразвиват в проекта на приложимата сертификационна спецификация, както е посочено по-долу:

- прекъсването на земята в рамките на FDP е с минимална продължителност 3 последователни часа;
- прекъсването изключва времето за задължения преди и след полет и времето за пътуване, които се считат за минимум 30 минути;
- максималното основно (неувеличено) FDP може да се удължава с до 50% от прекъсването;
- за прекъсване от 6 или повече часа или за прекъсване, което застъпва WOCL, се осигурява подходящо място за настаняване.
- Във всички останали случаи:
  - се осигурява място за настаняване; и
  - всяка част от реалното прекъсване, надвишаваща 6 часа, или частта от него, която застъпва WOCL, не се взема предвид за удължаването на FDP.
- Разделено дежурство не може да се съчетава с почивка по време на полет.

#### **Изчакване, дежурство на летище и резерв**

115. Изчакването като разпоредба, използвана за управление на непредвидени обстоятелства и осигуряване на гъвкавост, понастоящем съгласно член 8 е предмет на широк набор от национални решения. Само някои аспекти на изчакването са нормативно регулирани съгласно подчаст Р. Тези основни изисквания са възпроизведени в ORO.FTL.225. За да се даде възможност на членовете на екипажа да планират подходяща почивка, всички форми на изчакване се включват в работния график и началото и края на изчакването се определят и съобщават предварително. Елементите, подчинени на член 8, са включени в сертификационна спецификация, за да се запази отчасти съществуващата в момента гъвкавост.

#### **а-Изчакване на летище**

116. За изчакването на летище в правилото за прилагане е запазено изискването от подчаст Р за осигуряване на място за настаняване на члена на екипажа и за признаване на дежурството на летище изцяло за време за дежурство. Проектът на сертификационна спецификация запълва пропуската в подчаст Р, уточнявайки, че:

- изчакване на летището, което не води до изпълнение на полетни задължения, следва да бъде последвано от период за почивка;
- максималното FDP се намалява с времето за изчакване, когато то надвишава 4 часа или е между 22:00 и 07:00 часа; и
- максималната обща продължителност на изчакването на летището и възложеното максимално основно FDP е 16 часа.

117. Този таван от 16 часа обаче не е приложим за FDP с разделено дежурство или когато е осигурена почивка по време на полет.

118. Тези разпоредби за изчакване на летището се подкрепят от повечето заинтересовани страни. Те са по-рестриктивни от повечето прилагани понастоящем национални разпоредби по член 8 за изчакване на летището, особено с въвеждането на тавана от 16 часа за обща продължителност на изчакването на летището и възложеното FDP.

b- Дежурство на летище

119. Операторът не е задължен да осигурява място за настаняване на членовете на екипажа, които са дежурни на летището. Въпреки че в момента няма преки научни доказателства по този въпрос, може да се приеме, че присъствието на летището без възможност за почивка в място за настаняване е също толкова уморително, колкото и изпълняването на функциите на действащ член на екипажа. Затова дежурството на летище, описано в точка 68, се зачита изцяло за FDP от момента на явяване за дежурство на летището.

c- Други форми на изчакване

120. ORO.FTL.225 посочва следните изисквания, които трябва да се определят в схемите за специфициране на полетното време:

- максималната продължителност за всички форми на изчакване;
- въздействието на изчакването върху максималното FDP, възложено в резултат на изчакването;
- минималния основен период за почивка след изчакване, което не води до възлагане на полетно дежурство; и
- как времето на изчакване се зачита за целите на общото време за дежурство.

121. Предписаните ограничения за тези изисквания са включени в проекта на сертификационна спецификация, както са посочени по-долу:

- максималната продължителност е 16 часа;
- времето се зачита като 25% от времето за дежурство за целите на ORO.FTL.210;
- изчакването е последвано от минимален период за почивка;
- ако повикването за явяване на дежурство е в рамките на първите 8 часа, максималното FDP се счита от момента на явяване;
- ако повикването за явяване на дежурство е след първите 8 часа, максималното FDP се намалява с времето на изчакване над 8 часа; и
- приключва, когато членът на екипажа се яви на определеното за явяване място; и
- времето за отговор между повикването и времето на явяване, установено от оператора, позволява на члена на екипажа да пристигне от мястото си на почивка до определеното за явяване място в приемлив срок.

122. Тези ограничения са средно положение между съществуващата в повечето държави членки практика за ограничаване на продължителността на „другите форми на изчакване“ до 24 часа и за позволяване на цяло FDP макар и възлагането да става в самия края на периода на изчакване, и разпоредбата, прилагана в малко държави членки, ограничаващи другите форми на изчакване до 12 часа.

d- Резерв

123. Определението на „резерв“, описано в точка 68, се отнася за период от време, през който член на екипажа може да получи задължение с 10-часово предизвестие преди времето за явяване. Това означава, че членът на екипажа ще може до известна степен да планира почивка.

124. Поради тази причина проектът на сертификационна спецификация не предвижда никакво ограничение за максималното FDP, ако на член на екипажа се възложи FDP

по време на периода на резерв. Проектът на сертификационна спецификация определя, че периодите на резерв не се считат за дежурство за целите на общото време за дежурство и не поражда почивка, ако не бъде възложено дежурство. Операторите определят максималната продължителност на всеки период на резерв и колко последователни дни може да се поддържа статуса на резерв.

125. Въпреки че само малък брой държави членки имат разпоредби за такъв статус и като цяло възлагането на задължения с междинен период за почивка се контролира само от добрите практики на операторите, Агенцията вижда подобряване на безопасността в този хармонизиран подход. Това мнение се споделя от заинтересованите страни, особено защото това правило улеснява регулаторния надзор на този въпрос.
126. В правилото за прилагане са описани общи изисквания. Проектът на сертификационна спецификация възпроизвежда настоящите практики в някои държави членки.

#### **Периоди за почивка**

127. ORO.FTL.235 възпроизвежда изискванията за почивка, добре известни от подчаст P. Агенцията предлага решения в проектите на сертификационни спецификации, когато съгласно член 8 държавите членки в момента прилагат национални разпоредби или когато коментарите на заинтересованите страни и прегледа на научната литература подчертава необходимостта от предлагане на допълнително регулиране. Нормативните параметри за минималното време за почивка са включени в правило за прилагане и са равностойни на разпоредбите в подчаст P, както следва:

##### a- Минимален период за почивка в основната база

128. Минималният период за почивка, осигурен преди поемане на полетно дежурство, което започва от основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходния период на дежурство, или 12 часа, което е по-дълго.

##### b- Минимален период за почивка извън основната база

129. Минималният период за почивка, осигурен преди поемане на полетно дежурство, което започва извън основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходния период на дежурство, или 10 часа, което е по-дълго. Извън основната база членовете на екипажа не пътуват със собствени средства до и от летището до мястото си за почивка. Изискването периодът за почивка да включва възможност за 8-часов сън освен времето за пътуване и физиологични нужди е запазено.

##### c- Периодични удължени периоди за почивка за възстановяване

130. Минималните изисквания за удължени периоди за почивка за възстановяване са подобни на тези в подчаст P. Въпреки това, след коментарите на заинтересованите страни, подкрепени с научни доказателства, възможността държавите членки да решават, че втората местна нощ може да започва в 04:00 часа, е премахната. Минималният периодичен удължен период за почивка за възстановяване е 36 часа, включващи 2 местни нощи, така че часовете между края на един такъв период и началото на следващия никога да не са повече от 168 часа.

131. Въпреки че научните доказателства по отношение на количественото изразяване на натрупаната умора са оскъдни, някои заинтересовани страни предлагат удълженият период за почивка за възстановяване периодично да се увеличава. Тази мярка е подкрепена и от научната оценка на NPA 2010-14.

132. Периодичният удължен период за почивка за възстановяване се увеличава до 2 дни два пъти всеки месец.

##### d- Намалено време за почивка

133. Понастоящем намаляването на времето за почивка се урежда по силата на разпоредбите на член 8. Неговото използване е широко прието за възстановяване от оперативни неизправности и даване на възможност за определени операции. Като цяло се основава на принципите, че FDP след съкратено време за почивка се намалява с дефицита на времето за почивка и освен това този дефицит се компенсира при следващата почивка. Някои държави членки ограничават също така честотата на намаленото време за почивка между 2 периодични периода на почивка за възстановяване или в 1 месец.
134. Проектът на сертификационна спецификация определя съгласно разпоредбите за намалено време за почивка минимални периоди за почивка в основната база и извън нея. Следните изисквания за намалено време за почивка се подкрепят от повечето заинтересовани страни:
- минималните периоди за почивка в основната база са 12 часа и 10 часа извън нея;
  - намаленото време за почивка се използва при управление на риска от умора;
  - периодът за почивка след намалено време за почивка се удължава с разликата между ненамаления минимален период за почивка (определен в правилото за прилагане) и намаленото време за почивка;
  - FDP след намалено време за почивка се намалява с разликата между ненамаления минимален период за почивка (определен в правилото за прилагане) и намаленото време за почивка;
  - между 2 периодични удължени периода за почивка за възстановяване има максимум 2 намалени периода за почивка.

е- Пресичане на времеви зони

135. Проектът на сертификационна спецификация допълва изискването на правилото за прилагане за компенсиране влиянието на часовите разлики. Влиянието на часовите разлики и как да се компенсира то, без съмнение е много сложен въпрос. Отчитайки сложността на въпроса проектът на сертификационна спецификация изисква от операторите да наблюдават ротациите (описани в точка 65.) и комбинации от тях от гледна точка на влиянието им върху умората на екипажа.
136. След връщане в основната база се осигурява допълнителна почивка, ако FDP включва часова разлика от 4 часа или повече между местното време на мястото на излитане и мястото на пристигане. Допълнителната почивка се измерва в местни нощи, тъй като според научната литература най-важен „zeitgeber“<sup>21</sup> за биологичния часовник е ритъмът ден-нощ.
137. Въвеждането на „референтно време“, описано в точка 63 опростява изчисляването на допълнителната почивка, която се осигурява в основната база, особено ако членовете на екипажа на една и съща ротация имат основна база в съседни времеви зони.
138. Минималната почивка след ротация, описана в точка 136, е най-малко 2 местни нощи и се увеличава като функция от времето, изминало след явяване за ротация,

---

<sup>21</sup> **Zeitgeber** (от [немски език](#) за „ориентир за време“ или „синхронизатор“) е всеки външен фактор, който синхронизира вътрешния часовник на организма към 24-часовия цикъл светлина/мрак на земята. Най-силният zeitgeber за растенията и животните е светлината. Други zeitgeber-и са температурата, социалните взаимодействия, фармакологични манипулации, упражнения и модели на хранене и пиене. За да поддържат синхрона на часовата среда, zeitgeber-ите предизвикват промени в концентрациите на молекулярните компоненти на часовника до равнища, съответстващи на съответния етап от 24-часовия цикъл, процес, наречен [синхронизиране](#). [.[източник: Wikipedia].]

обхващаща най-малко 4-часова разлика спрямо референтното време и максималната часова разлика между референтното време и местното време там, където членът на екипажа почива по време на ротация.

139. Минималният брой местни нощи почивка в основната база за компенсиране на часовите разлики е отразен в лесна за ползване таблица в проекта на сертификационна спецификация. Таблицата транспонира научните принципи, пояснени по време на научната оценка на NPA 2010-14. За преходите на ротации в обратни посоки проектът на сертификационна спецификация предвижда допълнителна местна нощ почивка в основната база.

140. Минималният период за почивка извън основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходния период на дежурство, или 14 часа, което е по-дълго.

f- Разписания, прекъсващи времето за сън

141. Независимо че само една държава членка включва понятието „ранно започване“ и „късно завършване“ в своите изисквания за FTL, заинтересованите страни намериха достатъчна научни доказателства за обосноваване на необходимостта от компенсиране на допълнително натрупаната умора поради разписания, прекъсващи времето за сън, описани в точка бб.

142. Извършените изследвания в държавите членки, които ограничават броя на ранните започвания в един работен блок, показват, че смените на преходи от един вид дежурство към друг също са уморителни. По тази причина ограничаването на броя на такива последователни дежурства може да не е най-ефективната мярка за компенсиране на загубата на сън, тъй като ограничението насърчава операторите да включват в графиците преходи след достигане на лимита, например за ранно започване.

143. Повечето от заинтересованите страни приемат необходимостта от компенсиране на натрупаната загуба на сън след такива дежурства и преходи на такива дежурства. Научната оценка на NPA 2010-14 също предлага включването на някакъв вид мерки за компенсиране.

144. В тази връзка проектът на сертификационна спецификация предвижда увеличаване на втория удължен период за почивка за възстановяване на 60 часа за член на екипажа, който изпълнява между 2 такива периода 4 или повече FDP, класирани като „разписания, прекъсващи времето за сън“. Също така, когато в основната база се планира преход от късно завършване/нощно дежурство към ранно започване, периодът за почивка между 2 FDP включва една местна нощ. Тези мерки се подкрепят от заинтересованите страни.

145. Културните различия, свързани с частта от деня (вж. също точка бб.), и съответната корекция на определенията изискват промяна на приложение II – Изисквания към органите в областта на въздушните операции (част-ARO) към проекта за регламент на Комисията относно въздушните операции. Включени са следните изисквания към органите: компетентният орган определя разписания, прекъсващи времето за сън, като „ранен тип“ или „късен тип“ за всички оператори в търговския въздушен транспорт под негов надзор.

g- „Бек-ту-бек“ (Back-to-back) операции

146. ORO.FTL.235 включва разпоредба, която позволява да се прилагат изискванията за минимално време за почивка извън основната база в основаната база, ако операторът осигури на члена на екипажа подходящо място за настаняване. В този случай не се налага членовете на екипажа да пътуват със собствени средства до и от летището. Тази практика вече е разрешена съгласно подчаст P.

147. Аналогично изключение от общото правило за почивка за компенсиране в основната база е включено в проекта на сертификационна спецификация за изискването за почивка след преходи на времеви зони. В случая минималното време за почивка

извън основната база също може да се приложи в основаната база, ако операторът осигури на члена на екипажа подходящо място за настаняване.

### **Хранене**

148. Изискването от подчаст Р за възможност за консумиране на храна и напитки е възпроизведено в правило за прилагане. Допълнително и с цел улесняване на регулаторния надзор операторите описват в ръководството за експлоатация как осигуряват храна на членовете на екипажа по време на FDP.

### **Записи**

149. ORO.FTL.245 изисква от операторите, точно както в подчаст Р, да поддържа *индивидуални* записи за всеки член на екипажа, включващи:

- полетно време;
- начало, продължителност и край на всеки период на дежурство и FDP; и
- периоди за почивка и освободени от дежурства дни.

Освен записите на тези данни и за да се даде възможност за регулаторен надзор на изискването за увеличаване на удължения период за почивка за възстановяване в случай на смяна на базата, описано в точка 77, се съхраняват данни за *основната база*.

150. Общото изискване за създаване на система, която позволява надеждно проследяване на всички разработени дейности<sup>22</sup>, допълнително се обяснява чрез включване на задължението за съхранение на доклади относно периодите на удължено полетно дежурство и намалените периоди на почивка.

151. С цел подпомагане на отделните членове на екипажа за задължението им по CAT.GEN.MPA.100<sup>23</sup> да предоставят на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с изисквания за FTL, когато поемат задължения към повече от един оператор, от операторите се изисква при поискване да представят копия от индивидуалните записи за полети, дежурства и периоди на почивка на съответния член на екипажа и на друг оператор по отношение на член на екипаж, който е или ще стане член на екипажа на въпросния оператор.

## **V. Оценка на регулаторното въздействие**

152. Следните въздействия са идентифицирани и обобщени по-долу. За пълната оценка на регулаторното въздействие виж допълнение I.

### **Въздействие върху безопасността**

#### Общи положения

- Хармонизирани стандарти за безопасност на високо равнище във всички 27 държави членки на ЕС + 4 чрез въвеждане на еднакви изисквания в областта на безопасността за всички аспекти на FTL.

#### Основна база

- Едно единствено летище, определено за продължителен период от време.
- Увеличен удължен период за почивка за възстановяване преди започване на дежурство след смяна на основната база.

---

<sup>22</sup> [Проект на регламента относно въздушните операции.](#)

<sup>23</sup> [Проект на регламента относно въздушните операции.](#)

- Времето за пътуване между старата и новата основна база да се счита за дежурство (пребазиране или FDP).
- Записите за основната база се съхраняват 24 месеца.

#### Натрупана умора

- Подобрено изискване за удължен период за почивка за възстановяване чрез премахване на възможността за най-ранно явяване след такава почивка преди 06:00 часа.
- Допълнително ограничение на общото време за дежурство за 14 дни.
- Допълнително ограничение на полетното време за 12 календарни месеца.
- Увеличен удължен период за почивка за възстановяване два пъти месечно.
- Увеличен удължен период за почивка за възстановяване за компенсирани на разписания, прекъсващи времето за сън.

#### Максимално основно дневно FDP

- Времевият интервал, през който максималното FDP е ограничено до 11 часа, е увеличен да обхваща 12 часа между 17:00 и 05:00 часа.

#### Планирани увеличения на FDP

- Премахната е възможността за планиране на увеличения за най-неблагоприятните часове на започване.

#### Удължаване на FDP поради почивка по време на полет

- Удължаването се основава на качеството на съоръжението за почивка по време на полет.
- Не се позволява удължаване поради почивка по време на полет на седалки в икономическа класа.

#### Преценка на командира

- Процес на докладване без санкции.

#### Разделено дежурство

- Определени минимални стандарти за настаняване и подходящо място за настаняване.
- Защита на продължителността на полезното прекъсване чрез изключване на дежурствата преди и след полет и на времето за пътуване.

#### Изчакване на летището

- Определяне на минимални стандарти за настаняване по време на изчакване/резерв на летището.
- Намалено FDP за времето за изчакване, когато то надвишава 4 часа или е през нощта.
- Ограничена продължителност на съчетанието от изчакване на летището и FDP при повикване (за FDP с неувеличен екипаж и ако не се планира прекъсване на земята).
- Минималният период за почивка след изчакване на летището толкова дълъг колкото дежурството.

#### Изчакване, различно от изчакването на летището

- Продължителността е ограничена до 16 часа.
- 25% от времето на изчакване се взема предвид при изчисляването на общото време за дежурство.



- Намалено FDP за времето за изчакване, когато то надвишава 8 часа.
- Операторът трябва да определи приемлив период за отговор между повикването и времето за явяване.
- След изчакването трябва да има период за почивка.

#### Намалена почивка

- Защитена е възможността за 8 часа сън.
- Влиянието върху натрупаната умора се намалява чрез удължаване на минималното време за почивка и намаляване на максималното FDP след намален период за почивка.
- Непрекъснато наблюдение на спазването на правилото чрез FRM.

#### Почивка за компенсиране на часовите разлики

- Увеличена почивка на местоназначението.
- Наблюдение на влиянието на ротациите върху умората.
- Допълнителна почивка след редуващи се ротации изток-запад/запад-изток.
- Минималният период за почивка в основната база се измерва в местни нощи, с минимум 2 местни нощи след много на брой (4 или повече) пресичания на времеви зони.

#### Обучение относно управление на умората

- Задължително първоначално и периодично обучение за управлението на умората на членовете на екипажа, персонала, който изготвя работните графици на екипажа, и съответния ръководен персонал.

#### Други елементи

- Изискване операторът да посочва в ръководството за експлоатация как осигурява храненето.
- Подобрени изисквания за водене на отчетност.

#### **Социално въздействие**

Очаква се социалното въздействие да е ограничено, тъй като правилото представлява внимателна и добре балансирана актуализация на подчаст P.

#### **Икономическо въздействие**

Очаква се предложението на Агенцията да има слаб икономически ефект като цяло. За нискобюджетните авиокомпании въздействието върху разходите би трябвало да е незначително, а за традиционните, регионалните и карго операторите — ограничено. За чартърните оператори въздействието върху разходите може да е по-значително, отколкото за другите категории оператори, особено заради забраната да се използват седалки в икономическа класа като съоръжение за почивка по време на полет, но това трябва да се балансира от съответните подобрения на безопасността. Освен това, осигурената чрез използването на сертификационни спецификации гъвкавост заедно със съответните преходни мерки ще даде възможност на чартърните оператори да разработят алтернативни съоръжения за почивка по време на полет, които отговарят както на техния икономически модел, така и на изискването за високо и уеднаквено равнище на безопасност.

#### **Въздействие върху координацията и хармонизацията на регулирането**

От това предложение на Агенцията се очаква положителен ефект върху хармонизацията. Правилото ще подобри равнопоставеността в ЕС и с това ще допринесе за лоялна конкуренция. До момента правилата за умората на екипажа не бяха идентифицирани като предмет на хармонизиране между Агенцията и основните

й международни партньори. Освен това правилото не представлява фундаментална промяна на съществуващото правило, следователно се очаква въздействието върху международната координация и хармонизация да бъде незначително.

Кьолн, 28 септември 2012 г.

P. GOUDOU

Изпълнителен директор