



AVIZUL NR. 04/2012

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 28 septembrie 2012

referitor la un regulament de stabilire a normelor de aplicare referitoare la limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă (FTL) pentru transportul aerian comercial (CAT) cu avioane

ȘI

referitor la un regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. XXX/2012 al Comisiei din zz lună an de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene

„Normele de aplicare referitoare la limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă (FTL) pentru transportul aerian comercial (CAT) cu avioane”

REZUMAT

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei o actualizare a normelor în vigoare privind limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă (denumite în continuare „FTL”) pentru operațiuni de transport aerian comercial (denumit în continuare „CAT”) cu avioane, așa cum sunt stabilite în subpartea Q din Regulamentul (CE) nr. 1899/2006, cunoscut de asemenea sub numele de *UE-OPS*.
2. Prezentul aviz include, de asemenea, o propunere de reglementări comune la nivelul UE în domenii reglementate până în prezent la nivel național, în conformitate cu articolul 8 din *UE-OPS*, și anume:
 - a) Serviciu fracționat;
 - b) Timp de odihnă pentru compensarea decalajului orar;
 - c) Timp redus de odihnă;
 - d) Prelungirea timpului de serviciu pentru zbor și de muncă datorită odihnei în timpul zborului; și
 - e) Perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport.
3. Prezenta propunere include o serie de îmbunătățiri ale siguranței și clarificări ale regulamentului existent.
4. Normele de aplicare propuse (denumite în continuare „IR”) includ următoarele îmbunătățiri ale siguranței:
 - Îmbunătățirea definiției termenului „aclimatizat” pentru o analiză mai aprofundată a impactului decalajului orar;
 - O protecție mai eficientă împotriva oboselii acumulate prin limita de rulare de 1 000 de ore de zbor în 12 luni consecutive și limita suplimentară de 110 ore de serviciu la 14 zile;
 - O protecție mai eficientă împotriva oboselii acumulate prin extinderea numărului de perioade de odihnă și recuperare prelungită la de două ori pe lună;
 - O protecție mai eficientă împotriva oboselii acumulate prin intermediul cerințelor suplimentare privind timpul de odihnă pentru a compensa programele de lucru speciale;
 - O protecție mai eficientă împotriva oboselii temporare din timpul zborurilor de noapte prin extinderea intervalului în care timpul de serviciu pentru zbor (FDP) se reduce la 11 ore, de la ora 17.00 până la ora 05.00.
5. IR propuse cuprind următoarele precizări:
 - Calculul FDP maxim de bază mai degrabă printr-un tabel decât printr-o formulă, aceasta beneficiind de interpretări diferite până în prezent;
 - Definirea unor standarde minime pentru cazare pe durata perioadei de rezervă la aeroport;
 - Clarificarea normelor care reglementează puterea discreționară a comandantului prin reflectarea interpretării Comitetului pentru Siguranță Aeriană din OPS 1.1120.
6. Pentru acele domenii reglementate în prezent la nivel național, în conformitate cu articolul 8 din *UE-OPS* (a se vedea punctul 2 de mai sus), Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) propune utilizarea specificațiilor

de certificare, în conformitate cu articolul 22 din regulamentul de bază¹. Operatorii se pot abate de la specificațiile de certificare prin aplicarea unui regim individual de specificare a timpului de zbor, cu condiția ca acesta să fie aprobat de către statul membru și după evaluarea pozitivă de către agenție. Utilizarea specificațiilor de certificare va oferi flexibilitatea necesară deja recunoscută prin utilizarea articolului 8 din UE-OPS, dar va asigura condiții de concurență echitabile mult îmbunătățite, solicitând agenției să evalueze toate derogările propuse.

7. Pe lângă condițiile de concurență echitabile îmbunătățite, specificațiile de certificare vor introduce o serie de îmbunătățiri referitoare la siguranță:
- Reducerea FDP maxim la cel mai puțin favorabil moment al zilei de la 11 ore și 45 de minute la 11 ore.
 - Prelungirea datorită odihnei în timpul zborului are la bază tipul de loc de odihnă de la bord.
 - Prelungirea datorită odihnei în timpul zborului pe locurile de la clasa economic nu este permisă.
 - Dispozițiile privind serviciul fracționat se bazează pe standarde minime definite pentru cazare și spații de cazare adecvate.
 - Atenuarea efectelor rotațiilor alternative est-vest.
 - Perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport limitată la 16 ore.
 - Cerințe clare privind calitatea și tipul dotărilor de rezervă la aeroport.
 - Durata maximă a serviciului de rezervă la aeroport, combinată cu FDP de 16 ore, cu excepția cazului în care sunt prevăzute alte măsuri de atenuare.
 - Dispozițiile privind reducerea timpului de odihnă garantează posibilitatea de a beneficia de 8 ore de somn.
8. Prezenta propunere ține seama pe deplin de toate studiile științifice relevante accesibile publicului. Cu toate acestea, rezultatele unui număr de studii științifice efectuate într-un context foarte diferit de cadrul de reglementare european (în special în ceea ce privește cerințele privind timpul de odihnă) sau într-un context operațional foarte specific nu au putut fi luate în considerare *ad litteram*, ci, mai degrabă, în ceea ce privește calitatea sau chiar cu titlu orientativ.
9. Odată cu intrarea în vigoare a prezentei norme, este esențial să se monitorizeze atingerea obiectivelor într-un mod eficace și eficient. De asemenea, este necesar să se asigure identificarea oricăror evenimente externe ulterioare care ar putea necesita o reevaluare a acestor obiective. Prin urmare, se propune punerea în aplicare a unui program de lucru privind oboseala și performanța piloților. Un astfel de program ar cuprinde colectarea de date pe termen lung, monitorizarea impactului noilor norme, evaluarea eficienței managementului oboselii în cadrul industriei și cercetarea unor aspecte specifice, după caz. Temele de cercetare ar cuprinde, dar nu s-ar limita la:
- impactul timpului de serviciu de mai mult de 13 ore la cel mai favorabil moment al zilei;
 - impactul timpului de serviciu de mai mult de 10 ore la cel mai puțin favorabil moment al zilei;
 - impactul timpului de serviciu de mai mult de 11 ore asupra membrilor echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

- impactul posibil al unui număr mare de sectoare (>6) asupra vigilenței echipajului;
 - impactul programelor de lucru speciale asupra limitelor cumulative.
10. În cele din urmă, această propunere a fost stabilită în urma a două runde de consultări publice ample, cu sprijinul unui grup de experți care reprezintă statele membre, operatorii aerieni și asociația membrilor echipajelor de zbor și de cabină și în colaborare cu trei experți științifici independenți. Deși nu a fost posibil să se ajungă la un consens deplin cu privire la toate aspectele, acest proces permite agenției să precizeze că propunerea să reflectă opinia majorității experților și a părților interesate afectate.

I. Generalități

Context

11. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei modificarea articolului 2 și a articolului 8 din Regulamentul (CE) XXX/2012 al Comisiei, a anexei II (denumită în continuare partea ARO) și a anexei III (denumită în continuare partea ORO) la Regulamentul (CE) nr. XXX/2012 al Comisiei și de a sprijini Comisia în stabilirea IR privind FTL pentru transportul aerian comercial (CAT) cu avioane. Domeniul de aplicare al acestei activități de reglementare este prezentat în Termenii de referință (denumiți în continuare ToR) ai sarcinii de reglementare OPS.055², care face parte din Programul de reglementare al agenției pentru perioada 2010–2013, și este descris mai pe larg în continuare. Operațiunile de taxi aerian cu avionul, serviciile medicale de urgență cu avionul și operațiunile cu avion cu un singur pilot au fost excluse din domeniul de aplicare al prezentului aviz și sunt abordate în sarcini de reglementare diferite (RMT.0346, RMT.0429 și RMT.0430).
12. Avizul a fost adoptat cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administrație al agenției³, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din regulamentul de bază.
13. Normele propuse au luat în considerare nivelul de dezvoltare a legislației Uniunii Europene și a celei internaționale, în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 2 din regulamentul de bază. Normele propuse sunt conforme cu standardele și practicile OACI recomandate.
14. Cadrul legal în vigoare pentru FTL este prevăzut în subpartea Q⁴ din UE-OPS. Normele armonizate asigură un nivel minim de siguranță prin stabilirea unui set de cerințe minime obligatorii din punct de vedere juridic. În conformitate cu subpartea Q, există totuși mai multe cazuri în care, în diferite state membre, se aplică norme diferite, din următoarele motive:
- Considerentul 7 din același regulament se referă, de asemenea, la o așa-numită clauză de nereducere care permite statelor membre să mențină legislația care conține dispoziții mai favorabile decât cele stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 și să mențină sau să încheie contracte colective de muncă care să prevadă dispoziții FTL care să asigure o mai mare protecție decât subpartea Q.
 - Considerentul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 subliniază faptul că statele membre pot aplica dispozițiile naționale privind FTL, cu condiția ca acestea să fie sub limitele maxime și peste limitele minime stabilite în subpartea Q.

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

³ Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, certificări, specificații și materiale de îndrumare (procedura de reglementare). AESA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Subpartea Q – Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind timpul de odihnă din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative comune aplicabile transportului aerian comercial.

- Anumite elemente ale FTL nu sunt abordate în subpartea Q, și anume dispozițiile privind prelungirea unui FDP datorită serviciului fracționat, dispozițiile privind prelungirea unui FDP datorită odihnei în timpul zborului, cerințele privind timpul de odihnă, pentru a compensa efectele decalajului orar asupra membrilor echipajului, timpul redus de odihnă și dispozițiile privind perioada de rezervă. Pentru acestea, articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 permite statelor membre să adopte sau să mențină dispoziții până la instituirea de norme comunitare.
15. La adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1899/2006, Parlamentul European și Consiliul au solicitat în mod expres agenției să sprijine Comisia în pregătirea propunerilor de reglementare pentru modificarea dispozițiilor tehnice aplicabile cuprinse în subpartea Q din UE-OPS.
16. ToR ai sarcinii de reglementare OPS.055 au fost publicați la data de 20 noiembrie 2009 și era necesar să conțină următoarele:
- revizuirea limitărilor timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă prevăzute în subpartea Q;
 - abordarea acelor domenii/puncte din subpartea Q din UE-OPS care fac în prezent obiectul unor dispoziții naționale, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (de exemplu, FDP prelungit cu echipaj de zbor majorat, serviciul fracționat, schimbarea fusului orar, timpul redus de odihnă și perioada de rezervă);
 - luarea în considerare a tuturor studiilor/evaluărilor științifice și/sau medicale recente relevante, disponibile publicului, și a experienței operaționale, precum și a concluziilor desprinse din discuțiile privind subpartea Q de către Comitetul pentru Siguranța Aeriană, a observațiilor relevante la NPA 2009-02, a experienței dobândite prin solicitările de derogări de la subpartea Q, a oricăror SARP OACI modificate, precum și a evoluțiilor internaționale. În special, era necesar să fie luate în considerare rezultatele grupului de lucru privind sistemul de management OACI al riscului de oboseală.

Dispozițiile articolului 8

17. Odată cu adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1899/2006, legiuitorul a introdus „anexa III” *Cerințe tehnice și proceduri administrative comune aplicabile transportului comercial cu aeronave*, care conține subpartea Q - Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind timpul de odihnă. Considerentul (7) din acest regulament explică scopul său referitor la FTL: *„să furnizeze standarde de siguranță armonizate de nivel înalt, inclusiv în domeniul limitării timpului de zbor și de serviciu, precum și al timpului de odihnă”*.
18. Complexitatea problemei nu a permis însă realizarea unei armonizări a tuturor elementelor FTL. În conformitate cu principiile subsidiarității și proporționalității, astfel cum sunt definite la articolul 5 din Tratatul de instituire a Comunității Europene⁵, articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului a permis statelor membre să *„adopt[e] sau [să] mențin[ă] dispoziții referitoare la:*
- OPS 1.1105 punctul 6 – FDP prelungit (serviciu fracționat);
 - OPS 1.1110 punctul 1.3 timp de odihnă pentru compensarea decalajului orar;
 - OPS 1.1110 punctul 1.4.1 –timp redus de odihnă;
 - OPS 1.1115 – prelungirea timpului de serviciu pentru zbor și de muncă datorită odihnei în timpul zborului;
 - OPS 1.1125 punctul 2.1 – alte forme de perioadă de rezervă.

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

până la instituirea unor norme comunitare bazate pe cunoștințe științifice și pe cele mai bune practici”.

19. Elementele FTL enumerate mai sus abordează necesitățile operaționale care pot varia în diferitele state membre, în funcție de poziția geografică, tipul infrastructurii de transport aerian etc. Este nevoie de flexibilitate în sine, nu în contradicție cu armonizarea *standardelor de siguranță de nivel înalt*.
20. Considerentul (11) din regulamentul de bază (denumit în continuare „BR”) sugerează *„[dispoziții care să asigure] atingerea unui nivel echivalent de siguranță prin alte mijloace”.*
 - a- Utilizarea specificațiilor de certificare
21. Articolul 22 alineatul (2) din BR propune specificații de certificare (denumite în continuare „CS”) pentru limitarea timpului de zbor ca instrument de reglementare. Acest lucru va permite statelor membre să aprobe soluții individuale care să abordeze necesitățile operaționale specifice.
22. Pentru elementele FTL care sunt în prezent pe deplin armonizate în conformitate cu subpartea Q, agenția propune un set de IR. Pe de altă parte, pentru elementele FTL enumerate mai sus, care sunt, în conformitate cu articolul 8, supuse puterii discreționare a statelor membre, agenția propune un set de CS. Acestea au la bază o combinație între cele mai bune practici ale statelor membre și principiile științifice.
23. Utilizarea CS va oferi flexibilitatea necesară deja recunoscută prin utilizarea articolului 8 în conformitate cu UE-OPS. În plus, va asigura condiții de concurență echitabile mult îmbunătățite, solicitând agenției să evalueze toate abaterile propuse în temeiul procesului de la articolul 22.
 - b- Procesul de la articolul 22
24. Articolul 22 permite statelor membre să aprobe *regimuri individuale de specificare a timpului de zbor* care se abat de la CS emise inițial de către agenție. Aceste propuneri individuale sunt ulterior evaluate de către agenție în baza unei evaluări științifice și medicale. Astfel de regimuri individuale pot fi aprobate de către statele membre, așa cum au fost notificate, doar în cazul în care agenția nu are obiecții. În cazul în care agenția propune orice modificări ale regimului, acestea ar trebui discutate cu statul membru. O aprobare poate fi acordată în cazul în care modificările propuse sunt acceptabile pentru statul membru. Numai dacă statul membru nu este de acord cu concluziile agenției privind un regim individual, aspectul va fi adus la cunoștința Comisiei, pentru a decide dacă regimul respectă obiectivele de siguranță din BR.
25. În scopul de a evalua aceste regimuri individuale de specificare a timpului de zbor, agenția are în vedere instituirea unui grup de experți format din reprezentanți ai statelor membre, ai operatorilor, ai asociațiilor membrilor de echipaj și ai agenției. Experții vor fi selectați pe baza cunoștințelor lor științifice și medicale și/sau pe baza experienței operaționale în raport cu FTL.

Evaluarea științifică

26. La adoptarea Regulamentului (CE) nr. 1899/2006, Parlamentul European și Consiliul au solicitat în mod special AESA să efectueze o evaluare științifică și medicală a subpărții Q [ref. Regulamentul (CE) nr. 3922/91, noul articol 8 a] și să sprijine Comisia în pregătirea propunerilor de reglementare, dacă este necesar:

„Până la 16 ianuarie 2009, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației trebuie să finalizeze o evaluare științifică și medicală a dispozițiilor din subpartea Q și, după caz, a celor din subpartea O a anexei III.

Fără a aduce atingere articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației, Agenția Europeană de

Siguranță a Aviației asistă Comisia în pregătirea propunerilor de modificare a dispozițiilor tehnice aplicabile ale subpărții O și subpărții Q din anexa III."

27. În ianuarie 2007, agenția a instituit un grup consultativ privind limitările timpului de zbor pentru a consilia agenția privind:
- identificarea oricăror puncte-cheie de dezacord între părțile interesate cu privire la dispozițiile subpărții Q;
 - elaborarea termenilor de referință pentru licitație, inclusiv a întrebărilor imparțiale adresate grupului de experți, a metodelor și frecvenței de raportare de către consultant, precum și a formatului raportului final;
 - stabilirea criteriilor de selecție a experților care vor garanta că sunt îndeplinite cele mai înalte standarde de independență, competență, expertiză și profesionalism;
 - alegerea consultantului potrivit să efectueze studiul în conformitate cu termenii de referință, utilizând criteriile de selecție de mai sus;
 - monitorizarea studiului.
28. Experții științifici FTL care au finalizat evaluarea menționată și-au prezentat agenției raportul, cunoscut sub numele de „raportul Moebus”, la 11 noiembrie 2008. Raportul respectiv a inclus diferite concluzii, care ar putea fi în general descrise ca „recomandări, măsuri de precauție, sfaturi, îndrumări, întrebări și necesitate de analiză suplimentară sau cercetări specifice”. Acest raport a declanșat discuții din partea mai multor grupuri de interese, cu opinii contradictorii referitoare la concluziile pe care le conține.
29. La elaborarea NPA 2010-14, grupul de reglementare instituit de către agenție a analizat nu doar raportul Moebus, ci și o serie de studii științifice relevante accesibile publicului⁶. În plus, în urma solicitării părților interesate, dispozițiile din NPA 2010-14 au fost evaluate științific, cu sprijinul a trei oameni de știință independenți, în timpul procesului de consultare publică.
30. Totuși, în timpul analizei expertizei științifice prezentate, a devenit din ce în ce mai evident faptul că o analiză științifică a oricărui regim FTL bazată pe literatura din domeniu are limitele sale. Analiza critică a raportului Moebus demonstrase deja că rezultatele unei analize statistice a datelor privind accidentele care rezultă din accidente sau incidente care au avut loc în cadrul diferitelor cerințe privind timpul de odihnă nu sunt în mod necesar aplicabile industriei aeronautice europene, cu cerințele sale privind timpul de odihnă solide din punct de vedere istoric.
31. Datorită corelației puternice a diferitelor elemente FTL, este imposibilă o evaluare cantitativă a unui nou set de norme înainte de punerea sa în aplicare. Oboseala umană este un fenomen extrem de complex. Prin urmare, în momentul în care parametrii de bază ai unui regim evaluat, adică cerințele privind timpul de odihnă, diferă de cei ai unui mediu de studiu operațional, recomandările precise cantitative nu pot fi avute în vedere *ad litteram*. Prin urmare, o analiză științifică bazată pe literatura din domeniu poate servi doar pentru a identifica tendințele și a sublinia zonele de interes special, și nu pentru a prescrie minime sau maxime ale elementelor FTL de bază.
32. Un studiu științific complet, inclusiv colectarea de date în mediul operațional, ar fi totuși util pentru formularea unor concluzii fiabile privind impactul unui element FTL specific. Cu toate acestea, un astfel de studiu poate oferi rezultate semnificative doar în cazul în care este realizat *ex post*. Noua normă ar trebui pusă în aplicare integral înainte de elaborarea unui astfel de studiu. Evaluarea impactului de reglementare al prezentului aviz detaliază în continuare o propunere de punere în aplicare a unui program de lucru privind oboseala și performanța personalului navigant pentru a analiza eficacitatea dispozițiilor propuse.

⁶ La poziția 9.1 *Bibliografia* evaluării impactului de reglementare asupra acestui aviz.

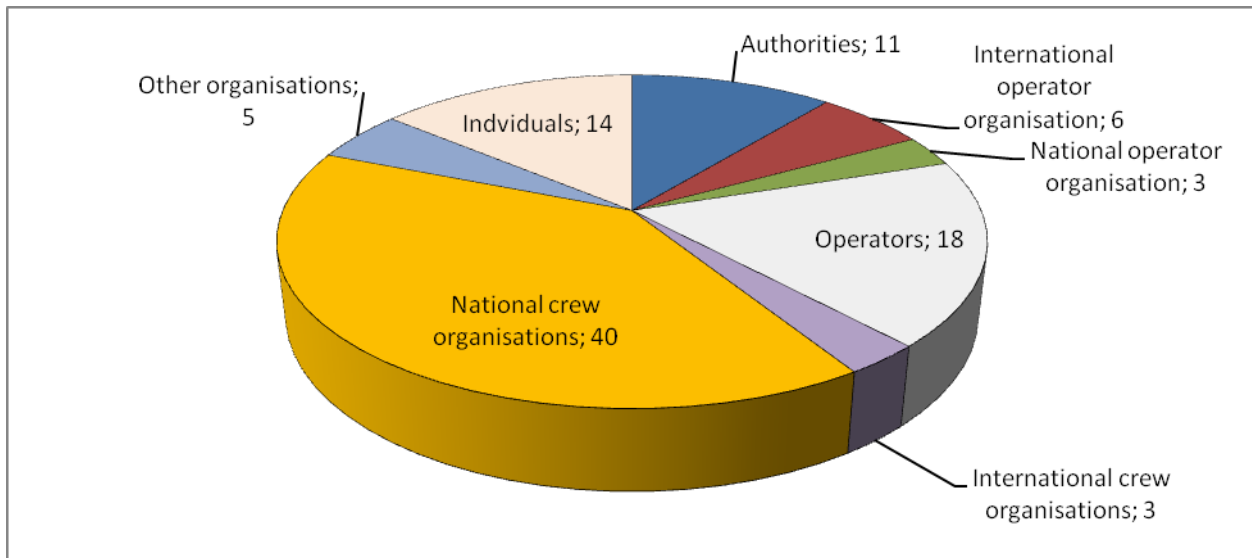
II. Consultare

33. Prezentul aviz se bazează pe avizul propunerii de modificare (NPA) 2010-14⁷ care cuprindea proiectul de aviz referitor la un regulament al Comisiei de stabilire a IR privind limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru transportul aerian comercial (CAT) cu avioane, publicat pe site-ul agenției la 20 decembrie 2010.
34. La data-limită de 20 martie 2011, agenția primise 49 819 observații de la persoane fizice și organizații, inclusiv autorități naționale, organizații profesionale și companii private.
35. Toate observațiile primite cu privire la NPA 2010-14 au fost evaluate, analizate referitor la relevanța lor pentru modificările propuse și rezumate pe fiecare paragraf al normei. Rezumatele observațiilor, răspunsurile aferente și textul propus al normei revizuite au fost încorporate într-un document de răspuns la observații (CRD).
36. Proiectul de text al CRD a fost discutat cu grupul de revizuire pe parcursul a șapte reuniuni desfășurate între aprilie 2011 și noiembrie 2011. Componenta grupului de revizuire s-a bazat pe componenta grupului inițial de reglementare cu privire la distribuția membrilor grupului de la diferite grupuri de părți interesate. Cei trei oameni de știință independenți, care sunt obligați prin contract încheiat cu agenția să își prezinte observațiile aferente unor elemente ale NPA 2010-14, au fost invitați să își prezinte constatările cu ocazia uneia dintre aceste reuniuni.
37. În cursul unei reuniuni speciale a Grupului consultativ al autorităților aeronautice naționale (AGNA) convocate la 24 octombrie 2011, în conformitate cu articolul 7 din procedura de reglementare, reprezentanți ai autorităților aeronautice naționale (NAA) au pus la dispoziția agenției orientări privind următoarele 12 elemente:
- timpul de serviciu pentru zbor (FDP) maxim zilnic admis la cel mai favorabil moment al zilei;
 - FDP maxim zilnic admis pe timp de noapte;
 - necesitatea păstrării prelungirii de 1 oră față de integrarea în FDP maxim de bază;
 - reducerea FDP maxim zilnic admis pentru mai mult de 6 sectoare (peste ceea ce prevede subpartea Q);
 - impactul ferestrei de reducere circadiană (WOCL) asupra prelungirii datorită odihnei în timpul zborului;
 - impactul numărului de sectoare asupra prelungirii datorită odihnei în timpul zborului;
 - posibilitatea de a utiliza locurile de la clasa economic pentru odihna în timpul zborului;
 - necesitatea stabilirii unei limite a timpului de serviciu suplimentar cumulat la fiecare 14 zile pentru a atenua oboseala acumulată;
 - necesitatea unor perioade de odihnă și recuperare prelungită pentru a compensa programele de lucru neregulate;
 - valoarea adăugată a dispozițiilor privind timpul redus de odihnă în comparație cu serviciul fracționat;
 - durata maximă a perioadei de rezervă la domiciliu și măsurile de atenuare aferente;
 - cel mai bun mod de integrare a necesității flexibilității operaționale în această propunere.
38. Pe baza acestei consultări ample cu autoritățile, asociațiile și operatorii, un CRD a fost publicat pe site-ul agenției la 18 ianuarie 2012; o listă cu toate persoanele și/sau

⁷ A se vedea arhivele activității de reglementare la http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

organizațiile care au prezentat observații și observațiile au fost publicate împreună cu acest CRD. Perioada de primire a reacțiilor s-a încheiat la 19 martie 2012.

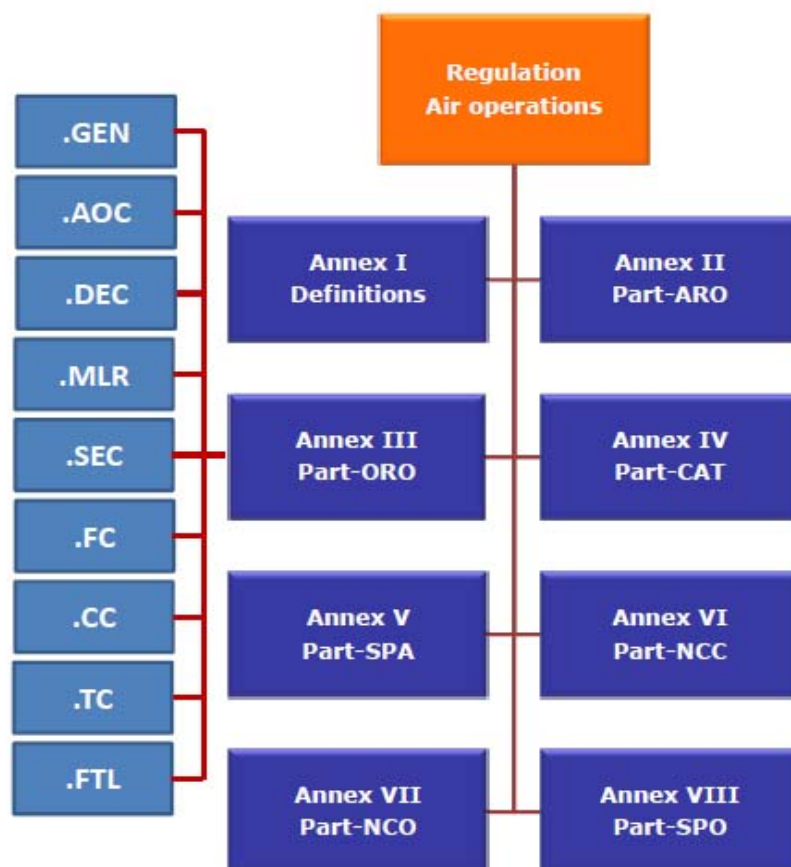
39. Agenția a primit reacții la CRD de la 100 de entități, inclusiv NAA, organizații și persoane fizice. Următoarele cifre prezintă o analiză a reacțiilor. În plus, agenția a organizat o reuniune cu Grupul de revizuire la 15 și 16 mai 2012 pentru a discuta despre problemele care părușeră a fi de interes special după evaluarea reacțiilor la CRD.



Other organisations	Alte organizații
Individuals	Persoane fizice
Authorities	Autorități
International operator organisation	Organizație internațională a operatorilor
National operator organisation	Organizație națională a operatorilor
Operators	Operatori
International crew organisations	Organizații internaționale ale echipajelor
National crew organisations	Organizații naționale ale echipajelor

III. Conținutul avizului și structura normei propuse

40. Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:
- Amendamentul la regulamentul cadru privind operațiunile aeriene;
 - Noua subparte FTL din anexa III, partea ORO (Cerințe aplicabile organizațiilor);
 - Amendamentul la Secțiunea 1 - Certificarea operatorilor de transport aerian comercial, subpartea OPS (Operațiuni aeriene) din anexa II, partea ARO (Cerințe aplicabile autorităților).
41. Următorul tabel prezintă o analiză a anexelor în conformitate cu Regulamentul privind operațiunile aeriene.



	Regulation Air operations		Regulament privind operațiunile aeriene		
GEN	GEN	Annex I Definitions	Anexa I Definiții	Annex II Part-ARO	Anexa II Partea ARO
AOC	AOC	Annex III Part-ORO	Anexa III Partea ORO	Annex IV Part-CAT	Anexa IV Partea CAT
DEC	DEC	Annex V Part-SPA	Anexa V Partea SPA	Annex VI Part-NCC	Anexa VI Partea NCC
MLR	MLR	Annex VII Part-NCO	Anexa VII Partea NCO	Annex VIII Part-SPO	Anexa VIII Partea SPO
SEC	SEC				
FC	FC				
CC	CC				
TC	TC				
FTL	FTL				

42. Propunerile de reglementare pentru IR de stabilire a limitărilor timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă pentru operațiuni CAT cu avioane sunt cuprinse în subpartea FTL din anexa III (partea ORO) din Regulamentul XXX/2012 al Comisiei.

Regulamentul cadru privind operațiunile aeriene

43. Regulamentul cadru privind „Operațiunile aeriene” definește aplicabilitatea generală a anexelor (părțile pe care le acoperă) și propune măsuri tranzitorii sub forma excluderii anumitor operațiuni, cum ar fi operațiunile de taxi aerian cu avionul, operațiunile de servicii medicale de urgență cu avionul și operațiunile cu avioane cu un singur pilot.

Regulamentul cadru este redactat ca un regulament de modificare, are la bază regulamentul cadru OPS inițial, astfel cum a fost votat de către Comitetul AESA pentru pachetul CAT (Avizul nr. 04/2011)⁸, oferă o definiție a „operațiunilor de taxi aerian” și specifică data intrării în vigoare a regulamentului de modificare.

Subpartea FTL Secțiunea 1 Generalități

44. Subpartea FTL, secțiunea 1 din anexa III (partea ORO) stabilește cerințele generale. Pentru moment, acestea sunt aplicabile numai pentru operațiuni CAT. Sarcinile de reglementare ulterioare pentru alte tipuri de operațiuni vor revizui conținutul acestor dispoziții în ceea ce privește aplicabilitatea lor pentru alte tipuri de operațiuni. IR din această secțiune:

- descriu domeniul de aplicare al regulamentului;
- definesc termenii și expresiile cele mai des utilizate;
- precizează responsabilitățile operatorilor și pe cele ale membrilor echipajului;
- stabilesc obiectivele și conținuturile managementului riscului de oboseală (FRM).

Subpartea FTL Secțiunea 2 Operatorii de transport aerian comercial

45. Subpartea FTL, secțiunea 2 din anexa III (partea ORO) cuprinde dispoziții specifice aplicabile operatorilor CAT. În această secțiune, obligația de a pune în aplicare și de a menține regimuri individuale de specificare a timpului de zbor adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate este subliniată pentru operatorii de transport aerian comercial. Aceste regimuri de specificare a timpului de zbor se aprobă de către autoritatea competentă înainte de a fi puse în aplicare.

46. Pentru a stabili conformitatea cu BR și subpartea ORO.FTL, operatorii pot utiliza specificațiile de certificare (CS) aplicabile emise de către agenție. Abaterea de la aceste CS atunci când se stabilește un regim individual de specificare a timpului de zbor este posibilă în temeiul articolului 22 alineatul (2) din BR numai dacă operatorul pune la dispoziția autorității competente o evaluare care demonstrează că sunt îndeplinite cerințele din BR și din prezenta subparte.

47. Această secțiune precizează elementele de bază FTL, astfel cum sunt enumerate mai jos în conformitate cu UE-OPS subpartea Q:

- baza de reședință;
- timpul de serviciu pentru zbor (FDP) fără prelungiri;
- posibilitatea de a permite o diferență între ora de prezentare a echipajului de zbor și a echipajul de cabină;
- condițiile în care un FDP poate fi prelungit și limitele acestor prelungiri, inclusiv, de asemenea, posibilitatea prelungirii unui FDP din cauza unei defecțiuni la sol;
- limitele cumulative ale orelor de zbor și ale timpului de serviciu;
- perioada de rezervă;
- perioadele de odihnă;
- modul de asigurare a alimentației membrilor echipajului;
- cerințele privind păstrarea evidențelor.

⁸ [Proiect de regulament privind operațiunile aeriene.](#)

Anexa II Partea Cerințe aplicabile autorităților pentru operațiunile aeriene

Subpartea OPS Operațiuni aeriene

48. O propunere de amendament la partea ARO sugerează introducerea a două articole noi care privesc:
- aprobarea regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor propuse de către operatorii de transport aerian comercial;
 - clasificarea programelor de lucru speciale drept „de tip matinal” sau „de tip prelungit” pentru toți operatorii de transport aerian comercial aflați sub supravegherea sa.

Proiectul specificațiilor de certificare FTL1, transportul aerian comercial cu avioane - Operațiuni programate și operațiuni charter

49. Multe aspecte ale FTL au fost lăsate la latitudinea statelor membre în temeiul articolului 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului. Aceste elemente sunt stabilite în proiectul de decizie 201X/XXX/R, CS FTL 1 și reflectă cele mai bune practici ale statelor membre, experiența operațională ținând seama de principiile și cunoștințele științifice. Aceste aspecte sunt:
- timpul de serviciu pentru zbor – condiții speciale pentru turele de noapte consecutive;
 - timpul de serviciu pentru zbor – prelungirea FDP fără odihnă în timpul zborului;
 - timpul de serviciu pentru zbor – prelungirea FDP datorită odihnei în timpul zborului;
 - serviciu fracționat;
 - diferite forme de perioade de rezervă;
 - perioada minimă de odihnă pentru a compensa programele de lucru speciale;
 - perioada minimă de odihnă pentru a compensa decalajul orar;
 - timpul redus de odihnă.
50. Pentru a oferi o imagine completă a protecției împotriva oboselii care se va obține prin IR, proiectul de decizie care conține CS, AMC și GM va fi făcut public pe site-ul agenției. Semnificația deplină a IR propusă poate, referitor la unele aspecte ale FTL, să fie înțeleasă numai în legătură cu CS corespunzătoare.

IV. Prezentare generală a reacțiilor și explicarea normelor

Generalități

Domeniul de aplicare

51. Reacțiile la regulamentul cadru s-au concentrat pe excluderea operațiunilor de taxi aerian și pe domeniul de aplicare al acestor operațiuni.
52. Definiția operațiunilor de taxi aerian, astfel cum este propusă în regulamentul cadru, introduce următoarele două condiții care trebuie să fie îndeplinite de operațiunile CAT cu avioane pentru a fi clasificate ca operațiuni de taxi aerian:
- neprogramate, la cerere;
 - efectuate cu un avion cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de cel mult 19 locuri.

Proiectul de IR cuprinsă în prezentul aviz și CS 1 corespunzătoare nu se aplică în cazul operațiunilor de taxi aerian. Unele părți interesate au fost totuși de părere că operațiunile de taxi aerian trebuie să respecte aceleași norme ca alte operațiuni CAT în conformitate cu subpartea Q.

53. Operațiunile cu un singur pilot, operațiunile de servicii medicale de urgență cu avionul și operațiunile cu elicopterul sunt, de asemenea, excluse din domeniul de aplicare al prezentului aviz și se abordează în sarcini separate de reglementare, astfel cum se reflectă în Programul de reglementare pentru perioada 2012 – 2015 al agenției⁹.
54. IR, CS, mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM), după caz, pentru operațiunile până în prezent excluse vor fi publicate ulterior, ca rezultat al sarcinilor de reglementare RMT.0346, RMT.0429 și RMT.0430.

Măsuri tranzitorii

55. Unele părți interesate au sugerat măsuri tranzitorii sub forma unor „derogări”¹⁰. Cu condiția ca perioada de timp dintre intrarea în vigoare și aplicare să fie suficient de lungă pentru a oferi operatorilor posibilitatea de a se adapta noilor cerințe, agenția consideră că măsurile tranzitorii sub forma amânării datei de aplicare cu un an față de intrarea în vigoare sunt mai adecvate. Ținând seama de impactul negativ eventual mai mare al costurilor asupra operatorilor charter, astfel cum este identificat prin evaluarea impactului de reglementare pentru prezentul aviz, agenția propune ca statele membre să poată alege să amâne aplicarea paragrafului care descrie condițiile în care un FDP poate fi prelungit datorită odihnei în timpul zborului pentru încă un an în temeiul unei derogări.

Regimuri de specificare a timpului de zbor

56. Subpartea FTL, Secțiunea 2, Operatorii de transport aerian comercial include obligația operatorilor de transport aerian comercial de a pune în aplicare și de a menține regimurile de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate. Aceste regimuri de specificare a timpului de zbor se aprobă de către autoritatea competentă înainte de a fi puse în aplicare.
57. Pentru a stabili conformitatea cu regulamentul de bază și această subparte, operatorii pot utiliza CS aplicabile, emise de către agenție. Abaterea de la aceste CS atunci când se stabilește un regim individual de specificare a timpului de zbor este posibilă în temeiul articolului 22 alineatul (2) din BR, dar numai dacă operatorul pune la dispoziția autorității competente o evaluare care demonstrează că sunt îndeplinite cerințele din BR și din această subparte.
58. De asemenea, secțiunea 2 detaliază elementele de bază FTL, astfel cum se cunosc din subpartea Q a UE-OPS.
59. Se propun următoarele modificări la anexa II - Cerințe aplicabile autorităților pentru operațiunile aeriene (partea ARO) la proiectul de regulament al Comisiei privind operațiunile aeriene – OPS:
- autoritatea competentă aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de către operatori atunci când a fost demonstrată conformitatea cu prezentul regulament;
 - autoritatea competentă aplică procedura stabilită la articolul 22 din regulamentul de bază ori de câte ori un regim de specificare a timpului de zbor se abate de la CS aplicabile, emise de către agenție;
 - autoritatea competentă clasifică programele de lucru speciale drept „de tip matinal” sau „de tip prelungit” pentru toți operatorii de transport aerian comercial aflați sub supravegherea sa.

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

¹⁰ O derogare este un tip de măsură tranzitorie care le permite statelor membre să amâne data de punere în aplicare a unei anumite dispoziții, până la un anumit termen-limită definit de lege.

Cerințe tehnice

Definiții

60. În urma reacțiilor părților interesate, anumite definiții au fost ajustate și se sugerează definiții suplimentare pentru a îmbunătăți claritatea IR.
61. Definițiile sunt cuprinse în subpartea FTL, Secțiunea 1, Generalități. Acestea se aplică tuturor operatorilor.
62. Definiția termenului „**aclimatizat**” susține că un membru al echipajului rămâne aclimatizat timp de 48 de ore de la plecare, astfel cum se cunoaște din subpartea Q, dar în loc să se facă trimitere la ora bazei de reședință, se face trimitere la termenul definit recent „timpul de referință”. Starea de aclimatizare ulterioară este descrisă într-un tabel care prezintă faptul că un membru al echipajului poate fi în continuare aclimatizat la ora locală a zonei de plecare, poate fi aclimatizat la fusul orar al zonei de destinație sau într-o stare necunoscută de aclimatizare, atunci când ceasul biologic este situat undeva între ora locală de la punctul de plecare și ora locală de la destinație.
63. În urma reacțiilor părților interesate, s-a introdus această nouă definiție a „**timpului de referință**” pentru a simplifica calculul FDP maxim pentru membri ai echipajului care se alătură echipajului, aclimatizați la fusele orare învecinate.
64. Alte definiții suplimentare au fost introduse:
- „**Spațiu de cazare**”, termen folosit pentru a defini standardele minime pentru dotările care trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului pe durata perioadei de rezervă la aeroport și a serviciului fracționat;
 - „**Membru operativ de echipaj**”, termen folosit în IR referitor la timpul de zbor cumulat și limitele timpului de serviciu;
 - „**Loc de odihnă**”, termen care definește criteriile minime și obiectivul dotărilor care se pun la dispoziția membrilor echipajului pentru odihnă în timpul zborului;
 - „**Sector**”, termen care clarifică faptul că decolarea și aterizarea trebuie să fie incluse într-o operațiune, pentru a fi considerate un sector;
 - „**Spațiu de cazare adecvat**”, termen folosit pentru a defini standardele minime pentru dotările care trebuie puse la dispoziția membrilor echipajului, în anumite circumstanțe, în timpul serviciului fracționat și în timpul perioadei minime de odihnă la baza de reședință între două zboruri care traversează mai mult de patru fusuri orare.
- Toate acestea elimină ambiguitatea și, astfel, îmbunătățesc nivelul de armonizare.
65. Trei definiții au fost incluse cu scopul de a explica în mod corespunzător cerințele suplimentare referitoare la odihnă pentru a compensa efectele cumulative ale timpului de serviciu care implică schimbări ale fuselor orare sau operarea la cel mai nefavorabil moment al zilei:
- „**Tranziția de la est spre vest și de la vest spre est**” se referă la schimbarea fuselor orare la diferențe mari în direcții opuse;
 - „**Rotația**” se referă la o serie de timp de serviciu, timp de serviciu pentru zbor și timp de odihnă consecutive, în afara bazei de reședință. Aceste definiții sunt necesare pentru a înțelege cerințele privind timpul de odihnă și responsabilitățile operatorului aferente operațiunilor care implică schimbarea fuselor orare la diferențe mari;
 - „**Programul de lucru special**” se referă la acele cazuri în care FDP sau o combinație de FDP întrerupe somnul unui membru al echipajului în timpul perioadei optime pentru somn.
66. În urma reacțiilor părților interesate, conceptul de program de lucru special „**de tip matinal**” și „**de tip prelungit**” a fost introdus în definiția programelor de lucru speciale. Definițiile „programelor care încep devreme”, ale „programelor care se încheie târziu” și

ale „serviciului pe timp de noapte” utilizate în CRD au la bază constatările obținute în urma studiilor pe echipaje cu baza de reședință în Regatul Unit. Unul dintre autorii¹¹ acestor studii a recunoscut că diferențele culturale legate de noțiunile *devreme* și *târziu* ar putea necesita unele ajustări ale definițiilor în alte state europene. Acest nou concept presupune ca statele membre să stabilească dacă programele de lucru speciale pentru toți operatorii de transport aerian comercial aflați sub supravegherea sa sunt „de tip matinal” sau „de tip prelungit” (a se vedea și punctul 145.).

67. Intervalele de timp propuse inițial se păstrează pentru programele de lucru speciale „de tip prelungit”. În comparație cu definițiile neschimbate pentru programele de lucru speciale „de tip prelungit”, în cazul în care un stat membru a ales ca programele de lucru speciale pentru operatorii săi să fie „de tip matinal”, FDP care se încheie la ora 23.00 este deja considerat un program de lucru care se încheie târziu. Urmând aceeași logică, intervalul de timp în care FDP este considerat program de lucru „care începe devreme” se termină la 05.59, în loc de 06.59. Definiția „serviciului pe timp de noapte” este aceeași atât pentru programul „care începe devreme”, cât și pentru programul „care se încheie târziu”.
68. Dispozițiile privind **perioada de rezervă** sunt, în prezent, reglementate de statele membre. Cele trei definiții care au fost incluse se referă la dispozițiile privind perioada de rezervă și au la bază cele mai bune practici ale statelor membre sau detaliază conceptul de „perioadă de rezervă”, astfel cum este cunoscut din subpartea Q:
- „**Serviciul la aeroport**” se referă la starea de disponibilitate imediată pentru primirea unei misiuni de zbor;
 - „**Rezerva**” se referă la starea în care un membru al echipajului este disponibil pentru a primi o misiune de zbor cu un preaviz de cel puțin 10 ore;
 - „**Perioada de rezervă**”, care a rezultat inițial din subpartea Q, a fost ajustat, iar, în prezent, face distincție între „perioada de rezervă la aeroport” și „altă perioadă de rezervă decât perioada de rezervă la aeroport”.
69. În cele din urmă, anticipând viitoarea sarcină de reglementare a unor astfel de operațiuni, a fost inclusă o definiție pentru „**operațiuni la mare distanță (ULR)**”.

Responsabilitățile operatorului

70. Responsabilitățile operatorului descrise la ORO.FTL.110 fie provin direct din paragraful referitor la responsabilitățile operatorilor din subpartea Q, fie derivă indirect din cerințele aplicabile operatorilor din subpartea Q.

Responsabilitățile membrilor echipajului

71. Responsabilitatea membrului echipajului de a nu exercita atribuții pe o aeronavă dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, astfel cum se menționează la paragrafele 7.f și 7.g din anexa IV la BR, este deja reflectată în CAT.GEN.MPA.100 din Regulamentul XXX/2012. O trimitere la acest paragraf a fost introdusă suplimentar în secțiunea 1, subliniind, de asemenea, faptul că membrii echipajului utilizează de manieră optimă oportunitățile și dotările pentru odihnă și că planifică și utilizează perioadele de odihnă în mod corespunzător.

Managementul riscului de oboseală (FRM)

72. OACI a definit sistemul de management al riscului de oboseală ca „*un mijloc bazat pe date de monitorizare și gestionare continuă a riscurilor legate de oboseală privind siguranța, pe baza unor principii și cunoștințe științifice, precum și a experienței operaționale care are ca scop garantarea faptului că personalul relevant își exercită*”

¹¹ [CRD 2010-14](#) Apendicele III. Rapoartele oamenilor de știință: Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Mick Spencer.

atribuțiile la niveluri adecvate de vigilență.” Conform Manualului FRM pentru organismele de reglementare al OACI, FRM aplică principiile și procesele de management al siguranței și urmărește să identifice în mod proactiv oportunități de îmbunătățire a proceselor operaționale și de reducere a riscurilor, precum și de identificare a deficiențelor și evenimentelor potrivnice. Structura FRM este modelată pe cadrul SMS.

73. ORO.GEN.200 din Regulamentul XXX/2012 cuprinde o cerință referitoare la un sistem de management integrat. Agenția consideră că managementul riscului de oboseală (FRM) ar trebui integrat în sistemul de management al unei organizații ca o componentă a gestionării siguranței. Această opinie este reflectată în ORO.FTL.120. Acest paragraf descrie obiectivul FRM, și anume de a asigura conformitatea cu cerințele esențiale 7.f., 7.g. și 8.f. din anexa IV la BR. Dacă este necesar, FRM se descrie în manualul operațional. Cerințele pentru FRM și componentele sale sunt conforme cu anexa 6 a OACI corespunzătoare.
74. Cerința explicită referitoare la FRM se află în ORO.FTL.210 în secțiunea 2 din subpartea FTL. FRM este obligatoriu în cazul în care un operator dorește să ajungă la FDP maxim de 12 ore pentru membrii echipajului într-o stare necunoscută de aclimatizare, iar în proiectul CS.FTL.1.235 3 care permite utilizarea dispozițiilor privind timpul redus de odihnă doar în cadrul FRM. De asemenea, proiectul CS.FTL.1.235 2 litera (a) îndeamnă operatorii să „monitorizeze” efectul rotațiilor și al combinațiilor de rotații asupra oboselii echipajului, iar proiectul AMC1 la ORO.FTL.110 litera (b) recomandă operatorilor să „gestioneze activ” FDP de mai mult de 10 ore care se suprapun sau care depășesc perioada cuprinsă între 22.00 și 04.00.
75. Utilizarea FRM este însă încurajată, iar FRM ar putea fi, de asemenea, un instrument util pentru a demonstra conformitatea cu responsabilitățile stabilite la ORO.FTL.110, în special litera (b). Acest punct obligă operatorii să se asigure că FDP este planificat într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți pentru a putea opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe.

Formarea pentru managementul oboselii

76. În conformitate cu recomandările științifice¹², o nouă cerință în secțiunea 2 prevede că formarea inițială și periodică pentru managementul oboselii pentru membrii echipajului, pentru personalul care se ocupă de repartizarea echipajelor și personalul administrativ în cauză este obligatorie în cazul operatorilor CAT. Se preconizează o îmbunătățire a siguranței prin această măsură, chiar și pentru operațiunile pe deplin conforme cu dispozițiile FTL, deoarece formarea pentru managementul oboselii va crește gradul de conștientizare a pericolului oboselii de către întreaga structură de conducere a operatorilor de transport aerian comercial.

Baza de reședință

77. Responsabilitatea operatorului de a atribui o bază de reședință pentru fiecare membru al echipajului derivă din subpartea Q și este reflectată în ORO.FTL.200. Nici definiția bazei de reședință și nici aceste IR nu specifică dacă baza de reședință ar trebui să fie un aeroport unic. Întrucât, cu toate acestea, conceptul bazei de reședință ca aeroport unic este, fără îndoială, folosit de marea majoritate a operatorilor, dispozițiile din proiectul CS FTL.1.200 iau act de îngrijorarea cu privire la faptul că schimbarea bazei de reședință și operarea de pe mai mult de un aeroport într-un sistem cu mai multe aeroporturi creează oboseală suplimentară și precizează că baza de reședință ar trebui să fie un aeroport unic, repartizat cu un grad ridicat de permanență. În cazul unei modificări a bazei de reședință, proiectul CS prevede extinderea perioadei prelungite de odihnă și recuperare înainte de începerea serviciului la noua bază de reședință o singură dată cu 72 de ore, inclusiv 3 nopți locale. Timpul alocat călătoriei între vechea și noua bază de reședință se

¹² [CRD 2010-14](#) Apendicele III. Rapoartele oamenilor de știință: Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Alexander Gundel.

ia, de asemenea, în considerare. Prin urmare, este necesar ca timpul alocat călătoriei între vechea și noua bază de reședință să se considere fie poziționare, fie FDP.

78. Necesitatea ca unii operatori să utilizeze un sistem cu mai multe aeroporturi ca bază de reședință este totuși recunoscută prin alegerea instrumentului de reglementare. Situația acestei dispoziții în CS oferă flexibilitate prin procesul de derogare descris la articolul 22 alineatul (2) din BR.

Timpul de serviciu pentru zbor (FDP)

a- Timpul maxim de serviciu pentru zbor — Utilizarea tabelelor

79. FDP maxim de bază pentru membrii echipajului aclimatizați se reflectă într-un tabel ușor de aplicat. Pentru membrii echipajului și alte categorii de personal implicate în operațiunile de zi cu zi, specificarea FDP maxim în tabele elimină ambiguitatea care rezultă din interpretarea juridică a unui paragraf care descrie o formulă cu mai multe variabile, și anume reducerea FDP având în vedere depășirea WOCL și reducerea FDP având în vedere numărul de sectoare. Această abordare este susținută de majoritatea părților interesate.

b- Timpul maxim de serviciu pentru zbor — Valorile de bază

80. Valorile de bază pentru FDP reflectate în acest tabel derivă din subpartea Q. Deși valoarea de bază de 13 ore pentru FDP care începe la cel mai favorabil moment al zilei a fost inițial rezultatul negocierilor sociale din procesul de elaborare a subpărții Q, aceasta este susținută științific¹³. Există chiar și referințe în literatura de specialitate din acest domeniu care susțin că FDP de 14 ore este sigur la cel mai favorabil moment al zilei. Valoarea de bază de 13 ore este susținută de majoritatea părților interesate.

c- Reducerea FDP având în vedere depășirea WOCL și numărul de sectoare

81. Analiza științifică¹⁴ a NPA 2010-14 a sugerat prelungirea intervalului de timp pentru operațiunile care depășesc orele de noapte. Această recomandare a fost urmată și este reflectată în tabelul cu FDP maxim de bază. Intervalul de timp în care maxima de bază se limitează la 11 ore a fost prelungit. Acesta depășește în prezent perioada de 12 ore între orele 17.00 și 5.00. Această valoare a FDP maxim de bază pentru cele mai nefavorabile momente de începere crește treptat, pentru a ajunge la cel mult 13 ore pentru orele de începere din intervalul 6.00 – 13.29. Între 13.30 și 16.59, FDP maxim scade apoi din nou treptat.

82. Respectând binecunoscuta abordare de la subpartea Q, tabelul cu FDP maxim de bază reduce FDP maxim cu 30 de minute pentru fiecare sector începând cu al treilea sector. Deși analiza literaturii de specialitate nu indică valori exacte care să exprime impactul oboselii asupra sectoarelor după cel de-al patrulea, agenția propune continuarea reducerii cu 30 de minute a sectorului dincolo de sectorul al șaselea, pentru a ajunge la FDP maxim de minim 9 ore, până la efectuarea unor studii științifice suplimentare. Această îmbunătățire a dispozițiilor existente pentru reducerea sectorului este susținută de majoritatea părților interesate.

d- Tabelul cu FDP pentru echipajul neaclimatizat

83. Un tabel diferit stabilește FDP maxim zilnic pentru membrii echipajului într-o stare necunoscută de aclimatizare. Limita este stabilită la 11 ore pentru o operațiune cu 2 sectoare, la fel ca în tabelul pentru membrii echipajului aclimatizați, iar o reducere de

¹³ [CRD 2010-14](#) Apendicele III. Rapoartele oamenilor de știință: Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Mick Spencer

¹⁴ [CRD 2010-14](#) Apendicele III. Rapoartele oamenilor de știință: Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Mick Spencer; Raport final - Alexander Gundel; Raport final - Philippe Cabon.

30 de minute pe sector se aplică începând cu al treilea sector. Această limită de 11 ore se bazează pe presupunerea că un membru al echipajului ar putea începe FDP atribuit la momentul cel mai nefavorabil al zilei în funcție de propriul ceas biologic.

84. Un al treilea tabel stabilește FDP maxim pentru membrii echipajului într-o stare necunoscută de aclimatizare la 12 ore, în cazul în care operațiunea este monitorizată în conformitate cu FRM. În acest caz, logica subiacentă este aceea că, în funcție de circumstanțele specifice ale unei astfel de operațiuni (de exemplu, momentul optim pentru odihnă etc.), un membru al echipajului ar putea foarte bine să fie pe deplin odihnit într-un moment favorabil al zilei, în funcție de propriul ceas biologic la momentul raportării pentru serviciu, chiar dacă se află într-o stare necunoscută de aclimatizare. Totuși, acest exemplu ar avea nevoie de o monitorizare continuă; prin urmare, FRM este obligatoriu pentru operatorii care doresc să beneficieze de această dispoziție.

e- FDP prelungit

85. Descrierea condițiilor generale în care FDP poate fi prelungit fără a se utiliza odihna în timpul zborului este reflectată în ORO.FTL.205 litera (d) și seamănă cu condițiile de prelungire în conformitate cu subpartea Q. Un tabel ușor de utilizat, cu valori maxime ale FDP în funcție de momentul de începere, este inclus în proiectul de CS aplicabile. Acest tabel ia în considerare recomandarea științifică de a limita prelungirea FDP, fără măsuri suplimentare de atenuare la momente favorabile de începere. Îmbunătățirea siguranței în acest caz este adusă de faptul că CS permit prelungirea doar pentru FDP care încep după ora 6.15. Pentru operațiunile cu 5 sectoare, se permite o prelungire doar în cazul raportării pentru serviciu înainte de 14.30, pentru operațiunile cu 3 și 4 sectoare, în cazul raportării pentru serviciu înainte de 16.30, iar pentru operațiuni cu 1-2 sectoare, înainte de ora 19.00. Această măsură are sprijinul tuturor grupurilor de părți interesate, cu excepția organizațiilor membrilor de echipaj care pretind că datele extrase din câteva studii științifice indică faptul că limita FDP pentru zborurile de noapte ar trebui să fie stabilită la 10 ore în loc de 11.
86. În acest context, ar putea fi util să se menționeze faptul că studiile¹⁵ care au fost citate pentru a susține solicitarea unui maxim de 10 ore de FDP pe timp de noapte au fost efectuate în medii operaționale foarte specifice, iar reprezentativitatea lor pentru cadrul de reglementare din UE-OPS, subpartea Q poate fi pusă în discuție.

f- Limite suplimentare pentru serviciul pe timp de noapte

87. În plus față de limitele de mai sus, perioadele consecutive de serviciu pe timp de noapte se limitează la 4 sectoare pe perioadă de serviciu, iar proiectul AMC pentru ORO.FTL.110 litera (b) recomandă operatorilor să gestioneze în mod activ efectul de intensificare a oboselii provocat de FDP de peste 10 ore care se suprapune peste sau care depășește intervalul de timp cuprins între orele 22.00 și 4.00. Această propunere subliniază importanța evaluării impactului asupra oboselii al fiecărei perioade de serviciu pe timp de noapte atribuite unui membru al echipajului, nu numai prin analiza lungimii perioadei și a momentului raportării, ci și prin luarea în considerare a altor factori, cum ar fi dacă perioada de odihnă anterioară perioadei de serviciu pe timp de noapte este optimă pentru somn în circumstanțele acestui program de lucru special etc.
88. Această cerință, în combinație cu formarea FRM obligatorie, va sensibiliza în acest sens personalul care se ocupă cu repartizarea echipajelor. Va oferi, de asemenea, autorităților

¹⁵ - Powell D, Spencer MB, Holland D, Petrie KJ (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations (Obosela în cazul operațiunilor cu doi piloți: implicații pentru limitările timpului de zbor și de serviciu). Aviat. Space Environ. Med, 79(11), 1047-1050.

- Spencer MB și Robertson KA (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia (Operațiunea Haj: vigilența personalului navigant din cazul zborului retur între Indonezia și Arabia Saudită). Raportul DERA nr. DERA/CHS/PPD/CR980207.

un instrument pentru a monitoriza dacă principiile de management al siguranței se aplică la sistemul de planificare al operatorului.

g- Limite suplimentare pentru programele de lucru care încep devreme

89. Este îndeobște recunoscut faptul că orice perioadă de serviciu care scurtează perioadele de somn în timpul orelor celor mai favorabile somnului de recuperare (în timpul WOCL) va avea efecte asupra oboselii temporare și acumulate. Efectele temporare ale programelor de lucru care încep devreme sunt atenuate prin reducerea FDP maxim pentru acest tip de programe de lucru. Este, de asemenea, acceptat faptul că trecerile de la programele de lucru care încep târziu la cele care încep devreme sunt deosebit de obositoare.
90. Perspectiva dobândită în urma analizei literaturii de specialitate existente în timpul evaluării științifice a NPA 2010-14 nu a indicat faptul că limitarea numărului de programe de lucru care încep devreme dintr-un set de programe de lucru ar avea, de fapt, un efect pozitiv asupra nivelului de oboseală. De aceea, și pentru a evita încurajarea operatorilor să programeze treceri obositoare de la un tip de program de lucru la altul, agenția a ales să nu limiteze numărul de programe de lucru care încep devreme dintr-un set de programe de lucru. În schimb, proiectul de CS pentru FTL.1.235 solicită perioade de odihnă suplimentare pentru membrii echipajului care au 4 sau mai multe programe de lucru care încep devreme între 2 perioade prelungite de odihnă și recuperare și pentru trecerile de la programele de lucru care se încheie târziu/programele de lucru pe timp de noapte la cele care încep devreme.
91. Această abordare se bucură de sprijinul general al părților interesate și a fost acceptată ca o îmbunătățire a siguranței.

h- Odihna în timpul zborului

92. IR propusă referitoare la FDP maxim zilnic cu utilizarea prelungirilor datorită odihnei în timpul zborului descrie aspectele care se iau în considerare atunci când se precizează condițiile pentru aceste prelungiri într-un regim de specificare a timpului de zbor, și anume:
- numărul de sectoare parcurse;
 - perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;
 - tipul dotărilor pentru odihna din timpul zborului;
 - majorarea echipajului de zbor de bază.

Prelungirea timpului de serviciu pentru zbor datorită odihnei în timpul zborului fiind o așa-zisă dispoziție de la articolul 8, agenția a trebuit să se bazeze pe experiența operațională a membrilor grupului de reglementare, pe dispozițiile naționale existente, observațiile părților interesate la NPA 2010-14, reacțiile părților interesate la CRD aferent și literatura științifică existentă. Elementele obligatorii au fost descrise în întregime în CS pentru a permite o anumită flexibilitate, cu condiția să fi fost demonstrat un nivel echivalent de siguranță.

93. Dispozițiile se bazează într-o mare măsură pe raportul TNO¹⁶, cea mai cuprinzătoare evaluare științifică a literaturii internaționale de specialitate și a bazelor de date, care studiază și analizează calitatea diferitelor dotări pentru odihna în timpul zborului, coroborat cu randamentul somnului, vigilența și performanța.
94. Proiectul CS nu este o transcriere directă a cifrelor din raportul TNO, ci o transpunere a recomandărilor sale în termeni practici. Norma descrie FDP maxim zilnic cu utilizarea unei prelungiri datorită odihnei în timpul zborului, în funcție de calitatea dotărilor pentru

¹⁶ Simons M și Spencer MB (2007). Prelungirea perioadei de serviciu pentru zbor prin înlocuirea în timpul zborului. Raportul TNO TNO DV 2007 C362, TNO Apărare și Securitate, Soesterberg, Țările de Jos.

odihna în timpul zborului și de numărul de piloți suplimentari care se află la bord. Valorile propuse țin seama în mod corespunzător de perioada medie de timp care s-a scurs înainte ca membrul (membrii) suplimentar (suplimentari) al (ai) echipajului să poată utiliza faza de zbor de croazieră pentru odihna în timpul zborului într-un FDP de 3 sectoare. Rămâne relativ mai mult timp disponibil pentru odihna în timpul zborului cu cât timpul de zbor este mai lung în FDP sau, cu alte cuvinte, dacă se operează mai puține sectoare într-un FDP. Prin urmare, limitele FDP pot fi majorate cu până la o oră, dacă un sector are o durată de peste 9 ore pentru timpul de zbor continuu și FDP nu conține mai mult de 2 sectoare.

95. Aceste limite nu iau în calcul WOCL. Această abordare a fost aleasă pentru ca norma să rămână simplă și ușor de pus în aplicare. Ea are la bază experiența operațională a unor operatori care au utilizat dispoziții similare timp de mai mulți ani. Mai recent, unele state membre au utilizat această metodă în conformitate cu articolul 8 din UE-OPS. Deoarece odihna în timpul zborului de noapte este mai favorabilă somnului și recuperării, agenția consideră că aceasta compensează prelungirea mai mare care se aplică unui FDP care depășește WOCL.

i-Odihna în timpul zborului — Dotări

96. Proiectul CS FTL.1.205 3 propune soluții pentru toate aspectele enumerate mai sus, în primul rând prin definirea a trei tipuri de dotări pentru odihnă în timpul zborului. Specificațiile tehnice ale dotărilor pentru odihnă în timpul zborului care au fost alese pentru acest proiect de CS derivă din raportul TNO. Proiectul de CS inițial nu prevede utilizarea oricăror mijloace alternative pentru a realiza o prelungire a FDP datorită odihnei în timpul zborului. Faptul că odihna în timpul zborului pe locurile de la clasa turist nu este creditată a fost criticat de către unele părți interesate. S-a subliniat faptul că unele operațiuni charter spre destinații de vacanță din afara teritoriului UE ar deveni imposibile sau economic neviabile cu CS propuse. Deoarece este posibil ca aceste operațiuni să fie preluate de către operatori din țări terțe, expunând cetățenii UE la un risc potențial mai mare decât cel aferent odihnei în timpul zborului pe locuri de la clasa turist, așa cum este practică în prezent de mulți operatori din UE, agenția sugerează o perioadă de tranziție suplimentară în care operatorii să se poată adapta la noua cerință. Totuși, în acest stadiu, datele disponibile nu ar justifica utilizarea locurilor de la clasa turist pentru odihna în timpul zborului.

j- Odihna în timpul zborului — Durata minimă

97. Proiectul de CS pentru odihna în timpul zborului propune limitarea posibilității de a utiliza odihna în timpul zborului pentru prelungirea FDP maxim în cazul operațiunilor de până la 3 sectoare. Durata minimă *consecutivă* a odihnei în timpul zborului este stabilită la 90 de minute consecutive și la 2 ore pentru acei membri ai echipajului care se află la comanda aeronavei în timpul aterizării. Pentru echipajul de zbor, nu este nevoie să se definească în continuare durata odihnei în timpul zborului pentru fiecare membru al echipajului. Pe durata zborului de croazieră, timpul se împarte în mod egal, dacă nu, în 3, dacă se utilizează un pilot suplimentar și în 2, în cazul în care sunt necesari doi piloți suplimentari pentru a realiza FDP planificat. Prezenta propunere se bazează pe contribuția părților interesate care descrie experiența operațională și dispozițiile naționale existente.

k- Odihna în timpul zborului — Echipajul de cabină

98. Deoarece numărul de membri ai echipajului de cabină este variabil și nu există nicio cerință de majorare a echipajului de cabină în operațiuni cu FDP prelungit datorită odihnei în timpul zborului, abordarea aleasă pentru prelungirea FDP a echipajului de zbor datorită odihnei în timpul zborului nu a putut fi aplicată pentru echipajul de cabină. Prin urmare, în CS aplicabile a fost inclus un tabel care stabilește durata minimă pentru fiecare membru al echipajului de cabină, în funcție de durata FDP și de tipul de dotări folosite pentru odihna în timpul zborului. Valorile din acest tabel se bazează pe o

recomandare științifică¹⁷; ele sunt totuși mai restrictive, prin stabilirea unui plafon privind FDP prelungit care poate fi obținut cu dotări pentru odihna în timpul zborului de clasa a2-a și clasa a 3-a.

99. Durata minimă consecutivă a odihnei în timpul zborului pentru membrii echipajului de cabină este stabilită la 90 de minute, iar tabelul are în vedere următoarele:
- orice membru al echipajului are un total de 8 ore de somn în oricare 24 de ore;
 - 1 oră de somn de recuperare se creditează cu 2 ore de veghe suplimentare.
100. Abaterea cantitativă de la valorile recomandate în raportul TNO pentru piloți, în special pentru prelungirile de lungă durată, este rezonabilă pentru că, deși este recunoscut faptul că membrii echipajului de cabină au responsabilități importante pentru siguranța aeronavei și a pasagerilor săi, este puțin probabil să fie nevoie să mențină același nivel de vigilență impusă de membrii echipajului de zbor aflați la comanda aeronavei în timpul aterizării¹⁸.

l-Condiții neprevăzute în timpul operațiunilor efective de zbor — Putere discreționară a comandantului

101. Condițiile generale și circumstanțele în care comandantul poate modifica limitele FDP și cerințele privind perioadele de odihnă decurg din dispozițiile de la subpartea Q referitoare la puterea discreționară a comandantului și rămân în cadrul acestor limite bine cunoscute. Pe baza experienței operaționale și a contribuției părților interesate, norma în vigoare a fost ajustată și extrapolată pentru a acoperi, de asemenea, două dispoziții ale articolului 8, și anume prelungirile FDP datorită odihnei în timpul zborului și serviciul fracționat. Cerințele privind raportarea sunt transpuse din subpartea Q. Rapoartele se păstrează în conformitate cu cerințele referitoare la evidența documentelor (a se vedea și punctul 150).
102. În plus, operatorii sunt obligați să stabilească proceduri care să specifice modul de exercitare a puterii discreționare a comandantului. Proiectul de GM extins oferă indicii referitoare la factorii care trebuie cel puțin luați în considerare de către operatori în momentul elaborării politicii privind puterea discreționară a comandantului. O descriere a unui proces fără caracter punitiv pentru utilizarea puterii discreționare a comandantului este inclusă în manualul operațional.
103. La fel ca în subpartea Q, FDP maxim zilnic de bază fără prelungire poate fi crescut cu 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care este permisă o creștere cu 3 ore. Același lucru se aplică și pentru FDP prelungit datorită odihnei în timpul zborului și serviciului fracționat. Dispoziția care permite continuarea unui zbor până la destinația planificată sau de rezervă în cazul în care apar condiții neprevăzute pe sectorul final și după decolare și au ca rezultat depășirea prelungirii permise este menținută. Odihna minimă poate fi redusă, dar nu sub 10 ore. Cerințele privind raportarea exercitării puterii discreționare a comandantului se aseamănă cu cele din subpartea Q.
104. Un câștig potențial în privința siguranței se realizează prin coroborarea formării obligatorii FRM conform descrierii de la punctul 76 cu noua cerință aplicabilă operatorului de instituție și descriere a procedurilor fără caracter punitiv pentru exercitarea puterii discreționare a comandantului în manualul operațional.

m- Condiții neprevăzute în timpul operațiunilor efective de zbor — Raportare întârziată

¹⁷ Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Philippe Cabon.

¹⁸ Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Mick Spencer.

105. Din motive de flexibilitate operațională și pentru a răspunde situațiilor de tipul celor în care aeronavele devin inutilizabile cu puțin timp înainte de raportare, dispozițiile privind „raportarea întârziată” au fost incluse în proiectul de CS. Mai multe părți interesate au sugerat inclusiv dispoziții care reglementează condițiile pentru replanificarea de urgență în cazul unor condiții neprevăzute înainte de raportare. În lipsa unor dovezi științifice, dar urmând recomandările și avizele oamenilor de știință¹⁹, propunerea se bazează pe experiența operațională și pe reglementările existente la nivel național. Potrivit proiectului de CS, operatorul poate beneficia de această flexibilitate doar în cazul în care procedurile pentru raportarea întârziată sunt descrise în manualul operațional și dacă s-a stabilit o oră pentru anunțul care permite unui membru al echipajului să-și continue perioada de odihnă atunci când procedura pentru raportarea întârziată este activată.

n- Limite diferite pentru echipajul de cabină și pentru piloți

106. Dispoziția de la subpartea Q care permite prelungirea FDP pentru echipajul de cabină cu diferența de timp dintre momentul raportării echipajului de cabină și momentul raportării piloților, cu condiția ca această diferență să nu depășească 60 de minute, este menținută. IR cuprinde și o precizare conform căreia FDP maxim zilnic pentru echipajul de cabină are la bază momentul raportării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru FDP propriu, dar FDP începe la momentul raportării pentru începerea serviciului al echipajului de cabină. În caz contrar, un moment al raportării cu 60 de minute înaintea echipajului de zbor ar putea duce la FDP maxim zilnic cu o oră mai scurt pentru echipajul de cabină, ca urmare a reducerii FDP aplicate în primele ore ale dimineții. În scopul evitării unei interpretări eronate, se include o explicație care limitează utilizarea acestei dispoziții la cazurile în care echipajul de cabină are nevoie de mai mult timp pentru informarea înainte de zbor. Cu toate că echipajul de cabină și piloții sunt la fel de afectați de oboseală, este puțin probabil ca echipajul de cabină să fie nevoit să mențină același nivel de vigilență solicitat celor care se află la comanda aeronavei în timpul aterizării²⁰.

Ore de zbor și perioade de serviciu

107. Orele de zbor și perioadele de serviciu sunt reflectate în ORO.FTL.210 și transpun limitele de la subpartea Q. În urma contribuției părților interesate, agenția a adăugat două limite suplimentare. În ciuda faptului că dovezile științifice în ceea ce privește limitele prescrise pentru perioadele de serviciu cumulate sunt limitate, mai ales că efectele oboselii acumulate depind în mare măsură de modul în care aceste perioade de serviciu sunt combinate, agenția a respectat solicitările părților interesate de includere a unei limite suplimentare a perioadei de serviciu de 14 zile de 110 ore și a unei limite de rulare de 1 000 de ore de zbor în oricare 12 luni calendaristice consecutive.

a- Limita perioadei de serviciu zilnice

108. Agenția consideră că o limită suplimentară a perioadei de serviciu zilnice nu ar duce la o îmbunătățire a siguranței. Activitatea de zi cu zi a membrilor echipajului se limitează la FDP maxim zilnic. Perioada de serviciu zilnică va avea un impact asupra oboselii doar atunci când membrii echipajului sunt angajați în îndeplinirea altor atribuții decât cele din timpul zborului (și anume formare, sarcini administrative, poziționare). Totuși, acest impact este avut în vedere în cerințele privind timpul de odihnă (a se vedea și punctele 128 & 129). Perioada minimă de odihnă înaintea oricărui FDP este egală cu perioada de serviciu precedentă.

¹⁹ Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Mick Spencer.

²⁰ Furnizarea de expertiză științifică pentru prezentarea unei evaluări a NPA privind limitările timpului de zbor (FTL) și pentru asigurarea de îndrumare și consiliere pentru Grupul de revizuire FTL - Raport final - Mick Spencer.

b- Limita perioadei de serviciu de 7 zile și limita perioadei de serviciu de 28 de zile

109. Limitele de la subpartea Q de 60 de ore de serviciu în oricare 7 zile consecutive și 190 de ore de serviciu în oricare 28 de zile consecutive au fost menținute.

c- Limita perioadei de serviciu de 14 zile

110. În plus față de limitele perioadei de serviciu de mai sus, perioada de serviciu cumulată se limitează la 110 ore în 14 zile consecutive. Un număr de comentatori au solicitat stabilirea limitei la 100 de ore. Cu toate acestea, agenția consideră că, în calitate de contramăsură împotriva oboselii acumulate, limita propusă de 110 ore de serviciu la 14 zile consecutive, în combinație cu alte cerințe suplimentare îmbunătățite privind timpul de odihnă și recuperare prelungit (a se vedea, de asemenea, litera c- Perioade de odihnă și recuperare prelungită la intervale regulate de la capitolul privind perioadele de odihnă), este suficientă.

d- Limita suplimentară de 1 000 de ore de zbor planat în oricare 12 luni consecutive

111. Deși nu s-au găsit dovezi științifice pentru a justifica o limită specifică de ore de zbor în 12 luni, oamenii de știință care se află sub contract cu agenția pentru a evalua NPA 2010-14 au fost de părere că o limită a orelor de zbor planat este necesară pentru a evita un număr excesiv de ore în 12 luni. Această abordare este susținută de majoritatea părților interesate. O limită de 1 000 ore de zbor în oricare 12 luni calendaristice consecutive se adaugă în IR. Beneficiul acestei limite suplimentare este consolidarea cerinței din subpartea Q pentru a repartiza perioadele de serviciu cât mai uniform posibil și pentru a se evita acumularea a 1 300 de ore de zbor în 12 luni calendaristice (adică de 13 ori 100 de ore de zbor la 28 de zile).

Poziționarea

112. Dispozițiile bine cunoscute din subpartea Q continuă să se aplice în cazul poziționării. Pentru a oferi o normă mai bine structurată, agenția a decis să dedice un paragraf special poziționării, în loc să abordeze problema la paragraful FDP.

Serviciul fracționat

113. În conformitate cu articolul 8, diferite dispoziții care reglementează serviciul fracționat se aplică în diferite state membre. Probabil că această variabilitate este răspunsul la diversitatea necesităților operaționale. În scopul de a păstra o anumită flexibilitate, propunerea armonizată, deși se bazează în primul rând pe norma în vigoare într-un stat membru, se află în proiectul de CS. Numai elementele serviciului fracționat care trebuie să fie specificate în regimul de specificare a timpului de zbor sunt enumerate în IR, după cum urmează:

- durata minimă a unei pauze la sol;
- creșterea FDP, luând în considerare durata pauzei și dotările oferite pentru odihna unui membru al echipajului.

De asemenea, IR stabilește faptul că pauza la sol se consideră în întregime FDP și că un serviciu fracționat nu urmează unui timp redus de odihnă.

114. Aceste cerințe de bază sunt detaliate în continuare în proiectul de CS aplicabile enumerate mai jos:

- Pauza la sol în cadrul FDP are o durată minimă de 3 ore consecutive.
- Pauza exclude timpul alocat atribuțiilor care se exercită înainte și după zbor și timpul alocat deplasării, care sunt considerate ca având o durată de cel puțin 30 de minute.
- FDP maxim de bază (fără prelungiri) poate fi crescut cu până la 50% din durata pauzei.
- Se oferă un spațiu de cazare corespunzător pentru o pauză de 6 ore sau mai mult sau pentru o pauză care depășește WOCL.

- În toate celelalte cazuri:
 - se oferă spațiu de cazare;
 - orice moment al pauzei efective de cel puțin 6 ore sau orice moment al pauzei care depășește WOCL nu contează pentru prelungirea FDP.
- Serviciul fracționat nu poate fi combinat cu odihna în timpul zborului.

Perioada de rezervă, serviciul la aeroport și rezerva

115. Perioada de rezervă, fiind o dispoziție folosită pentru a gestiona condiții neprevăzute și pentru flexibilitate, face, în prezent, în temeiul articolului 8, obiectul unei game largi de soluții la nivel național. Numai anumite aspecte ale perioadei de rezervă sunt reglementate prin dispoziții la subpartea Q. Aceste cerințe de bază sunt reproduse în ORO.FTL.225. Pentru a permite membrilor echipajului să își planifice odihna corespunzătoare, toate formele de perioadă de rezervă se planifică, iar ora de începere și cea de încheiere a perioadei de rezervă se decid și se notifică în avans. Elementele care fac obiectul dispozițiilor articolului 8 se află în CS pentru a păstra parțial flexibilitatea existentă în prezent.

a- Perioada de rezervă la aeroport

116. Pentru perioada de rezervă la aeroport, cerința de la subpartea Q privind obligația de a pune la dispoziția membrului echipajului un spațiu de cazare și de a considera perioada de serviciu la aeroport în totalitate ca perioadă de serviciu se păstrează în IR. Proiectul de CS umple golul lăsat de subpartea Q, cu precizarea că:

- perioada de rezervă la aeroport care nu se încheie cu atribuirea unui FDP este urmată de o perioadă de odihnă;
- FDP maxim se reduce cu orice perioadă de timp petrecută în perioadă de rezervă peste 4 ore sau între 22.00 și 7.00;
- durata maximă combinată a perioadei de rezervă la aeroport și FDP maxim de bază repartizat este de 16 ore.

117. Acest plafon de 16 ore nu este însă aplicabil pentru atribuirea FDP cu serviciu fracționat sau dacă se acordă odihnă în timpul zborului.

118. Aceste dispoziții referitoare la perioada de rezervă la aeroport sunt susținute de o majoritate a părților interesate. Acestea sunt mai restrictive decât cele mai multe dintre dispozițiile naționale de la articolul 8 aplicate în prezent pentru perioada de rezervă la aeroport, în special prin introducerea plafonului de 16 ore pentru durata combinată a perioadei de rezervă la aeroport și FDP repartizat.

b- Serviciul la aeroport

119. Operatorul nu este obligat să ofere spațiu de cazare pentru membrii echipajului aflați în perioada de serviciu la aeroport. Deși în prezent nu există dovezi științifice directe pe această temă, se poate presupune că a fi de serviciu la aeroport, fără posibilitatea de relaxare într-un spațiu de cazare, este la fel de obositor ca a fi membru de echipaj operativ. Prin urmare, perioada de serviciu la aeroport, astfel cum este descrisă la punctul 68, se consideră integral ca FDP din momentul raportării pentru perioada de serviciu la aeroport.

c- Alte forme de perioade de rezervă

120. ORO.FTL.225 enumeră următoarele cerințe care trebuie definite în regimurile de specificare a timpului de zbor:

- o durată maximă pentru toate formele de perioade de rezervă;
- impactul perioadei de rezervă asupra FDP maxim care poate fi repartizat și care rezultă din perioada de rezervă;

- perioada de odihnă minimă de bază ulterioară unei perioade de rezervă care nu este urmată de alocarea unui FDP;
 - modul în care se ia în considerare timpul petrecut în perioada de rezervă în scopul cumulării orelor de serviciu.
121. Limitele prescrise pentru aceste cerințe incluse în proiectul de CS sunt enumerate mai jos:
- durata maximă este de 16 ore;
 - perioadele se contabilizează ca 25% din perioada de serviciu în sensul ORO.FTL.210;
 - perioada de rezervă este urmată de o perioadă minimă de odihnă;
 - în cazul unei solicitări de raportare la serviciu care are loc în primele 8 ore, FDP maxim se consideră din momentul raportării;
 - în cazul unei solicitări de raportare la serviciu care are loc după primele 8 ore, FDP maxim se reduce cu durata perioadei de rezervă care depășește 8 ore;
 - încetează atunci când membrul echipajului raportează la punctul de raportare desemnat;
 - timpul de răspuns între solicitare și momentul raportării stabilite de către operator permite membrului echipajului să ajungă de la locul lui de odihnă la locul de raportare desemnat într-o perioadă de timp rezonabilă.
122. Aceste restricții reprezintă calea de mijloc între practica existentă în majoritatea statelor membre de a limita durata „altor forme de perioade de rezervă” la 24 de ore și de a permite operarea pe durata unui FDP complet, chiar dacă o misiune are loc chiar la sfârșitul perioadei de rezervă, și dispoziția aplicată în câteva state membre care limitează alte forme de perioade de rezervă la 12 ore.
- d- Rezerva
123. Definiția „rezervei” descrisă la punctul 68 se referă la o perioadă de timp în care un membru al echipajului ar putea primi o misiune de serviciu cu cel puțin 10 ore înainte de momentul raportării. Aceasta înseamnă că membrul echipajului va fi capabil să-și planifice odihna într-o anumită măsură.
124. Acesta este motivul pentru care proiectul de CS nu prevede nicio restricție privind FDP maxim dacă un membru al echipajului primește o misiune pentru FDP în cursul unei perioade de rezervă. Proiectul de CS precizează că perioadele de rezervă nu se iau în considerare ca perioade de serviciu în cadrul perioadei de serviciu cumulate și nu generează o perioadă de odihnă dacă nu s-a primit nicio misiune. Operatorii definesc durata maximă a fiecărei perioade de rezervă și pentru câte zile consecutive poate fi atribuit statutul de rezervă.
125. Deși numai câteva state membre au dispoziții pentru un astfel de statut și, în general, atribuirea misiunilor întrerupte de o perioadă de odihnă este reglementată numai de cele mai bune practici ale operatorului, agenția preconizează o îmbunătățire a siguranței într-o abordare armonizată. Acest punct de vedere este împărtășit de către părțile interesate, în special pentru că norma respectivă va facilita supravegherea în vederea reglementării acestui aspect.
126. Cerințele generale sunt descrise în IR. Proiectul de CS reia practicile curente în unele state membre.

Perioadele de odihnă

127. ORO.FTL.235 reproduce cerințele privind timpul de odihnă, binecunoscute din subpartea Q. Agenția propune soluții în proiectul de CS în cazul în care, în temeiul articolului 8, statele membre aplică în prezent dispozițiile naționale sau în cazul în care contribuția părților interesate și analiza literaturii științifice au semnalat necesitatea propunerii unor

norme suplimentare. Parametrii prescrisi pentru perioada de odihnă se află în IR și sunt aceiași cu cei din dispozițiile de la subpartea Q, după cum urmează:

a- Perioada minimă de odihnă la baza de reședință

128. Perioada minimă de odihnă înainte de a îndeplini un FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare.

b- Perioada minimă de odihnă în alt loc decât baza de reședință

129. Perioada minimă de odihnă înainte de a îndeplini un FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. În afara bazei de reședință, membrii echipajului nu se deplasează cu mijloace proprii către și de la aeroport la locul lor de odihnă. Cerința ca această perioadă să cuprindă 8 ore de somn în plus față de timpul alocat deplasării și nevoilor fiziologice se păstrează.

c- Perioadele de odihnă și recuperare prelungită la intervale regulate

130. Cerințele *minime* pentru perioadele de odihnă și recuperare prelungită se aseamănă cu cele din subpartea Q. În urma contribuției părților interesate, susținute de dovezi științifice, posibilitatea ca statele membre să decidă că a doua noapte locală poate începe la ora 4.00 a fost totuși eliminată. Perioadele de odihnă și recuperare prelungită la intervale regulate sunt de cel puțin 36 de ore, inclusiv 2 nopți locale, astfel încât niciodată să nu fie mai mult de 168 de ore între sfârșitul unei perioade de odihnă și recuperare prelungită la intervale regulate și începutul celei care urmează.

131. Deși dovezile științifice în ceea ce privește cuantificarea oboselei acumulate sunt limitate, unele părți interesate au sugerat creșterea periodică a perioadei prelungite de odihnă și recuperare. De asemenea, o astfel de măsură a găsit sprijin în evaluarea științifică a NPA 2010-14.

132. Perioada de odihnă și recuperare prelungită la intervale regulate se extinde la 2 zile de două ori pe lună.

d- Timpul redus de odihnă

133. Dispozițiile privind timpul redus de odihnă fac în prezent obiectul articolului 8. Utilizarea lor este acceptată pe scară largă pentru a remedia perturbările operaționale și pentru a permite anumite operațiuni. În general, acestea au la bază principiul conform căruia FDP ulterior unui timp mai scurt de odihnă se reduce cu deficitul timpului de odihnă; mai mult, acest deficit se recuperează în cadrul timpului de odihnă ulterior. Unele state membre limitează, de asemenea, frecvența timpului redus de odihnă între 2 perioade de recuperare la intervale regulate sau într-o lună.

134. Proiectul de CS stabilește perioadele minime de odihnă în conformitate cu dispozițiile privind timpul redus de odihnă la baza de reședință și în afara bazei de reședință. Următoarele cerințe privind timpul redus de odihnă întrunesc sprijinul majorității părților interesate:

- Perioadele minime de timp redus de odihnă în conformitate cu dispozițiile privind timpul redus de odihnă sunt 12 ore la baza de reședință și 10 ore în afara bazei.
- Timpul redus de odihnă se utilizează în cadrul managementului riscului de oboseală.
- Perioada de odihnă ulterioară timpului redus de odihnă se prelungeste cu diferența dintre perioada minimă de odihnă completă (astfel cum este definită în IR) și timpul redus de odihnă.
- FDP ulterior timpului redus de odihnă se reduce cu diferența dintre perioada minimă de odihnă completă (astfel cum este definită în IR) și timpul redus de odihnă.
- Există un număr maxim de 2 perioade de timp redus de odihnă între 2 perioade de odihnă și recuperare la intervale regulate.

e- Schimbarea fusului orar

135. Proiectul de CS completează cerința din IR de compensare a efectelor decalajului orar. Efectul decalajului orar și modul de compensare a acestor efecte este, fără îndoială, o problemă extrem de complexă. Ca o recunoaștere a complexității acestei probleme, proiectul de CS solicită operatorilor să monitorizeze rotațiile (așa cum sunt descrise la punctul 65) și combinațiile în ceea ce privește efectul lor asupra oboselii echipajului.
136. Perioada de odihnă suplimentară se acordă la revenirea la baza de reședință în cazul în care un FDP implică o diferență de timp de 4 ore sau mai mult între ora locală de la punctul de plecare și cea de la punctul de sosire. Perioada de odihnă suplimentară se măsoară în nopți locale, deoarece, conform literaturii științifice, cel mai relevant zeitgeber²¹ pentru ceasul biologic este ritmul zi-noapte.
137. Introducerea „timpului de referință”, astfel cum este descris la punctul 63, simplifică calculul perioadei de odihnă suplimentare care se acordă la baza de reședință, în special în cazul în care membrii echipajului din aceeași rotație au baza de reședință în zone învecinate, cu fusuri orare diferite.
138. Perioada minimă de odihnă după o rotație, astfel cum este descrisă la punctul 136, este de cel puțin 2 nopți locale și crește în funcție de *timpul scurs de la raportarea pentru o rotație care să cuprindă o diferență de cel puțin 4 ore față de timpul de referință și diferența maximă de timp* dintre timpul de referință și ora locală atunci când un membru al echipajului se odihnește în timpul unei rotații.
139. Numărul de nopți locale minime de odihnă la baza de reședință pentru a compensa decalajul orar este reflectat într-un tabel ușor de utilizat în proiectul de CS. Acest tabel transpune principiile științifice, astfel cum au fost explicate în timpul evaluării științifice a NPA 2010-14. Pentru cazul schimbului de rotații în direcții opuse, proiectul de CS prevede o noapte locală suplimentară de odihnă la baza de reședință.
140. În afara bazei de reședință, perioada minimă are cel puțin aceeași durată ca perioada de serviciu anterioară sau 14 ore, oricare dintre acestea este mai mare.

f- Programele de lucru speciale

141. Fără a aduce atingere faptului că un singur stat membru include noțiunea de „program de tip matinal” și „program de tip prelungit” în cerințele FTL, părțile interesate au găsit suficiente dovezi științifice pentru a susține necesitatea de a compensa oboseala suplimentară cumulată din cauza unor programe de lucru speciale, astfel cum sunt descrise la punctul 66.
142. Studiile efectuate în statele membre care limitează numărul de programe matinale într-un singur bloc de lucru au arătat că trecerile de la un tip de perioadă de serviciu la altul sunt, de asemenea, prea obositoare. Este posibil ca limitarea numărului consecutiv al acestor perioade de serviciu să nu fie, prin urmare, măsura de atenuare cea mai eficientă pentru a compensa deficiența de somn, deoarece o astfel de limitare încurajează operatorii să planifice treceri în momentul în care, de exemplu, limita numărului de programe matinale este atinsă.
143. Necesitatea de a compensa pierderea de somn cumulată ulterioară unor astfel de perioade de serviciu și a unor treceri între astfel de perioade este acceptată de

²¹ **Zeitgeber** (din [germană](#) pentru „contor” sau „sincronizator”) este orice indiciu exogen (extern) care sincronizează sistemul endogen de măsurare a timpului al organismului (ceasul intern) cu ciclul zi/noapte de 24 de ore al Pământului. Cel mai puternic zeitgeber, atât pentru plante cât și pentru animale, este lumina. Zeitgeber-urile non-fotice cuprind temperatura, interacțiunile sociale, manipularea farmacologică, exercițiile și obiceiurile de alimentație și hidratare. Pentru a menține sincronia temporală a mediului, zeitgeber-urile induc modificări ale concentrațiilor componentelor moleculare ale ceasului la niveluri compatibile cu etapa corespunzătoare din ciclul de 24 de ore pe zi, un proces numit [antrenare](#). [sursa: Wikipedia.]

majoritatea părților interesate. Evaluarea științifică a NPA 2010-14 a sugerat, de asemenea, includerea unor măsuri de atenuare de un anumit fel.

144. În consecință, proiectul de CS prevede extinderea celei de a doua perioade prelungite de odihnă și recuperare la 60 de ore pentru un membru al echipajului care efectuează 4 sau mai multe FDP clasificate ca „programe de lucru speciale” între 2 perioade de odihnă și recuperare prelungite. De asemenea, atunci când se planifică trecerea de la un program de lucru care se încheie târziu/un serviciu pe timp de noapte la un program de lucru care începe devreme, perioada de odihnă între cele 2 FDP cuprinde o noapte locală. Aceste măsuri sunt sprijinite de părțile interesate.
145. Diferențele culturale legate de momentele zilei (a se vedea și punctul 66.) și ajustarea aferentă a definițiilor fac necesară o modificare a anexei II - Cerințe aplicabile autorităților pentru operațiunile aeriene (partea ARO) la proiectul de regulament al Comisiei privind operațiunile aeriene - OPS. Sunt cuprinse următoarele cerințe aplicabile autorităților: Autoritatea competentă clasifică programele de lucru speciale drept „de tip matinal” sau „de tip prelungit” pentru toți operatorii de transport aerian comercial aflați sub supravegherea sa.

g- Operațiuni reciproce

146. ORO.FTL.235 cuprinde o dispoziție care permite aplicarea cerințelor privind timpul minim de odihnă în afara bazei de reședință la baza de reședință dacă operatorul oferă spațiu de cazare adecvat pentru membrul echipajului. În acest caz, membrii echipajului nu trebuie să se deplaseze prin mijloace proprii către și de la aeroport. O astfel de practică este deja permisă în conformitate cu subpartea Q.
147. O excepție similară de la regula generală privind timpul de odihnă compensatoriu la baza de reședință este inclusă în proiectul de CS pentru cerința privind timpul de odihnă ulterior schimbării fusului orar. De asemenea, în acest caz se poate aplica timpul minim de odihnă la baza de reședință atâta timp cât operatorul oferă spațiu de cazare adecvat pentru membrul echipajului.

Hrana

148. Cerința din subpartea Q privind hrana și hidratarea este reprodusă în IR; în plus și pentru a facilita supravegherea în vederea reglementării, operatorii specifică în manualul operațional modul în care asigură hrana membrilor echipajului în timpul FDP.

Evidența documentelor

149. ORO.FTL.245 impune operatorilor la fel ca în subpartea Q să păstreze documentele *individuale* pentru fiecare membru al echipajului care cuprind:

- perioadele de zbor;
- începutul, durata și sfârșitul timpului de serviciu și FDP;
- perioadele de odihnă și zilele libere;

În plus față de evidența acestor date și pentru a permite supravegherea în vederea reglementării din cerința referitoare la creșterea perioadei de odihnă și recuperare prelungite, în cazul unei schimbări a bazei de reședință, astfel cum este descrisă la punctul 77, se păstrează date privind *baza de reședință repartizată*.

150. Cerința generală referitoare la instituirea unui sistem care să permită urmărirea fiabilă a tuturor activităților desfășurate²² este explicată ulterior prin includerea obligației de a păstra rapoarte cu privire la timpul de serviciu pentru zbor prelungit și timpul redus de odihnă.

²² [Proiect de regulament privind operațiunile aeriene.](#)

151. Pentru a ajuta fiecare membru al echipajului referitor la obligațiile care îi revin în temeiul CAT.GEN.MPA.100²³ de a pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru a programa activități în conformitate cu cerințele FTL atunci când se desfășoară activități pentru mai mult de un operator, operatorii sunt obligați să prezinte, la cerere, copii ale documentelor individuale privind orele de zbor și perioadele de serviciu și de odihnă membrului echipajului în cauză și unui alt operator în legătură cu un membru al echipajului care este sau devine un membru al echipajului operatorului în cauză.

V. Evaluarea impactului de reglementare

152. Au fost identificate și sunt prezentate mai jos următoarele impacturi. A se vedea apendicele I pentru evaluarea completă a impactului de reglementare.

Impactul asupra siguranței

Generalități

- Standarde de siguranță armonizate de un nivel înalt în toate țările membre UE-27 + 4 prin introducerea unor cerințe uniforme privind siguranța pentru toate aspectele FTL.

Baza de reședință

- Un aeroport unic repartizat cu un grad ridicat de permanență.
- Creșterea perioadei prelungite de odihnă și recuperare anterioare începerii serviciului după o schimbare a bazei de reședință.
- Deplasarea între fosta bază de reședință și noua bază de reședință (fie poziționare, fie FDP).
- Documentele privind baza de reședință se păstrează timp de 24 de luni.

Oboseala acumulată

- Cerința îmbunătățită referitoare la perioada de odihnă și recuperare prelungită prin eliminarea posibilității de a avea o oră de raportare mai matinală după perioada de odihnă și recuperare prelungită anterioară orei 6.00.
- Limita suplimentară a timpului de serviciu cumulat la 14 zile.
- Limita suplimentară de rulare la 12 luni calendaristice.
- Extinderea perioadei de odihnă și recuperare prelungită de două ori pe lună.
- Creșterea perioadei de odihnă și recuperare prelungită pentru a compensa programele de lucru speciale.

FDP maxim zilnic de bază

- Intervalul de timp în care FDP maxim se limitează la 11 ore, prelungit pentru a acoperi 12 ore între orele 17.00 și 5.00.

Prelungirile planificate ale FDP

- Posibilitatea de a planifica prelungiri pentru cele mai nefavorabile ore de începere a fost eliminată.

Prelungirea FDP datorită odihnei în timpul zborului

- Prelungirea bazată pe calitatea dotărilor pentru odihna în timpul zborului.
- Nicio prelungire datorită odihnei în timpul zborului pe locurile de la clasa economic.

Puterea discreționară a comandantului

23 [Proiect de regulament privind operațiunile aeriene.](#)

- Proces de raportare fără caracter punitiv

Serviciul fracționat

- Standarde minime definite pentru spațiile de cazare și spațiile de cazare adecvate.
- Protecția duratei pauzei utile prin excluderea atribuțiilor de dinainte și de după zbor și a deplasării din calculul pauzei.

Perioada de rezervă la aeroport

- Standarde minime definite pentru spațiul de cazare pe durata perioadei de rezervă la aeroport.
- FDP redus pentru timpul petrecut în perioada de rezervă la aeroport peste 4 ore și în timpul orelor de noapte.
- Durată limitată a combinației perioadă de rezervă la aeroport plus FDP, în cazul convocării (pentru FDP cu echipaj nemajorat și în cazul în care nu este planificată nicio pauză la sol).
- Perioadă minimă de odihnă după perioada de rezervă la aeroport egală cu durata serviciului.

Perioada de rezervă, alta decât perioada de rezervă la aeroport

- Durată limitată la 16 ore.
- 25% din durata perioadei de rezervă se ia în considerare pentru calculul timpului de serviciu cumulat.
- FDP redus pentru timpul petrecut în perioada de rezervă care depășește 8 ore.
- Timp de răspuns rezonabil între ora convocării și cea a raportării care urmează să fie stabilit de către operator.
- Perioada de rezervă trebuie să fie urmată de o perioadă de odihnă.

Timpul redus de odihnă

- Perioadă de somn protejată de 8 ore.
- Impactul asupra oboselii acumulate atenuat prin prelungirea perioadei minime de odihnă și reducerea FDP maxim după timpul redus de odihnă.
- Monitorizare continuă a performanței normei cu FRM.

Timpul de odihnă pentru a compensa decalajul orar

- Timp prelungit de odihnă la destinație.
- Monitorizare a efectelor obositoare ale rotațiilor.
- Timp suplimentar de odihnă după rotații alternative est-vest/vest-est.
- Timp minim de odihnă la baza de reședință măsurat în nopți locale, cu un minim de 2 nopți locale, după schimbări de fus orar semnificative (4 sau mai multe).

Formarea pentru managementul oboselii

- Formarea inițială și periodică obligatorie pentru membrii echipajului, personalul care se ocupă de repartizarea echipajelor și personalul administrativ interesat.

Alte elemente

- Cerința operatorului privind precizarea modului în care se asigură hrana în manualul operațional.
- Cerințe îmbunătățite privind evidența documentelor.

Impactul social

Se preconizează că impactul social este limitat, deoarece norma reprezintă o actualizare atentă și bine echilibrată a subpărții Q.

Impactul economic

În general, se estimează un efect economic scăzut pentru propunerea agenției. Companiile aeriene low cost ar trebui să se confrunte cu un impact neglijabil asupra costurilor, iar operatorii istorici, cei regionali și operatorii de transport marfă, cu un impact limitat asupra costurilor. Operatorii charter pot suporta un impact mai semnificativ decât costul în cazul altor categorii de operatori, în special din cauza interdicției referitoare la locurile de la clasa economic ca dotări pentru odihna în timpul zborului, dar acest lucru trebuie compensat de îmbunătățiri corelate ale siguranței. În plus, flexibilitatea asigurată prin utilizarea CS în acest domeniu, combinată cu măsuri tranzitorii corespunzătoare vor oferi operatorilor charter oportunitatea de a dezvolta dotări alternative pentru odihna în timpul zborului, care să respecte atât modelul lor economic, cât și cerința privind un nivel înalt și unitar de siguranță.

Impactul asupra coordonării și armonizării reglementărilor

Se preconizează că această propunere a agenției va avea un impact pozitiv asupra armonizării. Norma va îmbunătăți condițiile de concurență echitabile în UE și va contribui la o concurență loială. Până în prezent, normele referitoare la oboseala echipajului nu au fost identificate ca fiind un subiect aferent armonizării între agenție și principalul organism omolog internațional. În plus, deoarece norma nu reprezintă o modificare fundamentală a reglementării existente, este de așteptat ca impactul asupra coordonării și armonizării internaționale să fie neglijabil.

Köln, 28 septembrie 2012.

P. GOUDOU

Director executiv