



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, ХХХ
[...]^С

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №.../..НА КОМИСИЯТА

от [...]

**за изменение на Регламент (ЕС) № .../.... за определяне на технически изисквания
и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие
с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета**

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) №.../...НА КОМИСИЯТА

от [...]

за изменение на Регламент (ЕС) № .../.... за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО⁽¹⁾, и по-специално член 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕС) № .../... определя технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции.
- (2) Съгласно член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008 правилата за изпълнение включват всички основни разпоредби на подчаст Р от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91, като се вземат предвид последните научно-технически постижения.
- (3) Регламент (ЕС) № .../... следва да бъде изменен, за да бъдат включени ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.
- (4) Регламент (ЕС) № .../... взема предвид вече определените в Директива 2000/79/ЕО (5) ограничения и минимални стандарти. Ограниченията, установени в тази директива, следва винаги да се спазват за мобилните работници в гражданската авиация. Разпоредбите на Регламент (ЕС) № .../... и други разпоредби, одобрени съгласно настоящия регламент, при никакви обстоятелства не бива да са по-широки и по този начин да осигуряват по-малка защита на тези работници. Разпоредбите на настоящия регламент също така не засягат националното социално законодателство, ако то осигурява по-голяма защита.
- (5) Европейската агенция за авиационна безопасност изготви проект на правила за прилагане и ги представи като становище на Европейската комисия съгласно член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

⁽¹⁾ ОВ L 79, 13.3.2008 г., стр. 1.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1. В член 2 се добавя следното определение:

„Експлоатация като въздушно такси“ означава, за целите на ограничения на времето за полети и дежурства, операции на търговския въздушен транспорт без разписание при поискване със самолет с максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC) за 19 или по-малко места.“

2. Член 8, параграф 1, буква а) се заменя със следното:

„Член 8

Ограничения на времето за полети

Ограниченията на времето за полети и дежурства подлежат на следното:

Оператори, които провеждат операции на търговския въздушен транспорт със самолети, следва да отговарят на подчаст FTL от приложение III. Подчаст FTL от приложение III не се прилага за следните CAT операции:

операции като въздушно такси със самолет;

полети за спешна медицинска помощ със самолет;

операции с еднопилотни самолети.

До приемането на правила за прилагане за тези операции се прилагат член 8, параграф 4 и подчаст P от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91, както и съответните национални изключения, основани на оценка на риска за безопасността, извършени от компетентните органи.“

3. В приложение II се добавят следните точки:

„ARO.OPS.230 Определяне на разписания, прекъсващи времето за сън

За целите на FTL компетентният орган определя, съгласно определенията на „ранен тип“ и „късен тип“ в ORO.FTL.105, кой от тези два типа разписания, прекъсващи времето за сън, да се прилага за всички оператори в търговския въздушен транспорт под негов надзор.“

ARO.OPS.235 Одобряване на индивидуални схеми за специфициране на полетното време

Компетентният орган одобрява схемите за специфициране на полетното време, предложени от оператори в търговския въздушен транспорт, ако операторът докаже съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и подчаст FTL от приложение III към настоящия регламент.

(а) Когато предложената от оператор схема за специфициране на полетното време се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, публикувани от Агенцията, компетентният орган прилага процедурата, описана в член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

- (b) Когато предложената от оператор схема за специфициране на полетното време прави дерогация от приложимите правила за прилагане компетентният орган прилага процедурата, описана в член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
 - (c) Одобрените отклонения и дерогации подлежат на независима научна и медицинска оценка след прилагането на отклонението или дерогацията.
4. В приложение III се добавя подчаст FTL в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

3 години след влизане в сила Агенцията провежда преглед на ефективността на разпоредбите относно ограниченията на времето за полети и дежурства и изискванията за почивка, съдържащи се в приложения II и III към Регламент (ЕС) .../.... Този преглед се основава на събраните в дългосрочен план данни след влизането в сила и е насочен най-малко към следното:

1. въздействието на дежурства от повече от 13 часа през по-благоприятната част от деня;
2. въздействието на дежурства от повече от 10 часа през по-неблагоприятната част от деня;
3. въздействието на дежурства от повече от 11 часа за членовете на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране;
4. възможното въздействие на високо равнище на сектори (>6) върху бдителността на екипажа;
5. въздействието на разписания, прекъсващи времето за сън, върху кумулативните ограничения.

Член 3

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага [1 година след влизането му в сила].
3. Чрез дерогация от параграф 1, втора алинея, държавите членки могат да решат да продължат да прилагат член 8, параграф 4 и OPS 1.1115 от подчаст P от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91, както и съответните национални изключения, основани на оценка на риска за безопасността, извършени от компетентните органи, вместо ORO.FTL.210, буква д) до [2 години след влизане в сила на настоящия регламент].
4. Когато държава членка се възползва от разпоредбите на параграф 2, тя уведомява Комисията и Агенцията. В уведомлението се описват причините и продължителността на тази дерогация, както и програмата за изпълнение, която съдържа предвидените действия и техните срокове.

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

Съставено в Брюксел,

За Комисията

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

ЧАСТ-ORO (ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОРГАНИЗАЦИИТЕ)

Подчаст — Ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка

Раздел 1

Общи разпоредби

ORO.FTL.100 Обхват

Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора във връзка с ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания към времето за почивка за членовете на екипажа.

ORO.FTL.105 Определения

За целите на настоящата подчаст се прилагат следните определения:

"Адаптиран": „Адаптиран“ означава, че членът на екипажа се счита за адаптиран към 2-часовата времева зона около местното време на точката му на излитане. Когато местното време на мястото, където започва дежурството, се различава с повече от 2 часа от това на мястото, където приключва дежурството, членът на екипажа се счита за адаптиран в съответствие със стойностите в таблицата по-долу за изчисляване на максималното дневно полетно дежурство (FDP).

Времева разлика (h) между референтното време и местното време, където членът на екипажа започва последващото дежурство	Времето изминало след явяване в референтното време				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

„B“ означава адаптиран към местното време на времевата зона на излитане,

„D“ означава адаптиран към местното време, където членът на екипажа започва последващото си дежурство, и

„X“ означава, че членът на екипажа е в неизвестно състояние на адаптиране.

„Място за настаняване“ означава, за целите на изчакване и разделено дежурство, тихо и удобно място, до което външни хора нямат достъп, с възможност за контролиране на светлината и температурата, оборудвано с подходящи мебели, което дава възможност на члена на екипажа да спи, с достатъчен капацитет за настаняване на всички членове на екипажа, присъстващи едновременно, и с достъп до храна и напитки.

„Дежурство на летище“ означава предварително съобщен и определен период от време, през който операторът изисква членът на екипажа да бъде на летището на разположение за получаване на задача за полет, пребазиране или друго дежурство.

„Увеличен полетен екипаж“ означава полетен екипаж, който се състои от по-голям от минималния брой членове, изискван за експлоатацията на въздухоплателното средство, който позволява всеки член на полетния екипаж да напусне своята позиция и да бъде заместен от друг, подходящо квалифициран член на полетния екипаж за целите на почивка по време на полет .

„Прекъсване“ означава период от време в рамките на FDP, по-кратко от периода за почивка, който се зачита за дежурство и по време на който членът на екипажа е освободен от всички задачи.

„Отложено явяване“ означава отлагането на насрочено FDP от страна на оператора преди членът на екипажа да е напуснал мястото си на почивка.

„Разписание, прекъсващо времето за сън“ означава работен график на член на екипажа, който се състои от FDP или комбинация от FDP, които започват, завършват по време на или застъпват всяка част от деня или нощта, когато членът на екипажа е адаптиран, което прекъсва възможността за сън по време на времеви интервал за сън. Разписанието може да е прекъсващо поради ранно започване, късно завършване и нощни дежурства.

(а) „Ранен тип“ разписание, прекъсващо времето за сън, означава:

(1) за „ранно започване“ – период на дежурство, който започва в периода между 05:00 и 05:59 часа във времевата зона, към която членът на екипажа е адаптиран;

(2) за „късно завършване“ – период на дежурство, който завършва в периода между 23:00 и 01:59 часа във времевата зона, към която членът на екипажа е адаптиран.

(б) „Ранен тип“ разписание, прекъсващо времето за сън, означава:

(1) за „ранно започване“ – период на дежурство, който започва в периода между 05:00 и 05:59 часа във времевата зона, към която членът на екипажа е адаптиран;

(2) за „късно завършване“ – период на дежурство, който завършва в периода между 23:00 и 01:59 часа във времевата зона, към която членът на екипажа е адаптиран.

(с) „Нощно дежурство“ означава период на дежурство, който застъпва всяка част от периода между 02:00 и 04:59 часа във времевата зона, към която членът на екипажа е адаптиран.

„Дежурство“ означава всяка задача, която членът на екипажа изпълнява за оператора, включително задължения в полет, административна работа, обучение, проверка, пребазиране и някои елементи на изчакване.

„Период на дежурство“ означава времето, което започва, когато операторът изисква член на екипажа да се яви или да започне изпълнение на задължение, и приключва, когато членът на екипажа е освободен от всички задължения.

„Преход от изток на запад и от запад на изток“ означава преходът от основната база между ротация, пресичаща 6 или повече времеви зони в едната посока, и ротация, пресичаща 4 или повече времеви зони в обратната посока.

„Период на полетното дежурство (FDP)“ означава периодът, който започва, когато се изисква членът на екипажа да се яви за дежурство, което може да включва полет или поредица от полети, и приключва, когато въздухоплавателното средство спре и двигателите са изключени, в края на последния полет, на който той/тя е действащ член на екипажа.

„Полетно време“ означава, за самолети и туристически мотопланери, времето от първото движение на въздухоплавателното средство от мястото му на паркиране с цел излитане до окончателното му спиране на определеното за паркиране място и изключване на всички двигатели или витла.

„Основна база“ означава местоположението на член на екипажа, определено от оператора, където членът на екипажа обикновено започва и приключва дежурното си време или поредица от дежурства и където, при обикновени обстоятелства, операторът не носи отговорност за настаняване на съответния член на екипажа.

„Местно време“ означава период от 24 часа, който започва в 00:00 часа местно време.

„Местна нощ“ означава период от осем часа, който попада в границите между 22:00 и 08:00 часа местно време.

„Действащ член на екипажа“ означава член на екипаж, който изпълнява задълженията си на въздухоплавателно средство по време на полет.

„Пребазиране“ означава преместване на недействащ член на екипаж от едно място на друго, по желание на оператора, с изключение на времето за пътуване от дома до определеното за явяване място в основната база и обратно, както и на времето за местно преместване от мястото за почивка до мястото, където започват задълженията, и обратно.

„Референтно време“ означава местното време в мястото на явяване в рамките на две часови зони около местното време, към което членът на екипажа е адаптиран.

„Съоръжение за почивка“ означава легло или седалка с опора за краката, което дава възможност на члена на екипажа да спи на борда на въздухоплавателното средство.

„Резерв“ означава период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение да получи задължение за изпълнение на полет, пребазиране или друго задължение, с 10-часово предизвестие преди началото на задължението.

„Период за почивка“ означава продължителен, непрекъснат и определен период от време, следващ и/или предшестващ задължение, по време на който член на екипажа е освободен от всички задължения и резерв.

„Ротация“ е дежурство или серия от дежурства, включващи поне едно полетно дежурство, и периоди на почивка извън основната база, започващи в основната база и завършващи при завръщане в нея за период за почивка, когато операторът вече не носи отговорност за настаняване на члена на екипажа.

„Един свободен ден“ означава, с цел съответствие с Директива 2000/79/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 г., освободено от задължения време, което включва един ден и две местни нощи. Времето за почивка може да се включи като част от свободния ден.

„Сектор“ означава времето от първото движение на въздухоплавателното средство от мястото му за паркиране с цел излитане, докато спре след кацане на определената паркинг-позиция.

„Изчакване“ означава предварително съобщен и определен период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение да получи задължение за изпълнение на полет, пребазиране или друго задължение, без да се нарушава времето за почивка, както следва:

- (a) изчакване на летището означава изчакване на летището, което може да доведе до възлагане на задължение;
- (b) друго изчакване означава изчакване въщи или в подходящо място за настаняване, което може да доведе до възлагане на задължение.

„Подходящо място за настаняване“ означава, за целите на изчакване, разделено дежурство и минимално време за почивка, стая с подходящи съоръжения за всеки член на екипажа, разположена в тиха среда, снабдена с легло, достатъчно вентилация, устройство за регулиране на температурата и силата на светлината, и достъп до храна и напитки.

„Операции на извънредно дълги разстояния (ULR)“ означава полети на дълги разстояния с планирана продължителност повече от 16 часа или период на полетно дежурство, по-дълъг от 18 часа.

„Период от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL)“ означава периода между 02:00 и 05:59 часа във времевата зона, към която членът на екипажа е адаптиран.

ORO.FTL.110 Отговорности на оператора

Операторът, когато е приложимо за вида операция:

- (a) публикува работните графици достатъчно дълго време преди полета, за да се осигури възможност на членовете на екипажа да планират необходимата почивка;
- (b) гарантира, че планираното време на полетно дежурство дава възможност на членовете на екипажа да бъдат освободени от натоварване достатъчно дълго време, така че да бъдат в състояние да изпълняват задълженията си със задоволително ниво на безопасност при всякакви условия.
- (c) определя времена за явяване, които осигуряват достатъчно време за изпълнение на наземните задължения;
- (d) отчита връзката между честотите и разпределението на времето за полети и дежурства и времето за почивка и взема под внимание цялостното въздействие от дълго дежурно време, съчетано с минимални периоди за почивка;
- (e) разпределя дежурното време, така че да се избегнат практики, които сериозно нарушават схемата на сън/работа, като редуване на дневни/нощни дежурства;

- (f) прилага типа разписание, прекъсващо времето за сън, установено съгласно ARO.OPS.230, когато такова разписание не може да се избегне;
- (g) осигурява достатъчно продължителна почивка, за да се даде възможност на членовете на екипажа да преодолеят въздействието на предишни дежурства и да са отпочинали до започването на следващия период на дежурство;
- (h) планира периодични удължени периоди за почивка за възстановяване и уведомява членовете на екипажа достатъчно дълго време преди това;
- (i) гарантира полетите да се планират така, че да бъдат изпълнени в рамките на позволеното дежурно време, като взема под внимание времето за изпълнение на предполетните задължения, времето на полета и времето за връщане;
- (j) променя разписанието или разпределението на екипажа, когато фактическата експлоатация превишава максималното полетно дежурство при повече от 33 % от полетите в това разписание по време на планиран сезон.

ORO.FTL.115 Отговорности на членовете на екипажа

Членовете на екипажа:

- (a) спазват изискванията на CAT.GEN.MPA.100 от приложение IV (част-CAT);
- (b) се възползват максимално от предоставените и планирани възможности и съоръжения за почивка и използват времето за почивка по подходящ начин.

ORO.FTL.120 Управление на риска от умора (FRM)

- (a) Когато FRM се изисква от настоящата подчаст или приложимата сертификационна спецификация, операторът установява, прилага и поддържа FRM като неделима част от своята система за управление. FRM осигурява съответствие със съществените изисквания в т. 7.е., 7.ж. и 8.е. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (b) Установеното, прилагано и поддържано FRM включва:
 - (1) описание на правилата и принципите на оператора по отношение на FRM, наричани политика на FRM;
 - (2) документация за процесите на FRM, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;
 - (3) научни принципи и факти;
 - (4) процес на идентифициране на опасностите и оценка на риска, който позволява непрекъснато да се управляват експлоатационните рискове на оператора, произтичащи от умората на членовете на екипажа;

- (5) процес за намаляване на рисковете, който предвижда бързо изпълнение на действия за отстраняване, необходими за ефективно намаляване на рисковете на оператора, произтичащи от умората на членовете на екипажа, и за непрекъснато наблюдение и редовна оценка на намаляването на рисковете от умора, постигнато чрез тези действия;
 - (6) и съответства на работния график или схемата за специфициране на полетното време, използвани от оператора;
 - (7) предвижда непрекъснато усъвършенстване на цялостното действие на FRM;
 - (8) процесите на FRM за гарантиране на безопасността;
 - (9) процеси за подобряване на FRM.
- (с) FRM трябва да съответства на размера на оператора и естеството и сложността на неговата дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност, и приложимата схема за специфициране на полетното време.
- (д) Операторът предприема действия за намаляване на риска, когато процесът на FRM за гарантиране на безопасността показва, че не се поддържат необходимите показатели за безопасност.

ORO.FTL.125 Схеми за специфициране на полетното време

- (а) Без да се накърняват разпоредбите на Директива 2000/79/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилните работници в гражданската авиация, операторите установяват, прилагат и поддържат схеми за специфициране на полетното време, които са подходящи за извършвания(ите) вид(ове) операция и са в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и настоящата подчаст.
- (б) Преди да бъдат прилагани, схемите за специфициране на полетното време се одобряват от компетентния орган.
- (в) За да покаже съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и настоящата подчаст, операторът прилага приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията. Алтернативно, ако операторът иска да се отклони съгласно член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008 от сертификационните спецификации, приети от Агенцията, преди да направи това, той представя на компетентния орган пълно описание на отклонението. Описанието включва всички преработки на наръчници или процедури, които могат да бъдат от значение, както и оценка, доказваща изпълнението на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и настоящата подчаст.

РАЗДЕЛ 2

Оператори в търговския въздушен транспорт

ORO.FTL.200 Основна база

Операторът определя основна база за всеки член на екипажа.

ORO.FTL.205 Дневно полетно дежурство (FDP)

(a) Операторът:

- (1) определя времена на явяване, подходящи за всяка отделна операция, отчитайки ORO.FTL.110, буква в);
- (2) установява процедури, указващи как командирът, в случай на специални обстоятелства, които могат да доведат до тежка умора, и след консултация със засегнатите членове на екипажа, намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи застрашаване безопасността на полета.

(b) Максимално основно дневно полетно дежурство.

- (1) Максималното дневно полетно дежурство без използване на удълженията за адаптирани членове на екипажа трябва да съответства на следната таблица:

Таблица 1: Максимално дневно полетно дежурство - адаптирани членове на екипажа

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

(2) Максималното дневно полетно дежурство, когато членовете на екипажа са в неизвестно състояние на адаптиране, трябва да съответства на следната таблица:

(i) Членове на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране

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

- (3) Максималното дневно полетно дежурство, когато членовете на екипажа са в неизвестно състояние на адаптиране и операторът е приложил FRM, трябва да съответства на следната таблица:

(ii) Членове на екипажа в неизвестно състояние на адаптиране съгласно FRM

Стойностите в долната таблица могат да се прилагат, при условие че FRM на оператора непрекъснато наблюдава поддържането на необходимите показатели за безопасност.

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

- (с) Полетно дежурство с различно време за явяване на полетния екипаж и кабинния екипаж.

Когато кабинният екипаж се нуждае от повече време отколкото полетния екипаж за предполетен инструктаж за същия полет или серия от полети, полетното дежурство на кабинния екипаж може да бъде удължено с разликата във времето на явяване на кабинния екипаж и полетния екипаж. Тази разлика не може да надвишава 60 минути. Максималното дневно полетно дежурство за кабинния екипаж се основава на времето на явяване на полетния екипаж за тяхното полетно дежурство, но полетното дежурство започва от времето на явяване на кабинния екипаж.

- (d) Максимално дневно полетно дежурство с използване на удължения без почивка по време на полет.

- (1) Максималното дневно полетно дежурство може да удължава с до 1 час до 2 пъти за всеки 7 последователни дни. В такъв случай:

- (i) минималните периоди за почивка преди и след полета се увеличават с 2 часа;
- (ii) периодът за почивка след полета се увеличава с 4 часа.

- (2) Използването на удължаването се планира предварително и се ограничава до максимално:

- (i) 5 сектора, когато WOCL не се застъпва;
- (ii) 4 сектора, когато WOCL се застъпва с 2 часа;
- (iii) 2 сектора, когато WOCL се застъпва с повече от 2 часа.

- (3) Удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство без почивка по време на полет не се съчетава с увеличения заради почивка по време на полет или разделено дежурство в същия период на дежурство.

- (4) Когато увеличението се използват за последователни полетни дежурства, допълнителните почивки преди и след полет между двете удължени полетни дежурства се осигуряват последователно.
- (5) Схемите за специфициране на полетното време определят ограниченията за удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида операция, отчитайки:
 - (i) броя прелетени сектори; и
 - (ii) застъпването на WOCL.
- (e) Максимално дневно полетно дежурство с използване на удължения заради почивка по време на полет.
 - (1) Схемите за специфициране на полетното време определят условията за удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство с почивка по време на полет в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида операция, отчитайки:
 - (i) броя прелетени сектори; и
 - (ii) минималната почивка по време на полет, разпределена на всеки член на екипажа;
 - (iii) вида съоръжения за почивка по време на полет;
 - (iv) увеличението на основния полетен екипаж.
- (f) Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — преценка на командира.
 - (1) Условията за промяна на ограниченията на периодите на полетно дежурство, дежурство и почивка от страна на командира в случай на непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация, която започва в момента на времето за явяване или след него, трябва да отговарят на следното:
 - (i) Максималното основно дневно полетно дежурство в резултат на прилагане на букви б), д) или ORO.FTL.220, не може да бъде увеличавано с повече от два часа, ако екипажът не е увеличен, като в този случай максималното полетно дежурство може да бъде увеличено с не повече от три часа;
 - (ii) ако в рамките на последния сектор на полетното дежурство възникнат непредвидени обстоятелства след излитане, които ще доведат до надхвърляне на разрешеното увеличение, полетът може да бъде

продължен до планираното летище за местоназначение или резервно летище;

- (iii) периодът на почивка след полетно дежурство може да бъде намален, но никога под 10 часа.
 - (2) В случай на непредвидени обстоятелства, които могат да доведат до тежка умора, командирът намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи застрашаване безопасността на полета.
 - (3) Командирът се консултира с всички членове на екипажа за тяхното равнище на бдителност, преди да вземе решение за тези промени.
 - (4) Операторът изисква командирът да предава доклад на оператора, когато полетното дежурство е увеличено или когато времето за почивка е намалено по негова/нейна преценка.
 - (5) Когато увеличението на полетното дежурство или намалението на времето за почивка надвишава един час, копие от доклада, към който операторът добавя своите коментари, се предоставя на компетентния орган не по-късно от 28 дни след събитието.
 - (6) Операторът прилага процес без санкции за използването на преценката, описана в тази разпоредба, и го описва в ръководството за експлоатация.
- (g) Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — отложено явяване

Операторът установява процедури за отложено явяване в ръководството за експлоатация съгласно сертификационните спецификации, приложими за вида на експлоатацията.

ORO.FTL.210 Полетно време и периоди на дежурство

- (a) Общият период на полетно дежурство на член на екипажа не надвишава:
 - (1) 60 работни часа за всеки 7 последователни дни;
 - (2) 110 работни часа за всеки 14 последователни дни;
 - (3) 190 работни часа за 28 последователни дни, разпределени по равно за целия период, доколкото това е практично.
- (b) Общото полетно време на отделен член на екипажа, в което той е действащ член на екипажа, не надвишава:
 - (1) 100 часа полетно време за всеки 28 последователни дни;
 - (2) 900 часа полетно време за всяка календарна година;

- (3) 1 000 часа полетно време за всеки 12 последователни календарни месеца.
- (c) Дежурството след полет се зачита за дежурство. В ръководството за експлоатация операторът определя минималния период за дежурства след полет.

ORO.FTL.215 Пребазиране

Ако операторите пребазират членове на екипажа, се прилага следното:

- (a) Пребазирането след явяване, но преди експлоатация, се зачита за полетно дежурство, но не се зачита за сектор.
- (b) Цялото време, необходимо за пребазиране, се зачита за време за дежурство.

ORO.FTL.220 Разделено дежурство

- (a) Схемите за специфициране на полетното време определят следните елементи за разделено дежурство в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида на експлоатацията:
- (1) минималната продължителност на прекъсване на земята;
 - (2) чрез дерогация от ORO.FTL.205, буква б) – възможността за удължаване на полетно дежурство, отчитайки продължителността на прекъсване на земята и съоръженията, осигурени за почивка на члена на екипажа, и други значими фактори.
- (b) Прекъсването на земята се зачита изцяло за полетно дежурство.
- (c) Разделено дежурство не може да следва след намалена почивка.

ORO.FTL.225 Изчакване и дежурство на летището

Ако оператори възложат на членове на екипажа изчакване и дежурство на летището, в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида на експлоатацията, се прилага следното:

- (a) Изчакването и дежурството на летището се включват в работния график и началото и края на изчакването се определят и съобщават предварително на засегнатите членове на екипажа, за да им се даде възможност да планират подходяща почивка.
- (b) Дежурството на летище се зачита изцяло за време за дежурство и полетното дежурство се зачита изцяло от момента на явяване за дежурство на летището.
- (c) Операторът предоставя място за настаняване на члена на екипажа при изчакване на летището.
- (d) Схемите за специфициране на полетното време определят следните елементи:
- (1) максималната продължителност на всяко изчакване;

- (2) въздействието на изчакването върху максималното полетно дежурство, което може да се възложи, отчитайки съоръженията, осигурени за почивка на члена на екипажа, и други значими фактори като необходимостта от незабавна готовност на члена на екипажа, смущения на съня в резултат на изчакването и/или своевременно уведомяване с цел запазване на възможността за сън между извикването на дежурство и зададеното полетното дежурство;
- (3) минималния основен период за почивка след изчакване, което не води до възлагане на полетно дежурство;
- (4) как времето на изчакване се зачита за целите на общото време за дежурство.

ORO.FTL.230 Резерв

Ако оператори възложат на членове на екипажа резерв, в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида на експлоатацията, се прилага следното:

- (a) Резервът се включва в работния график;
- (b) Схемите за специфициране на полетното време определят следните елементи:
 - (1) максималната продължителност на всеки отделен период като резерв;
 - (2) броя на последователните дни като резерв, който може да бъде възложен на член на екипажа.

ORO.FTL.235 Периоди за почивка

- (a) Минимален период за почивка в основната база.

Минималният период за почивка, осигурен пред поемане на полетно дежурство, което започва от основната база:

- (1) е дълъг поне колкото предходния период на дежурство или 12 часа, което е по-дълго;
 - (2) съответства на буква б), ако операторът осигурява на члена на екипажа подходящо място за настаняване.
- (b) Минимален период за почивка извън основната база.

Минималният период за почивка, осигурен пред поемане на полетно дежурство, което започва извън основната база, е дълъг поне колкото предходния период на дежурство или 10 часа, което е по-дълго. Този период включва възможност за 8-часов сън освен времето за пътуване и физиологични нужди.

- (c) Намалена почивка

Чрез дерогация от букви а) и б) схемите за специфициране на полетното време могат да намалят минималните периоди за почивка, отчитайки следните елементи в

съответствие с приложимите за вида на експлоатацията сертификационни спецификации:

- (1) минималния намален период за почивка;
 - (2) увеличението на последващия период за почивка;
 - (3) намалението на периода на полетното дежурство след намалената почивка.
- (d) Периодични удължени периоди за почивка за възстановяване

Схемите за специфициране на полетното време определят периодични удължени периоди за почивка за възстановяване с цел компенсиране на натрупаната умора. Минималният периодичен удължен период за почивка за възстановяване е 36 часа, включващи 2 местни нощи, така че часовете между края на един такъв период и началото на следващия никога да не са повече от 168 часа. Периодичният удължен период за почивка за възстановяване се увеличава до 2 дни два пъти всеки месец.

- (e) Схемите за специфициране на полетното време определят допълнителни периоди за почивка в съответствие с приложимите сертификационни спецификации с цел компенсиране на:
- (1) влиянието на часовите разлики и увеличението на периода на полетното дежурство;
 - (2) допълнителната натрупана умора поради разписания, прекъсващи времето за сън;
 - (3) промяна на основната база.

ORO.FTL.240 Хранене

- (a) По време на полетно дежурство се осигурява възможност за консумиране на храна и напитки, за да се избегне незадоволително изпълнение на полетните задължения на член на екипажа, особено когато полетното дежурство надвишава шест часа.
- (б) В ръководството за експлоатация операторът определя как се осигурява храненето на члена на екипажа по време на полетно дежурство.

ORO.FTL.245 Записи за полети, дежурства и периоди на почивка

- (a) За период от 24 месеца операторите поддържат:
- (1) Индивидуални записи за всеки член на екипажа, включващи:
 - (i) полетно време;
 - (ii) начало, продължителност и край на всеки период на дежурство и полетно дежурство;
 - (iii) периоди за почивка и освободени от дежурства дни;

- (iv) основна база.
- (2) Записи относно периодите на полетно дежурство и периодите на намалена почивка.
- (b) При поискване операторът представя копия от индивидуалните записи за полети, дежурства и периоди на почивка на:
 - (1) съответния член на екипажа;
 - (2) друг оператор по отношение на член на екипаж, който е или ще стане член на екипажа на въпросния оператор.
- (c) Записите, посочени в CAT.GEN.MPA.100, буква б), точка (5), във връзка с членове на екипажа, които изпълняват функции за повече от един оператор, се съхраняват за срок от 24 месеца.

ORO.FTL.250 Обучение относно управление на умората

- (a) Операторът предоставя първоначално и периодично обучение за управлението на умората на членовете на екипажа, персонала, който изготвя работните графици на екипажа, и съответния ръководен персонал.
- (b) Това обучение следва програмата за обучение, установена от оператора и описана в ръководството за експлоатация. Учебната програма обхваща всички възможни причини и влиянието на умората и мерки за противодействие срещу нея.