



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, XXX
[...]^C

REGULAMENTUL (UE) NR. .../... AL COMISIEI

din [...]

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

REGULAMENTUL (UE) NR. .../... AL COMISIEI

din

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

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. .../... stabilește cerințe tehnice și proceduri administrative referitoare la operațiunile aeriene.
- (2) În conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, normele de aplicare referitoare la timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă includ inițial toate dispozițiile de fond cuprinse în subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91, luând în considerare ultimele progrese științifice și tehnice.
- (3) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. .../... trebuie modificat în sensul includerii limitărilor timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind timpul de odihnă.
- (4) Regulamentul (UE) nr. .../... ia în considerare limitele și standardele minime deja stabilite în Directiva 2000/79/CE, la considerentul (5). Limitele stabilite în directiva respectivă trebuie întotdeauna respectate în cazul lucrătorilor mobili din aviația civilă. Dispozițiile Regulamentului (UE) nr. .../... și alte dispoziții aprobate în temeiul prezentului regulament nu ar trebui, în niciun caz, să fie mai extinse, oferind astfel respectivilor lucrători mai puțină protecție. De asemenea, dispozițiile prezentului regulament nu aduc atingere legislației sociale naționale mai protectoare.
- (5) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a pregătit un proiect de norme de aplicare, pe care l-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz, în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (6) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt în conformitate cu avizul comitetului înființat în temeiul articolului 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

⁽¹⁾ JO L 79, 13.3.2008, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. La articolul 2, se introduce următoarea definiție:

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

2. Articolul 8 primul paragraf litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Limitări ale timpului de zbor

Limitările timpului de zbor și de serviciu intră sub incidența următoarelor dispoziții:

Operatorii care efectuează operațiuni de transport aerian comercial cu avioane respectă dispozițiile de la subpartea FTL din anexa III. Următoarele operațiuni CAT nu intră sub incidența dispozițiilor de la subpartea FTL din anexa III:

operațiuni de taxi aerian cu avionul;

operațiuni de servicii medicale de urgență cu avionul;

operațiuni cu avioane cu un singur pilot.

Până la adoptarea normelor de aplicare aferente pentru astfel de operațiuni, se aplică articolul 8 alineatul (4) și subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 și scutițiile naționale aferente pe baza evaluării riscurilor privind siguranța efectuate de către autoritățile competente.”

3. La anexa II, se adaugă următoarele puncte noi:

„ARO.OPS.230 Decizia privind programele de lucru speciale

În sensul FTL, autoritatea competentă decide, în conformitate cu definițiile „tipului matinal” și „tipului prelungit” din ORO.FTL.105, care dintre aceste două tipuri de programe de lucru speciale se aplică tuturor operatorilor de transport aerian comercial aflați sub supravegherea sa.”

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

Autoritatea competentă aprobă regimurile de specificare a timpului de zbor propuse de către operatorii de transport aerian comercial, în cazul în care conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și subpartea FTL din anexa III la prezentul regulament a fost demonstrată de către operator.

- (a) Ori de câte ori un regim de specificare a timpului de zbor propus de către un operator se abate de la specificațiile de certificare aplicabile emise de către agenție, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Ori de câte ori un regim de specificare a timpului de zbor propus de către un operator derogă de la normele de aplicare aplicabile, autoritatea competentă aplică procedura descrisă la articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- (c) Abaterile sau derogările aprobate intră sub incidența unei evaluări științifice și medicale independente, după aplicarea abaterii sau derogării.
4. La anexa III, se include o nouă subparte FTL în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

La 3 ani de la data intrării în vigoare, agenția efectuează o analiză a eficienței dispozițiilor privind limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă prevăzute în anexa II și anexa III la Regulamentul (UE) .../... Această analiză se bazează pe datele operaționale colectate pe o durată lungă de timp după intrarea în vigoare și se concentrează cel puțin pe următoarele:

1. impactul timpului de serviciu de mai mult de 13 ore la cel mai favorabil moment al zilei;
2. impactul timpului de serviciu de mai mult de 10 ore la cel mai puțin favorabil moment al zilei;
3. impactul timpului de serviciu de mai mult de 11 ore asupra membrilor echipajului într-o stare de aclimatizare necunoscută;
4. impactul posibil al unui număr mare de sectoare (>6) asupra vigilenței echipajului;
5. impactul programelor de lucru speciale asupra limitelor cumulative.

Articolul 3

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a 20-a zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
2. Se aplică de la [1 an de la intrarea sa în vigoare].
3. Prin derogare de la al doilea paragraf al alineatului (1), statele membre pot decide să continue aplicarea articolului 8 alineatul (4) și OPS 1.1115 din subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 și scutițiile naționale aferente pe baza evaluărilor riscurilor privind siguranța efectuate de către autoritățile competente în locul ORO.FTL.210 litera (e) până la [2 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].
4. Atunci când un stat membru aplică dispozițiile alineatului (2), acesta informează Comisia și agenția în acest sens. Notificarea prezintă motivele și durata unei astfel de derogări, precum și programul de punere în aplicare care cuprinde măsurile prevăzute și calendarul aferent.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Comisie

Membru al Comisiei

ANEXĂ

PARTEA ORO (CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR)

Subpartea — Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind timpul de odihnă

Secțiunea 1

Generalități

ORO.FTL.100 Domeniu de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de către un operator cu privire la limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

ORO.FTL.105 Definiții

În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții:

„Aclimatizat” înseamnă că un membru al echipajului este considerat a fi aclimatizat la o diferență de fus orar de 2 ore față de ora locală de la punctul de plecare. În cazul în care ora locală din zona în care începe serviciul diferă cu mai mult de 2 ore de cea din zona unde se încheie serviciul, membrul echipajului este considerat a fi aclimatizat în conformitate cu valorile din tabelul de mai jos pentru calculul perioadei maxime zilnice de serviciu pentru zbor.

Diferența de timp (h) între momentul de referință și ora locală la care membrul echipajului își începe serviciul	Timpul scurs de la raportarea pentru începerea serviciului la momentul de referință				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

„B” înseamnă aclimatizat la ora locală a zonei de plecare,

„D” înseamnă aclimatizat la ora locală a zonei unde membrul echipajului își începe serviciul și

„X” înseamnă că un membru al echipajului este într-o stare de aclimatizare necunoscută.

„Cazare” înseamnă, în sensul perioadei de serviciu de permanență și al perioadei de serviciu fracționat, un loc liniștit și confortabil inaccesibil publicului, cu capacitatea de control al

luminii și temperaturii, dotat cu mobilier adecvat, care oferă unui membru al echipajului posibilitatea de a dormi, cu capacitate suficientă pentru găzduirea tuturor membrilor echipajului prezenți în același timp și cu acces la hrană și băutură.

„Perioadă de serviciu la aeroport” înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită în care unui membru al echipajului i se solicită de către operator să rămână disponibil la aeroport pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau alte misiuni.

„Echipaj de zbor majorat” înseamnă un echipaj de zbor care este format din mai mulți membri decât minimul necesar pentru operarea aeronavei și în care fiecare membru își poate părăsi postul și poate fi înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător pentru odihna din timpul zborului.

„Pauză” înseamnă un interval în cadrul perioadei de serviciu pentru zbor, mai mic decât o perioadă de odihnă, luat în calcul ca perioadă de serviciu, în care membrul echipajului nu are nicio sarcină de serviciu.

„Raportare întârziată pentru începerea serviciului” înseamnă amânarea unei perioade programate de serviciu pentru zbor de către operator înainte ca un membru al echipajului să fi părăsit locul de odihnă.

„Program de lucru special” înseamnă programul de lucru al unui membru al echipajului care cuprinde o perioadă de serviciu pentru zbor sau mai multe perioade de serviciu pentru zbor care încep, se încheie sau depășesc orice interval din zi sau din noapte în care un membru al echipajului este aclimatizat, care îi întrerupe perioada de somn în timpul perioadei optime pentru somn. Un program de lucru poate fi special dacă începe devreme, se încheie târziu sau se derulează pe timp de noapte.

(a) Program de lucru special „de tip matinal” înseamnă:

- (1) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între 05:00 și 05:59, în conformitate cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
- (2) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între 23:00 și 01:59, în conformitate cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

(b) Program de lucru special „de tip prelungit” înseamnă:

- (1) dacă „începe devreme”, o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între 05:00 și 06:59, în conformitate cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat;
- (2) dacă „se încheie târziu”, o perioadă de serviciu care se încheie în intervalul cuprins între 00:00 și 01:59, în conformitate cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

(c) „Serviciu pe timp de noapte” înseamnă o perioadă de serviciu care începe în intervalul cuprins între 02:00 și 04:59, în conformitate cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

„Serviciu” înseamnă orice sarcină pe care un membru al echipajului o efectuează pentru operator, inclusiv perioada de serviciu pentru zbor, atribuțiile administrative, participarea la cursuri de formare și verificări, poziționarea și, în unele situații, serviciul de permanență.

„Perioadă de serviciu” înseamnă o perioadă care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat de către un operator să se prezinte la serviciu sau să înceapă serviciul și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de orice sarcină de serviciu.

„Tranziție de la est spre vest și de la vest spre est” înseamnă trecerea la baza de reședință între o rotație cu 6 sau mai multe fusuri orare într-o direcție și o rotație cu 4 sau mai multe fusuri orare în direcția opusă.

„Perioadă de serviciu pentru zbor” înseamnă o perioadă de timp care începe în momentul în care unui membru al echipajului i se solicită raportarea pentru începerea serviciului, care poate cuprinde un zbor sau o serie de zboruri, și se încheie în momentul în care aeronava s-a oprit și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului zbor în care acesta este un membru al echipajului aflat de serviciu.

„Timp de zbor” înseamnă, pentru avioane și motoplanoare de agrement, intervalul de timp scurs de la prima mișcare pe care aeronava o execută în locul de parcare în scopul decolării, până când aceasta se oprește la sfârșitul zborului în poziția repartizată pentru parcare și toate motoarele sau elicele sunt oprite.

„Bază de reședință” înseamnă locația repartizată de către operator pentru membrii echipajului unde aceștia își încep și își încheie în mod normal perioada de serviciu sau o serie de perioade de serviciu și unde, în condiții normale, operatorul nu este responsabil cu asigurarea cazării membrilor echipajului în cauză.

„Zi locală” înseamnă o perioadă de timp de 24 de ore care începe la ora locală 00:00.

„Noapte locală” înseamnă o perioadă de timp de 8 ore din intervalul cuprins între 22:00 și 08:00 ora locală.

„Membru al echipajului aflat de serviciu” înseamnă un membru al echipajului care își îndeplinește atribuțiile pe o aeronavă în timpul unui zbor.

„Poziționare” înseamnă transferul unui membru al echipajului care nu se află de serviciu, dintr-un loc în altul, din dispoziția operatorului, exclusiv deplasarea de acasă la serviciu și viceversa, precum și deplasarea locală de la locul său de odihnă la locul de raportare pentru începerea serviciului și viceversa.

„Moment de referință” înseamnă ora locală la punctul de raportare într-o bandă de fusuri orare de 2 ore în jurul orei locale în care un membru al echipajului este aclimatizat.

„Loc de odihnă” înseamnă o cușetă sau un scaun cu suport pentru picioare și labelle picioarelor care asigură membrului echipajului o perioadă de odihnă la bordul unei aeronave.

„Rezervă” înseamnă o perioadă de timp în decursul căreia operatorul îi solicită unui membru al echipajului să rămână disponibil pentru a primi o misiune de zbor, poziționare sau altă sarcină de serviciu anunțată cu cel puțin 10 ore înaintea începerii misiunii repartizate.

„Perioadă de odihnă” înseamnă o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu în decursul căreia un membru al echipajului este liber de orice sarcină de serviciu și de rezervă.

„Rotație” înseamnă o perioadă de serviciu sau o serie de perioade de serviciu, care cuprinde cel puțin o perioadă de serviciu pentru zbor și perioade de odihnă în altă parte decât baza de reședință, care începe la baza de reședință și se încheie la întoarcerea la baza de reședință

pentru o perioadă de odihnă în care operatorul nu mai este responsabil de cazarea membrului echipajului.

„Zi liberă” înseamnă, în sensul conformității cu Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000, un interval de timp liber de orice sarcini format dintr-o singură zi și două nopți locale și care poate cuprinde o perioadă de odihnă ca parte a zilei libere.

„Sector” înseamnă intervalul de timp cuprins între prima mișcare a unei aeronave în scopul decolării și oprirea acesteia după aterizare la locul de parcare repartizat.

„Serviciu de permanență” înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită în care unui membru al echipajului i se solicită de către operator să rămână disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau alte sarcini, fără să fie întreruptă de o perioadă de odihnă, după cum urmează:

- (a) serviciu de permanență la aeroport înseamnă un serviciu de permanență efectuat la aeroport, care poate duce la repartizarea unei sarcini;
- (b) alt tip de serviciu de permanență înseamnă un serviciu de permanență efectuat acasă sau într-un spațiu de cazare adecvat, care poate duce la repartizarea unei sarcini.

„Spațiu de cazare adecvat” înseamnă, în sensul serviciului de permanență, al perioadei de serviciu fracționat și al perioadei minime de odihnă, o cameră separată, cu dotări corespunzătoare, pentru fiecare membru al echipajului, aflată într-o zonă liniștită, prevăzută cu un pat, ventilare suficientă, un dispozitiv de reglare a temperaturii și a intensității luminii și cu acces la hrană și băutură.

„Operațiuni la mare distanță” înseamnă zboruri pe distanțe lungi care au o durată de zbor planificată mai mare de 16 ore sau o perioadă de serviciu pentru zbor care depășește 18 ore.

„Fereastra de reducere circadiană” înseamnă perioada cuprinsă între 02:00 și 05:59 în conformitate cu fusul orar la care un membru al echipajului este aclimatizat.

ORO.FTL.110 Responsabilitățile operatorului

În funcție de tipul de operațiune, operatorul:

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

- (f) aplică tipul de program special instituit în conformitate cu ARO.OPS.230, atunci când un program special nu poate fi evitat;
- (g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;
- (h) planifică perioade de recuperare și odihnă prelungite la intervale regulate și notifică membrii echipajului cu suficient timp înainte;
- (i) se asigură că zborurile sunt planificate să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile premergătoare zborului, pentru zbor și pentru călătoria de întoarcere;
- (j) modifică un program și/sau componența echipajelor dacă operațiunea efectivă depășește perioada maximă de serviciu pentru zbor pe mai mult de 33% dintre zborurile din acel program de pe parcursul unei perioade sezoniere programate.

ORO.FTL.115 Responsabilitățile membrilor echipajului

Membrii echipajului:

- (a) respectă CAT.GEN.MPA.100 din anexa IV (partea CAT);
- (b) utilizează în manieră optimă perioadele și locurile de odihnă puse la dispoziție și își planifică și utilizează în mod corespunzător propriile perioade de odihnă.

ORO.FTL.120 Managementul riscului de oboseală

- (a) Dacă managementul riscului de oboseală este prevăzut de prezenta subparte sau o specificație de certificare aplicabilă, operatorul stabilește, pune în aplicare și menține managementul riscului de oboseală ca parte integrantă a sistemului său de management. Managementul riscului de oboseală asigură conformitatea cu cerințele esențiale 7.f., 7.g. și 8.f. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Managementul riscului de oboseală este descris în manualul de operațiuni.
- (b) Managementul riscului de oboseală stabilit, pus în aplicare și menținut include:
 - (1) o descriere a filozofiei și principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește managementul riscului de oboseală, denumite generic politica de management al riscului de oboseală;
 - (2) documentația pentru procesele managementului riscului de oboseală, inclusiv un proces de conștientizare a personalului cu privire la responsabilitățile sale și procedura pentru modificarea acestei documentații;
 - (3) principii și cunoștințe științifice;
 - (4) o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care permite gestionarea riscului (riscurilor) operațional (operaționale) ale operatorului care rezultă din oboseala permanentă a unui membru al echipajului;

- (5) un proces de atenuare a riscurilor, care prevede acțiuni de remediere care urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al echipajului și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a atenuării riscurilor de oboseală obținute prin astfel de acțiuni;
 - (6) și corespunde sistemului de planificare sau regimului de specificare a timpului de zbor utilizate de către operator;
 - (7) prevede îmbunătățirea continuă a performanței globale a managementului riscului de oboseală;
 - (8) procesele managementului riscului de oboseală de asigurare a siguranței;
 - (9) procesele de promovare a managementului riscului de oboseală.
- (c) Managementul riscului de oboseală corespunde anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități și de regimul aplicabil de specificare a timpului de zbor.
- (d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul managementului riscului de oboseală de asigurare a siguranței demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este menținută.

ORO.FTL.125 Regimuri de specificare a timpului de zbor

- (a) Fără a aduce atingere Directivei 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului european privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, operatorii stabilesc, pun în aplicare și mențin regimuri de specificare a timpului de zbor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de operațiuni efectuate și care respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și ale prezentei subpărți.
- (b) Înainte de a fi puse în aplicare, regimurile de specificare a timpului de zbor se aprobă de către autoritatea competentă.
- (c) Pentru a demonstra conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu prezenta subparte, operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție. În schimb, în cazul în care operatorul dorește să se abată, în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, de la specificațiile de certificare adoptate de agenție, înainte de punerea în aplicare, acesta pune la dispoziția autorității competente o descriere completă a abaterii. Descrierea include toate revizuirile manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că cerințele din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cele din prezenta subparte sunt respectate.

SECȚIUNEA 2

Operatori care efectuează operațiuni de transport aerian comercial

ORO.FTL.200 Baza de reședință

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

ORO.FTL.205 Perioada de serviciu pentru zbor

(a) Operatorul:

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

(b) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor de bază.

- (1) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor, fără utilizarea prelungirilor pentru membrii echipajului aclimatizați, respectă parametrii din următorul tabel:

Tabelul 1: Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor — Membri ai echipajului aclimatizați

Începutul perioadei de serviciu pentru zbor	1–2 sectoare	3 sectoare	4 sectoare	5 sectoare	6 sectoare	7 sectoare	8 sectoare	9 sectoare	10 sectoare
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) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută, respectă parametrii din următorul tabel:

(i) Membri ai echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută

Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor în funcție de sectoare						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- (3) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor, atunci când membrii echipajului se află într-o stare de aclimatizare necunoscută și operatorul a pus în aplicare un

sistem de management al riscului de oboseală, respectă parametrii din următorul tabel:

(ii) Membri ai echipajului aflați într-o stare de aclimatizare necunoscută în conformitate cu managementul riscului de oboseală

Valorile din tabelul de mai jos se pot aplica cu condiția ca sistemul operatorului de management al riscului de oboseală să monitorizeze continuu menținerea performanțelor prevăzute în materie de siguranță.

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

(c) Perioada de serviciu pentru zbor cu raportări diferite pentru începerea serviciului pentru echipajul de zbor și echipajul de cabină.

Ori de câte ori echipajul de cabină solicită mai mult timp decât echipajul de zbor pentru informarea înainte de zbor pentru același zbor sau aceleași serii de zboruri, perioada de serviciu pentru zbor a echipajului de cabină poate fi prelungită cu diferența de timp între momentul raportării pentru începerea serviciului al echipajului de cabină și cel al echipajului de zbor. Diferența nu trebuie să depășească 60 de minute. Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor pentru echipajul de cabină are la bază momentul raportării pentru începerea serviciului al echipajului de zbor pentru perioada proprie de serviciu pentru zbor, dar perioada de serviciu pentru zbor începe la momentul raportării pentru începerea serviciului al echipajului de cabină.

(d) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor, cu utilizarea prelungirilor, fără odihnă în timpul zborului.

(1) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor poate fi prelungită cu până la 1 oră de maximum două ori în oricare 7 zile consecutive. În acest caz:

- (i) perioadele minime de odihnă înainte și după zbor se prelungesc cu 2 ore sau
- (ii) perioada de odihnă după zbor se prelungeste cu 4 ore.

(2) Utilizarea prelungirii se planifică în avans și se limitează la un maxim de:

- (i) 5 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană nu este depășită, sau
- (ii) 4 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este depășită cu 2 ore sau mai puțin, sau
- (iii) 2 sectoare, dacă fereastra de reducere circadiană este depășită cu mai mult de 2 ore.

(3) Prelungirea perioadei maxime zilnice de serviciu pentru zbor de bază, fără perioade de odihnă în timpul zborului, nu se combină cu prelungiri determinate

de perioade de odihnă în timpul zborului sau de perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.

- (4) Atunci când prelungirile se utilizează pentru perioade de serviciu pentru zbor consecutive, perioadele suplimentare de odihnă înainte și după zbor dintre cele două perioade de serviciu pentru zbor prelungite se acordă consecutiv.
- (5) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează limitele pentru prelungirile perioadei maxime zilnice de serviciu pentru zbor de bază, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:
 - (i) numărul de sectoare parcurse;
 - (ii) depășirea ferestrei de reducere circadiană.
- (e) Perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor cu utilizarea de prelungiri determinate de perioade de odihnă în timpul zborului.
 - (1) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează condițiile de prelungire a perioadei maxime zilnice de serviciu pentru zbor de bază cu perioade de odihnă în timpul zborului, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune, luând în considerare:
 - (i) numărul de sectoare parcurse;
 - (ii) perioada minimă de odihnă în timpul zborului alocată fiecărui membru al echipajului;
 - (iii) tipul facilităților pentru odihnă în timpul zborului;
 - (iv) majorarea echipajului de zbor de bază.
- (f) Circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor — putere discreționară a comandantului de bord.
 - (1) Condițiile de modificare a limitelor perioadelor de zbor, de serviciu și de odihnă de către comandantul de bord în cazul unor circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor, care încep la sau după momentul raportării pentru începerea serviciului respectă următoarele:
 - (i) perioada maximă zilnică de serviciu pentru zbor de bază, care rezultă după aplicarea literelor (b), (e) sau a ORO.FTL.220, nu poate fi prelungită cu mai mult de 2 ore, cu excepția cazului în care echipajul de zbor a fost majorat, caz în care perioada maximă de serviciu pentru zbor poate fi prelungită, dar nu cu mai mult de 3 ore;

- (ii) în cazul în care pe sectorul final din cadrul unei perioade de serviciu pentru zbor apar circumstanțe neprevăzute după decolare care duc la depășirea prelungirii permise, zborul poate continua către destinația planificată sau cea de rezervă;
 - (iii) perioada de odihnă după o perioadă de serviciu pentru zbor poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.
- (2) În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce perioada efectivă de serviciu pentru zbor și/sau prelungește perioada de odihnă, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.
 - (3) Comandantul de bord consultă toți membrii echipajului cu privire la nivelurile lor de vigilență înainte de a decide aceste modificări.
 - (4) Operatorul solicită comandantului de bord să îi prezinte un raport atunci când o perioadă de serviciu pentru zbor este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia acestuia.
 - (5) În cazul în care prelungirea unei perioade de serviciu pentru zbor sau reducerea unei perioade de odihnă depășește 1 oră, o copie a raportului, la care operatorul adaugă observațiile sale, se trimite autorității competente în termen de cel mult 28 de zile de la eveniment.
 - (6) Operatorul pune în aplicare un proces care nu are intenție punitivă pentru utilizarea puterii discreționare descrise în această dispoziție și îl descrie în manualul de operațiuni.
- (g) Circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor — raportarea întârziată pentru începerea serviciului

Operatorul instituie proceduri pentru raportarea întârziată pentru începerea serviciului în manualul de operațiuni, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune.

ORO.FTL.210 Perioade de zbor și perioade de serviciu

- (a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru al echipajului nu depășesc:
 - (1) 60 de ore de serviciu pe durata oricărui 7 zile consecutive;
 - (2) 110 ore de serviciu pe durata oricărui 14 zile consecutive;
 - (3) 190 de ore de serviciu pe durata oricărui 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a acestei perioade.

- (b) Timpul total de zbor al zborurilor în care un membru al echipajului este desemnat ca membru al echipajului aflat de serviciu nu depășește:
 - (1) 100 de ore de timp de zbor pe durata oricărui 28 de zile consecutive;
 - (2) 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic;
 - (3) 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricărui 12 luni calendaristice consecutive.
- (c) Serviciul după zbor se consideră ore de lucru. Operatorul specifică în manualul de operațiuni durata minimă a perioadei pentru activitățile după zbor.

ORO.FTL.215 Poziționare

Dacă operatorii poziționează membrii echipajului, se aplică următoarele:

- (a) Poziționarea după raportarea pentru începerea serviciului, dar înainte de operare, se consideră o perioadă de serviciu pentru zbor, dar nu un sector.
- (b) Tot timpul petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.

ORO.FTL.220 Perioada de serviciu fracționat

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

ORO.FTL.225 Perioada de serviciu de permanență și perioada de serviciu la aeroport

Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului pentru serviciul de permanență sau la aeroport, se aplică următoarele, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

- (a) Perioada de serviciu de permanență și perioada de serviciu la aeroport se programează, iar începutul și sfârșitul serviciului de permanență se definesc și se anunță în avans membrilor echipajului în cauză pentru a le oferi posibilitatea de a planifica o perioadă de odihnă corespunzătoare.
- (b) Perioada de serviciu la aeroport se consideră în ansamblu ca perioadă de serviciu, iar perioada de serviciu pentru zbor se consideră în ansamblu începând din momentul începerii serviciului la aeroport.

- (c) Operatorul asigură cazarea membrilor echipajului aflați în serviciu de permanență la aeroport.
- (d) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente:
 - (1) durata maximă a oricărui serviciu de permanență;
 - (2) impactul serviciului de permanență asupra perioadei maxime de serviciu pentru zbor care poate fi atribuită, luând în considerare facilitățile oferite membrilor echipajului pentru odihnă și alți factori relevanți, cum ar fi necesitatea ca membrii echipajului să se prezinte imediat, interferența serviciului de permanență cu programul de somn și/sau notificarea cu suficient timp înainte pentru a permite o perioadă de somn între momentul raportării pentru începerea serviciului și perioada de serviciu pentru zbor alocată;
 - (3) perioada de odihnă minimă de bază după un serviciu de permanență, care nu este urmată de alocarea unei perioade de serviciu pentru zbor;
 - (4) modul în care se ia în considerare timpul petrecut în serviciul de permanență în scopul cumulării orelor de serviciu.

ORO.FTL.230 Rezerva

Dacă operatorii desemnează membri ai echipajului ca rezervă, se aplică următoarele, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile tipului de operațiune:

- (a) Rezerva se planifică;
- (b) Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează următoarele elemente:
 - (1) durata maximă a oricărei perioade de rezervă unice;
 - (2) numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al echipajului.

ORO.FTL.235 Perioade de odihnă

- (a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință.

Perioada minimă de odihnă înainte de o perioadă de serviciu pentru zbor care începe la baza de reședință:

- (1) este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare, sau
 - (2) respectă dispozițiile de la litera (b), în cazul în care operatorul pune la dispoziție cazare corespunzătoare pentru membrii echipajului.
- (b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât baza de reședință.

Perioada minimă de odihnă înainte de o perioadă de serviciu pentru zbor care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau

este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.

(c) Perioada redusă de odihnă

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

- (1) perioada minimă redusă de odihnă;
- (2) prelungirea perioadei de odihnă ulterioare;
- (3) reducerea perioadei de serviciu pentru zbor după o perioadă redusă de odihnă.

(d) Perioade de recuperare și odihnă prelungite la intervale regulate

Regimurile de specificare a timpului de zbor precizează perioadele de recuperare și odihnă prelungite la intervale regulate care să compenseze oboseala acumulată. Perioadele de recuperare și odihnă prelungite la intervale regulate sunt de minim 36 de ore, inclusiv 2 nopți locale, astfel încât să nu fie niciodată mai mult de 168 de ore între sfârșitul unei perioade de recuperare și odihnă prelungite la intervale regulate și începutul următoarei perioade de odihnă și recuperare prelungite. Perioada de odihnă și recuperare prelungită la intervale regulate se prelungește cu 2 zile de două ori pe lună.

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

- (1) efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor perioadei de serviciu pentru zbor;
- (2) oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor speciale;
- (3) o schimbare a bazei de reședință.

ORO.FTL.240 Alimentație

- (a) În timpul perioadei de serviciu pentru zbor se poate avea acces la hrană și băutură, pentru a evita orice afectare a performanței unui membru al echipajului, mai ales atunci când perioada de serviciu pentru zbor depășește 6 ore.
- (b) Operatorul specifică în propriul manual de operațiuni modul în care asigură alimentația membrilor echipajului în timpul perioadei de serviciu pentru zbor.

ORO.FTL.245 Evidența perioadelor de zbor și de serviciu și a perioadelor de odihnă

- (a) Operatorii păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:
 - (1) Evidența individuală pentru fiecare membru al echipajului, care cuprinde:
 - (i) perioadele de zbor;
 - (ii) începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și fiecărei perioade de serviciu pentru zbor;

- (iii) perioadele de odihnă și zilele libere;
 - (iv) baza de reședință repartizată.
- (2) Rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.
- (b) La cerere, operatorul pune la dispoziție copii ale evidenței individuale a perioadelor de zbor și de serviciu și a perioadelor de odihnă pentru:
- (1) membrul echipajului în cauză;
 - (2) un alt operator, în ceea ce privește un membru al echipajului, care este sau devine membru al echipajului operatorului în cauză.
- (c) Evidențele menționate la CAT.GEN.MPA.100 litera (b) subpunctul (5) referitoare la membrii echipajului care îndeplinesc sarcini pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.

ORO.FTL.250 Formarea pentru managementul oboselii

- (a) Operatorul asigură formarea inițială și periodică pentru managementul oboselii a membrilor echipajului, a personalului care se ocupă de repartizarea echipajelor și a personalului administrativ în cauză.
- (b) Această formare respectă un program de formare stabilit de către operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii.