

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 83/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 29 јануари 2014 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за воспоставување на Европската агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ⁽¹⁾, а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата⁽²⁾ ги утврдува техничките услови и административни постапки во врска со воздушните операции што го заменува Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Комисијата⁽³⁾ со исклучок на поддел Н за ограничувањата на времетраење на летот и работното време, како и останатите услови.
- (2) Во согласност со став 2 член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, правилата за спроведување во однос на условите во поглед на времетраење на летот и работното време, како и останатите услови треба да ги вклучуваат сите основни одредби од поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, земајќи ги предвид најновите научни и технички докази.
- (3) Оваа регулатива ги содржи мерките за спроведување наведени во став 5 член 8 и став 2 член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и затоа е потребно да се избрише поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, во согласност со став 3 член 69 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Сепак, поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 треба да продолжи да се применува до крајот на преодниот период предвиден со оваа регулатива и за видовите на операции за кои не се идентификувани мерки за спроведување.
- (4) Оваа регулатива не е во спротивност со ограничувањата и минималните стандарди кои се веќе воспоставени со Директива 2000/79/ЕЗ на Советот⁽⁴⁾, особено одредбите за работното време и деновите надвор од должност, кои секогаш треба да се почитуваат за мобилниот персонал во цивилното воздухопловство. Целта на одредбите од оваа регулатива и други одредби кои се одобрени во согласност со оваа регулатива не е да ги оправдаат сите намалувања во постојните нивоа на заштита на мобилниот персонал. Одредбите од оваа регулатива не исклучува и не е во спротивност со

¹ Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

² Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1

³ Сл. весник L 373, 31 декември 1991 год., стр. 4

⁴ Сл. весник L 302, 1 декември 2000 год., стр. 4

националното социјално законодавство кое обезбедува поголема заштита и на колективните договори во однос на условите за работа, здравје и безбедност при работа.

- (5) Земјите-членки може да отстапат или да направат исклучок од оваа регулатива или од поврзаните спецификации за сертификација, соодветно, со примена на одредбите за степенот на безбедност што е најмалку еднаков на одредбите од оваа регулатива, со цел подобро да ги земе предвид специфичните национални размислувања или оперативните практики. Какви било отстапувања или исклучоци од оваа регулатива треба да се известат и да се решат во согласност со членови 14 и 22 од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008, за да се обезбеди транспарентно и недискриминациско донесување на одлуки врз основа на објективни критериуми.
- (6) Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст "Агенцијата") подготвува предлог-правила за спроведување и истите ги доставува на мислење⁽⁵⁾ до Комисијата, во согласност со став 1 член 19 од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (7) Регулотива (ЕУ) бр. 965/2012 затоа треба да се измени за да се вклучат ограничувањата на времетраењето на летот и работното време, како и условите за одмор.
- (8) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулотива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата се изменува како што следува:

- (1) Во член 2 се додава следнава точка (6):

„(6) `операции на такси превоз во воздух`, за целите на ограничувања на времетраење на летот и работното време, значат операции на нередовен комерцијален воздушен превоз со авион со максимална конфигурација на оперативни патнички места (`MOPSC`) од 19 или помалку`;

- (2) Член 8 се менува како што следува:

„Член 8

Ограничувања на времетраење на летот

⁵ Мислење бр. 4/2012 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 28 септември 2012 година за Регулотивата за утврдување на правилата за спроведување на ограничувањата на времетраење на летот и работното време и условите за одмор (FTL) за комерцијален воздушен транспорт со авиони (CAT) ([http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion 2004-2012.pdf](http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf)).

1. CAT операциите со авиони се предмет на поддел FTL од Анекс III.

2. По пат на отстапување од став 1, такси превозот, службата за итна медицинска помош и CAT операциите со еден пилот со авиони се предмет на став 4 член 8 од Регулатива (ЕЕЗ) број 3922/91 и поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и кон поврзаните национални исклучоци врз основа на проценки на ризикот по безбедноста спроведени од страна на надлежните органи.

3 CAT операциите со хеликоптери се усогласени со националните услови.`;

(3) Се додава следниов член 9а:

` Член 9а.

Агенцијата врши постојана ревизија на ефективноста на одредбите за ограничувања на времетраење на летот и работното време и условите за одмор содржани во Анекси II и III. Најдоцна до 18 февруари 2019 година Агенцијата треба да подготви прв извештај за резултатите од оваа ревизија.

Оваа ревизија вклучува стручно вештачење и се заснова на собраните оперативни податоци со помош на земјите-членки во текот на подолг временски период по датумот на примена на оваа регулатива.

Ревизијата од став 1 го оценува влијанието врз подготвеноста на екипажот на лет најмалку при:

- Должност во траење од повеќе од 13 часа во најповолно време од денот;
- Должност во траење од повеќе од 10 часа во помалку погодно време од денот;
- Должност во траење од повеќе од 11 часа за членови на екипаж во непозната состојба на аклиматизација;
- Должности кои вклучуваат голем број на сектори (повеќе од 6);
- Должности на повик како што се време/состојба на чекање или дежурство, на кои им следуваат должности на лет; и
- Нарушени распореди "

(4) Анекс II се изменува во согласност со Анекс I кон оваа регулатива;

(5) Анекс III се изменува во согласност со Анекс II кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 18 февруари 2016 година.

По пат на отстапување од вториот став, земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат одредбите од точка ORO.FTL.205(д) од Анекс III кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 и да продолжат да ги применуваат постојните национални одредби за одмор за време на летот до 17 февруари 2017 година.

Кога земјата-членка ги применува одредбите од третиот став, таа ја известува

Комисијата и Агенцијата и ги опишува причините за таквата отстапка, нејзиното времетраење, како и програмата за спроведување која ги содржи предвидените активности и соодветните рокови.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 29 јануари 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

Анекс I

Во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се додаваат следниве точки ARO.OPS.230 и ARO.OPS.235:

`ARO.OPS.230 Одредување на нарушени распореди

За целите на ограничувањата на времетраењето на летот, надлежниот орган определува во согласност со дефинициите за `ран тип` и `доцен тип` на нарушени распореди во точка ORO.FTL.105 од Анекс III, кој од овие два вида на нарушување во распоредот се однесува на операторите на CAT под негова надлежност.

ARO.OPS.235 Одобрување на поединечни шеми за спецификација за времетраењето на летот

(а) Надлежниот орган ги одобрува шемите за спецификација за времетраењето на летот предложени од операторите на CAT доколку операторот покаже согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и поддел FTL од Анекс III кон оваа регулатива.

(б) Доколку шемата за спецификација за времетраењето на летот, предложена од страна на операторот, отстапува од важечките спецификации од уверението за работа издадено од страна на Агенцијата, надлежниот орган ја применува постапката наведена во став 2 член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(в) Кога шемата за спецификација за времетраењето на летот, предложена од страна на операторот, отстапува од правилата за спроведување, надлежниот орган ја применува постапката наведена во став 6 член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(г) Одобрените отстапувањата или исклучоци, откако ќе бидат применети, се оценуваат за да се утврди дали таквите отстапки или исклучоци се потврдени или изменети. Надлежниот орган и Агенцијата вршат независна проценка врз основа на информациите обезбедени од страна на операторот. Проценката треба да биде пропорционална, транспарентна и заснована на научни принципи и знаење.`

АНЕКС II

Во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се додава следниов поддел FTL:

"ПОДДЕЛ FTL

ОГРАНИЧУВАЊА НА ВРЕМЕТРАЕЊЕТО НА ЛЕТОТ И РАБОТНОТО ВРЕМЕ, КАКО И УСЛОВИТЕ ЗА ОДМОР

ДЕЛ 1

Општо

ORO.FTL.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите кои треба да бидат исполнети од страна на операторот и неговите членови на екипажот во врска со ограничувањата на времето за летот и работното време како и условите за одмор за членовите на екипажот.

ORO.FTL.105 Дефиниции

За целите на овој поддел се применуваат следниве дефиниции:

- (1) 'аклиматизиран' означува состојба во која циркадијалниот биолошки часовник на членот на екипаж е синхронизиран со временската зона во која се наоѓа тој член на екипажот. Членот на екипаж се смета дека е аклиматизиран со временската зона со разлика од 2 часа по локално време на местото на поаѓање. Кога локалното време на местото каде што започнува должноста се разликува за повеќе од 2 часа од локалното време каде започнува следната должност, членот на екипажот, за пресметување на максималниот период на летање при дневни услови, се смета дека е аклиматизиран во согласност со вредностите од табела 1.

Табела 1

Временската разлика (ч) помеѓу референтното време и локалното време каде членот на екипажот ја започнува следната должност	Времето што поминало од пријавувањето на должност во референтното време				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96 – 119:59	≥ 120
< 4	Б	Г	Г	Г	Г
≤ 6	Б	Ќ	Г	Г	Г

≤ 9	Б	Ќ	Ќ	Г	Г
≤ 12	Б	Ќ	Ќ	Ќ	Г

‘Б’ значи аклиматизиран на локалното време на временската зона за полетување,

‘Г’ значи аклиматизиран на локалното време каде членот на екипажот ја започнува неговата/нејзината следна должност, и

‘Ќ’ значи дека членот на екипажот е во непозната состојба на аклиматизација;

- (2) ‘референтно време’ е локално време во точката на пријавување во временската зона со разлика од два часа од локалното време, на кое членот на екипажот е аклиматизиран;
- (3) ‘сместување’ за целите на дежурствата и поделеното работно време е мирно и удобно место кое не е отворено за јавноста, а каде може да се контролира осветлувањето и температурата и е соодветно опремено за членот на екипажот да може да спие со доволен капацитет за сите членови на екипажот кои се присутни во исто време, со пристап до храна и пијалаци;
- (4) ‘соодветно сместување’ за целите на дежурство и поделеното работно време и одмор, е посебна соба за секој член на екипажот во мирна атмосфера и комплетно опремена со кревет, со доволна вентилација, уред за регулирање на температурата и интензитетот на светлина, како и пристап до храна и пијалаци;
- (5) ‘зголемен екипаж на лет’ е екипаж на лет кој се состои од повеќе од минималниот број на членови потребни за управување со воздухопловот, дозволувајќи му на секој член на екипажот да ја напушти доделената работна позиција, за целите на одмор за време на летот, и да биде заменет од друг соодветно квалификуван член на екипажот на лет.
- (6) ‘пауза’ е временскиот период за време на должноста на лет кој е пократок од периодот за одмор, а кој се смета за должност и за чие времетраење членот на екипаж е ослободен од сите должности.
- (7) ‘одложено јавување на должност’ е одложување на планираното времетраење на должност на лет (FDP) од страна на операторот пред членот на екипажот да го напушти местото за одмор;
- (8) ‘нарушен распоред’ е распоредот на екипажот на лет кој ја попречува можноста за спиење во текот на оптималното време за спиење со вклучување на времетраење на FDP или комбинација од FDP кои се совпаѓаат, почнуваат или завршуваат во секое време од денот или ноќта, каде што членот на екипажот е аклиматизиран. Нарушувањето на распоредот може да се должи на рано започнување, касно завршување или ноќна смена;

- (a) нарушување во распоредот на `ран тип` е:
- (i) за `рано започнување` е должност која започнува во периодот помеѓу 5:00-05:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран; и
 - (ii) за `касно завршување` е должност која завршува во периодот помеѓу 23:00-01:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран.
- (б) нарушување во распоредот на `доцен тип` е:
- (i) за `рано започнување` е должност која започнува во периодот помеѓу 5:00-06:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран; и
 - (ii) за `касно завршување` е должност која завршува во периодот помеѓу 00:00-01:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран.
- (9) `ноќна смена` е времето на должност кое се вкрстува со кој било дел на периодот помеѓу 2:00-04:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран;
- (10) `должност` е секоја задача која членот на екипажот ја извршува за операторот, вклучувајќи го и летањето, административната работа, давање или примање на обука и проверка, позиционирање и некои елементи на дежурство;
- (11) `период на должност` е време кое започнува кога операторот бара од членот на екипажот да известува за, или да започне со должност, а завршува кога лицето е ослободено од сите должности, вклучително должностите по летот.
- (12) `времетраење на должност на лет (FDP)` е период кој започнува кога од членот на екипажот се бара да се пријави на должност која вклучува сектор или серија од сектори, а завршува кога воздухопловот застанува и се гаснат моторите, на крајот на последниот сектор на кој членот на екипажот дејствува како оперативен член на екипажот.
- (13) `времетраење на лет` за авиони и едрилици на моторен погон е времето од моментот кога воздухопловот првпат се придвижува од неговото паркинг место заради полетување се до моментот на целосно застанување на определеното место за паркинг и сите мотори или пропелери се изгаснати;
- (14) `домашна база` е местото доделено од страна на операторот на членот на екипажот од каде членот на екипажот вообичаено го започнува и го завршува периодот на серијата должности и каде, во нормални услови, операторот не е одговорен за сместувањето на засегнатиот член на екипажот на лет;
- (15) `локален ден` е период од 24 часа со почеток во 00:00 по локално време;

- (16) `локална ноќ` е период од 8 часа помеѓу 22:00-08:00 по локално време;
- (17) `оперативен член на екипаж` е член на екипаж кој ги врши должностите во воздухопловот за време на сектор;
- (18) `позиционирање` се подразбира превоз на неоперативен член на екипажот од едно место до друго, по наредба на операторот, со исклучок на:
- времето на патување од приватното место за одмор до назначеното место за пријавување во домашната база и обратно, и
 - време за локално преместување од местото за одмор до почетокот на должноста и обратно;
- (19) `простор за одмор` значи кабина или седиште со подлошка за нозе и стапала каде што екипажот може да спие во воздухопловот;
- (20) `резерва` е временскиот период во кој операторот бара од екипажот да бидат достапни за да добијат задолженија за време на FDP, позиционирање или друга должност за која се известени најмалку 10 часа однапред;
- (21) `време за одмор` е постојан, непрекинат и дефиниран временски период, по или пред должностите, за кое време членот на екипажот е ослободен од сите должности, дежурства и резерви;
- (22) `ротација` е должност или серија на должности, вклучувајќи и најмалку една должност на лет, периоди на одмор надвор од домашната база, започнувајќи во домашната база и завршувајќи со враќање во домашната база за време на одмор кога операторот веќе не е одговорен за сместувањето на членот на екипажот;
- (23) `слободен ден`, за целите на усогласување со одредбите од Директива 2000/79/EЗ (*) на Советот, е време кога членот на екипажот е ослободен од сите должности и дежурства и се состои од еден ден и две локални ноќи и за што е известен однапред. Времето за одмор може да биде вклучено како дел од слободниот ден;
- (24) `секторот` е сегмент од времетраење на FDP помеѓу првото придвижување на воздухопловот заради полетување се до моментот на целосно застанување по слетување на определеното место за паркинг;
- (25) `време/состојба на чекање` е однапред најавен и одреден временски период во кој операторот бара од член на екипажот да биде достапен да ги преземе должностите за лет, позиционирање или друга обврска без вклучен период за одмор;
- (26) `дежурство на аеродромот` е дежурство кое се врши на аеродромот;
- (27) `останато дежурство` е дежурство кое се врши од дома или во соодветно сместување;

* Сл. весник L 302, 1 декември 2000 год., стр. 57.

(28) `циркадијален период (WOCL)` е периодот помеѓу 2:00-05:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран.

ORO.FTL.110 Одговорности на операторот

Операторот мора да:

(а) доволно рано да го објави распоредот на должностите за да им овозможи на членовите на екипажот да планираат соодветно време за одмор;

(б) се осигури дека периодите на должностите во лет се планирани на начин кој им овозможува на членовите на екипажот да бидат доволно одморени за да можат да работат до задоволително ниво на безбедност во сите околности;

(в) го утврди времето на пријавување кое овозможува доволно време за обврските на земја;

(г) го земе предвид односот помеѓу фреквенцијата и шемата на периодите на должност на лет и одмор и да обрне внимание на кумулативните влијанија од долгите работни часови, комбинирани со минимално време на одмор;

(д) ги распределува должностите со кои се избегнуваат практиките кои предизвикуваат сериозно нарушување на циклусите на сон/работа, како префрлување на должностите на дневна/ноќна служба;

(ѓ) да е во согласност со одредбите кои се однесуваат на нарушување на распоредите во согласност со ARO.OPS.230;

(е) да обезбеди доволно време за одмор, кој ќе им овозможи на членовите на екипажот да се рехабилитираат од претходните должности и да се одморат пред следниот период за летање;

(ж) планираат повторливо продолжено време за одмор и ги известат членовите на екипажот навремено;

(з) планираат должности на лет со цел да се завршат во рамки на дозволеният период за лет земајќи го предвид времето потребно за должностите пред летот, секторот и периодите на опслужување на летот помеѓу два лета;

(с) промена на распоредот на планот за летање и/или на екипажот доколку конкретната операција трае подолго од максималното дозволено време на должностите на летот на повеќе од 33% од должностите на лет на тој распоред во текот на редовната сезона на летови.

ORO.FTL.115 Одговорности на членовите на екипажот

Членовите на екипажот:

(а) се во согласност со точка CAT.GEN.MPA.100(б) од Анекс IV (Дел-САТ); и

(б) на најдобар начин ги користат дадените можности и капацитети за одмор и на соодветен начин ги планираат и користат периодите за одмор.

ORO.FTL.120 Справување со ризикот од замор (FRM)

(а) Кога во овој поддел или во применливите спецификации за сертификација се бара справување со ризикот од замор (FRM) операторот воспоставува, спроведува и одржува FRM како составен дел од својот систем за управување. FRM обезбедува усогласеност со суштинските услови во точки 7(ѓ), 7(е) и 8 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. FRM е опишано во упатството за употреба.

(б) Основаното, спроведеното и одржуваното справување со ризикот од замор (FRM) предвидува континуирано подобрување на целокупната ефикасност на FRM и го вклучува следното:

(1) опис на филозофијата и принципите на операторот во поглед на FRM, именуван како политика за справување со ризикот од замор (FRM);

(2) документација на процесите за справување со ризикот од замор (FRM), вклучувајќи го и процесот со кој екипажот се потсетува на своите одговорности и постапката за изменување на оваа документација;

(3) научни принципи и знаења;

(4) процесот на утврдување на штета и процена на ризик кој им овозможува на операторите управување со оперативниот ризик/-ци, а кој произлегува од континуиран замор на членот на екипажот;

(5) процесот на намалување на ризикот кој обезбедува определени дејствија за поправање на состојбата мора да биде брзо спроведен, кои се потребни за ефикасно да се ублажи на ризикот/-ците на операторот кој/кои се резултат на замор на членот на екипажот и за континуирано следење и редовна проценка на намалување на ризиците од замор постигнат со такви дејствија;

(6) процесите за да се осигура безбедноста на справување со ризикот од замор (FRM);

(7) процеси за промоција на справување со ризикот од замор (FRM).

(в) справувањето со ризикот од замор (FRM) одговара на шемата за спецификација за времето на лет, големината на операторот и на природата и сложеноста на активностите, земајќи ги предвид опасностите и поврзаните ризици својствени за овие активности и применливата шема за спецификација за времето на лет.

(г) Операторот презема активности за намалување на ризикот, кога процесот за обезбедување на безбедноста за справување со ризикот од замор (FRM) покажува

дека не се одржува соодветна безбедност.

ORO.FTL.125 Шеми на спецификација за времето на летот

(а) Операторите утврдуваат, спроведуваат и одржуваат шеми за спецификација за времето на летот кои одговараат на видот/-вите на операции кои се извршуваат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој поддел и други применливи закони, вклучувајќи ја и Директива 2000/79 / ЕЗ.

(б) Пред нивното спроведување, шемите за спецификација за времето на летот, вклучувајќи ги сите поврзани FRM, доколку е потребно, треба да бидат одобрени од страна на надлежниот орган.

(в) За докажување на усогласеност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и овој поддел, операторот ги применува важечките спецификации за сертификација усвоени од страна на Агенцијата. Во спротивно, доколку операторот сака да отстапи од овие спецификации за сертификација во согласност со став 2, член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, му обезбедува на надлежниот орган детален опис за планираните отстапувања пред нивното спроведување. Описот ги вклучува сите ревизии на прирачници или постапки кои можат да бидат соодветни, како и проценката која покажува дека условите од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и од овој поддел се исполнети.

(г) за целите на точка ARO.OPS.235(г) во рок од 2 години од спроведувањето на отстапувањата или исклучоците, операторот собира податоци за одобрени отстапувања или исклучоци и ги анализира тие податоци со примена на научни принципи за оценување на ефектите од отстапувањата и исклучоците за заморот на членовите на екипажот. Таква анализа му се доставува на надлежниот орган во форма на извештај.

ДЕЛ 2

Оператори на комерцијален воздушен сообраќај

ORO.FTL.200 Домашна база

Операторот доделува домашна база за секој член на екипажот.

ORO.FTL.205 Времетраење на должност на лет (FDP)

(а) Операторот е должен:

(1) да го дефинира времето на пријавување соодветно за секоја индивидуална операција, земајќи ги предвид ORO.FTL.110 (в);

(2) да воспоставува постапки кои дефинира како капетанот, во случај на посебни околности кои би можеле да доведат до голем замор и по консултации со засегнатите членови на екипажот, го намалува реалното времетраење на должност на лет (FDP) и/или го зголемува времето за одмор а се со цел да се елиминираат негативните ефекти врз безбедноста летот.

(б) Основно максимално дневно времетраење на должност на лет (FDP).

(1) Максимално дневно времетраење на должност на лет (FDP) без продолжување за аклиматизирани членови на екипажот е во согласност со следнава табела:

Табела 2
Максимално дневно времетраење на должност на лет (FDP) – аклиматизирани членови на екипаж

Почеток на FDP во референтно време	1-2 сектори	3 сектори	4 сектори	5 сектори	6 сектори	7 сектори	8 сектори	9 сектори	10 сектори
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
1700-04-59	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 времетраење на должност на лет (FDP) кога членови на екипаж се наоѓаат во некоја непозната состојба на аклиматизација е во согласност со следнава табела:

Табела 3

Членовите на екипажот во непозната состојба на аклиматизација

Максимално дневно FDP 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 времетраење на должност на лет (FDP) кога членови на екипажот на лет се наоѓаат во некоја непозната состојба на аклиматизација, а операторот го имплементирал FRM во согласност со следнава табела:

Табела 4

Членовите на екипажот во непозната состојба на аклиматизација според FRM

Вредностите на следнава табела се применуваат земено во предвид дека FRM на операторот постојано го следи одржувањето на потребните перформанси за безбедноста.

Максимално дневно FDP според секторите						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(в) FTP со различна време на пријавување за екипажот на лет и кабинскиот персонал.

Доколку на кабинскиот персонал му е потребно повеќе време отколку на екипажот на лет за давање упатства пред лет за истиот сектор или серии на сектори, FDP на кабинскиот персонал може да биде продолжен преку разликата во времето на пријавување помеѓу кабинскиот персонал и екипажот на лет. Разликата не треба да надминува 1 час. Максималната дневна FDP за кабинскиот персонал се заснова на времето кога екипажот на лет известува за нивниот FDP, но FDP започнува во моментот на пријавување на кабинскиот персонал.

(г) Максималното дневно FDP за аклиматизираните членови на екипажот со употреба на продолжувања без одмор за време на летот.

- (1) Максималното дневно FDP може да се прошири и до еден час најмногу два пати во рок од 7 последователни дена. Во тој случај:
 - (i) минималните периоди за одмор пред и по летот мора да се зголемат за 2 часа; или
 - (ii) периодот на одмор по летот се зголемува за 4 часа.
- (2) Кога продолжувањата се користат за последователни FDP се обезбедува последователно дополнителен период за одмор пред и по лет помеѓу два продолжени FDP според потстав 1.
- (3) Употребата на продолжувањето се планира однапред и е ограничена на максимум од:
 - (i) 5 сектори кога WOCL не е пресретнато; или
 - (ii) 4 сектори кога WOCL не е пресретнато за 2 часа или помалку; или
 - (iii) 2 сектора кога WOCL не е пресретнато за повеќе од 2 часа.
- (4) Продолжувањето на максималното дневно FDP без одмор за време на летот не треба да се комбинира со продолжувања поради одмор за време на летот или поделената должност во рамките на истиот период на должност.

(5) Шемите за спецификација за времето на лет се дефинираат ограничувањата за продолжување на максималните основни дневни FDP во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операцијата, водејќи сметка за:

- (i) бројот на сектори кои се прелетуваат; и
- (ii) пресретнатото WOCL.

(д) Максималната дневно FDP со примена за продолжување на одмор за време на летот.

Шемите за спецификација за време на летот ги утврдуваат условите за продолжување на максималното основно дневно FDP со одмор за време на летот во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операцијата, водејќи сметка за:

- (i) бројот на сектори кои се прелетуваат;
- (ii) минималното време на одмор за време на летот наменето за секој член на екипажот;
- (iii) типот на простор наменет за одмор за време на летот; и
- (iv) зголемувањето на основниот екипаж на лет.

(ѓ) Непредвидени околности во летечките операции - дискреција на капетанот

(1) Услови за измени на ограничувањата на времето на должност во лет, периодите на должност и одмор од страна на капетанот на воздухопловот во случај на непредвидени околности на летечките операции, кои започнуваат за време на или по времето за пријавување, се во согласност со следново:

- (i) максимално дневно FDP кое произлегува по примената на точки (б) и (д) од точка ORO.FTL.205 или точка ORO.FTL.220 може да не се зголеми за повеќе од 2 часа, освен во случај на зголемен екипаж на лет, во кој случај максималното времетраење на должност на лет може да се зголеми до не повеќе од 3 часа;
- (ii) доколку во последниот сектор во рамки на FDP е надминато дозволеното надминување поради непредвидени околности по полетувањето, летот може да продолжи до планираното одредиште или алтернативен аеродром; и
- (iii) периодот за одмор по FDP може да се намали, но никогаш не може да биде пократок од 10 часа.

(2) Во случај на непредвидени околности кои би можеле да доведат до сериозен степен на замор, капетанот на воздухопловот го намалува фактичкото времетраење на должностите на летот и/или го зголемува времето на одмор, со цел да се елиминира каков било негативен ефект врз безбедноста на летот.

- (3) Капетанот на воздухопловот се консултира со сите членови на екипажот за нивното на нивната будност пред да одлучи за промените од потставови 1 и 2.
 - (4) Капетанот на воздухопловот поднесува извештај до операторот кога FDP се зголемува или периодот за одмор се намалува според неговото дискреционо право.
 - (5) Кога зголемувањето на FDP или намалувањето на периодите на одмор надминува еден час, операторот испраќа копија од извештајот на надлежниот орган во рок од 28 дена по настанот, при што операторот додава свои забелешки.
 - (6) Операторот спроведува неказнувачки процес за користење на дискреционото право во согласност со оваа одредба и тоа го опишува во оперативниот прирачник.
- (е) Непредвидени околности во летечките операции - одложено пријавување

Операторот воспоставува постапки во оперативниот прирачник за одложено пријавување во случај на непредвидени околности, во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операцијата.

ORO.FTL.210 Време на летање и периоди на должност

(а) Вкупниот број на часови поминати на должност кои му се доделени на членот на екипажот, не треба да надминува:

- (1) 60 часа на должност во кои било 7 последователни денови;
- (2) 110 часа на должност во кои било 14 последователни денови; и
- (3) 190 часа на должност во кои било 28 последователни денови, кои се групирани што е можно порамномерно, во текот на овој период.

(б) Вкупното времетраење на лет на секторите на кои е распределен член на екипаж како оперативен член на екипаж, не надминува:

- (1) 100 часа на лет во кои било 28 последователни денови;
- (2) 900 часа на лет во која било календарска година; и
- (3) 1 000 часа на лет во кои 12 последователни месеци од годината.

(в) Должноста по летот се смета за период на должност. Операторот во својот оперативен прирачник го одредува минималното времетраење на должностите по летот.

ORO.FTL.215 Позиционирање

Доколку операторот позиционира член на екипаж, се применува следново:

(а) позиционирањето по пријавување а пред управување се смета за FDP, но не се смета за сектор;

(б) целото време поминато во позиционирање се смета како период на должност.

ORO.FTL.220 Поделена должност

Условите за продолжување на основното максимално дневно FDP поради пауза на земја е во согласност со следново:

(а) шемите за спецификација за времето на летот ги одредуваат следните елементи за поделена должност во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат врз типот на операција:

(1) Минималното времетраење на пауза на земјата; и

(2) можноста за проширување на FDP која е пропишана во точка (б) од ORO.FTL.205 земајќи го предвид траењето на паузата на земја, просториите кои се обезбедени за одмор на членот на екипажот и другите релевантни фактори.

(б) паузата на земја во целост се смета за FDP.

(в) на поделената должност не и следи намален одмор.

ORO.FTL.225 Време на чекање и должности на аеродромот

Доколку операторот назначи членови на екипажот на време на чекање или на која било должност на аеродромот, се применува следново во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за типот на операција:

(а) време на чекање и каква било должност на аеродромот се назначени во распоредот за работа, а почетокот и крајот на времето на чекање за засегнатите членови на екипажот се определени и известени однапред а се со цел да се овозможи планирање на соодветно време за одмор;

(б) член на екипаж се смета во состојба на чекање на аеродромот од пријавувањето во моментот на пријавата до крајот на известувачкиот период на состојбата на чекање на аеродромот;

(в) состојбата на чекање на аеродромот се смета како период на должност за целите на точки ORO.FTL.210 и ORO.FTL.235;

(г) секоја должност на аеродромот во целост се смета за време на должност и FDP се смета во целост од времето на пријавување на должност на аеродромот.

(е) операторот обезбедува сместување за член на екипажот кој е во состојба на чекање на аеродромот;

(ѓ) шемите за спецификација за време на летот треба да ги одредат следниве елементи:

- (1) максималното времетраење на каква било состојба на чекање;
- (2) влијанието на времето поминато во состојба на чекање на максимално FDP кое може да се додели, земајќи ги предвид просториите предвидени за членот на екипажот да се одмора и другите релевантни фактори, како што се:
 - потребата за непосредна подготвеност на членот на екипажот,
 - влијанијата на времето на чекање врз сонот, и
 - навремено известување за да се обезбеди можност за спиење помеѓу повикот на должност и доделените FDP;
- (3) минимално време за одмор по времето на чекање кое не води кон доделување на FDP;
- (4) како времето поминато во состојба на чекање освен во состојба на чекање на аеродромот се смета за целите на кумулативните периоди на должност.

ORO.FTL.230 Резерва

Доколку операторот ги назначи членовите на екипажот како резервен персонал, се применуваат следниве елементи во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операција:

- (а) резервниот персонал треба да биде вклучен во распоредот на работното време;
- (б) шемите за спецификација за времето на летот ги содржи следниве елементи:
 - (1) максималниот период на траење на единечен резервен период;
 - (2) бројот на последователни резервни денови кои можат да бидат доделени на член на екипажот.

ORO.FTL.235 Време за одмор

- (а) Минимален период за одмор во домашната база.
 - (1) Минималниот период за одмор кој се обезбедува пред почетокот на FDP во домашната база треба да трае најмалку колку претходниот период на должност или 12 часа, зависно кое е подолго.
 - (2) По пат на отстапување од точка (1) минималниот период на одмор според точка (б) се применува доколку операторот обезбеди соодветно сместување за член на екипажот во домашната база.
- (б) Минимален период за одмор надвор од основната база.

Минималниот период за одмор кој се обезбедува пред почетокот на FDP надвор од домашната база треба да трае најмалку колку и претходниот период на должност или 10 часа, зависно кое е подолго. Овој период вклучува можност за спиење од 8 часа, не вклучувајќи го времето потребно за патување и за другите физиолошки потреби.

(в) Скратен одмор

По пат на отстапување од точки (а) и (б), шемите за спецификација за време на летот можат да го скратат минималното време на одмор во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операција и земајќи ги предвид следните елементи:

- (1) минимален скратен период за одмор;
- (2) зголемување на последователниот период за одмор; и
- (3) скратување на FDP по скратениот одмор.

(г) Повторливи продолжени периоди на одмор за рехабилитација

Шемите за спецификација за времето на летот ги одредуваат повторливите продолжени периоди на одмор за рехабилитација, со цел да се компензира кумулативниот замор. Минималниот повторлив продолжен период на одмор за рехабилитација е 36 часа, вклучувајќи и две локални ноќи, и во секој случај времето помеѓу крајот на еден повторлив продолжен период на одмор за рехабилитација и почетокот на следен повторлив продолжен период на одмор за рехабилитација не треба да надминува 168 часа. Повторливиот продолжен период на одмор за рехабилитација се зголемува до 2 локални дена, двапати, секој месец.

(е) Шемите за спецификација за времето на летот одредуваат дополнителни периоди на одмор во согласност со важечките спецификации за сертификација за да се надомести за:

- (1) влијанијата од разликата во временските зони и проширувањата на FDP;
- (2) дополнителниот кумулативен замор поради нарушување во распоредот; и
- (3) промена на домашната база.

ORO.FTL.240 Исхрана

(а) Во текот на FDP мора да биде можно да се земе храна и пијалаци, со цел да се избегнат негативните ефекти врз ефикасноста на работата на членот на екипажот, особено кога FDP е подолго од 6 часа.

(б) Операторот е должен во својот оперативен прирачник да опише како да се обезбедат членовите на екипажот со храна за време на FDP.

ORO.FTL.245 Евиденција на домашната база, времетраење на лет, должност и време за одмор

(а) Операторот е должен да води, за период од 24 месеци:

(1) поединечна евиденција за секој член на екипажот, вклучувајќи:

- (i) времетраења на лет;
- (ii) почеток, траење и крај на секоја должност и FDP;
- (iii) периоди за одмор и слободно време од сите должности; и
- (iv) доделена домашна база.

(2) Извештаи за продолжени периоди на должност на летање и скратени периоди на одмор.

(б) По барање, операторот треба да обезбеди копии од индивидуалните записи од времето на летање, периодите на должност и одмор на:

- (1) засегнатите членови на екипажот; и
- (2) на друг оператор, заедно со членот на екипажот, кој станал или ќе стане член на екипажот на засегнатиот оператор.

(в) Евиденцијата наведена во точка CAT.GEN.MPA.100(б)(5) во врска со членови на екипажот кои ги вршат должностите за повеќе од еден оператор треба да се чува 24 месеци.

ORO.FTL.250 Обука за управување со замор

(а) Операторот обезбедува почетна обука и обука за обнова на знаење за управување со замор за членовите на екипажот, персоналот кој е одговорен за подготовка и одржување на распоредот за работа на екипажот и засегнатиот персонал за управување.

(б) Оваа обука следи програмата за обука која е основана на операторот и е опишана во оперативниот прирачник. Програмата за обука треба да ги опфати сите можни причини и влијанија на заморот и мерките за негово спречување.`