ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2026/1979 НА КОМИСИЯТА

от 8 септември 2026 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка във връзка с въздухоплавателните таксиметрови услуги, полетите за спешно медицинско осигуряване и експлоатацията с един пилот

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 ([1]) на Съвета, и по-специално член 32, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) определя техническите изисквания и административните процедури, свързани с въздушните операции, включително ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка (FTL) за операторите за търговски въздушен транспорт (ТВТ) със самолети, които се използват за изпълнение на редовни и чартърни операции.

(2) При изготвянето на изискванията за FTL за операторите за ТВТ съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 беше взето решение въпросите относно FTL във връзка с въздухоплавателните таксиметрови услуги, полетите за спешно медицинско осигуряване и експлоатацията с един пилот да бъдат разгледани на по-късен етап, за да се даде възможност за събиране на научни доказателства относно факторите, влияещи върху умората при тези операции.

(3) В съответствие с член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 965/2012 FTL за операторите на самолети за ТВТ, които се използват за въздухоплавателни таксиметрови услуги, полети за спешно медицинско осигуряване (AEMS) и експлоатация с един пилот, са предмет на изискванията, определени в националното законодателство, както е посочено в член 8, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([3]) и в подчаст P от приложение III към същия регламент. Тази дерогация следва да остане в сила, докато новите мерки не започнат да се прилагат в съответствие с настоящия регламент.

(4) Изискванията на подчаст P от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 са разработени за целите на редовните и чартърните операции с многочленен екипаж. Въпреки това те се прилагат и за въздухоплавателните таксиметрови услуги по заявка, AEMS и експлоатацията с един пилот, независимо от разликите между тези операции и операциите с многочленен екипаж и от типа на използваното ВС. По същия начин подчаст P от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 не определя максимален дневен период на полетното дежурство при експлоатация с един пилот и AEMS и не предвижда готовност, почивка по време на полета и разделено дежурство. Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде изменен, така че да включва подходящи FTL за операции на търговския въздушен транспорт със самолети, използвани за въздухоплавателни таксиметрови услуги, AEMS и експлоатация с един пилот.

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. 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 (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Естеството на задълженията на пилота при авиационни операции като въздухоплавателни таксиметрови услуги и AEMS се различава значително от това на пилота при редовни или чартърни операции, тъй като пилотите при операциите, свързани с въздухоплавателни таксиметрови услуги и AEMS, обикновено изпълняват по-малко, но по-дълги полети. Операциите, свързани с въздухоплавателни таксиметрови услуги и AEMS, изискват 24-часова дейност, която може да включва работа на смени, нощни операции, извънредни и непредвидими графици и чести промени на часовите зони. Поради това между задължителните правила и основаните на летателните характеристики правила следва да се установи справедлив баланс, тъй като прилагането на сходни правила за коренно различни експлоатационни условия е в противоречие с целта за осигуряване на високо и еднакво равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза.

(6) Следва да бъдат въведени конкретни мерки за смекчаване в съответствие с целите за защита от риск, определени в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139, с цел отразяване на оперативните условия в сектора, включително естеството на полетите при операциите, свързани с въздухоплавателни таксиметрови услуги и AEMS, които не са достъпни за обществеността, както и вида и мащаба на операциите, които са по-малко сложни и се изпълняват с по-малко сложни самолети в сравнение с редовните или чартърните операции. Всяка от тези мерки за смекчаване следва да бъде целенасочена и да се отнася към установените рискове от умора, произтичащи от конкретни практики за съставяне на работни графици, време за дежурства или режими на почивка.

(7) За да се отчетат по-добре конкретните национални особености или оперативни практики, на държавите членки следва да се предостави възможност да се отклоняват от някои от въведените с настоящия регламент разпоредби или да се отклоняват от съответните сертификационни спецификации, като прилагат изисквания, осигуряващи равнище на безопасност, което е поне еквивалентно на предвиденото в разпоредбите на настоящия регламент. Всяка дерогация или отклонение от настоящия регламент следва да бъдат нотифицирани и да са в съответствие с правилата, определени в член 71 и член 76, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139, с цел гарантиране на прозрачни и недискриминационни решения въз основа на обективни критерии.

(8) За да се осигури плавен преход от приложимата в момента подчаст P от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 и националните разпоредби на държавите членки, на операторите и на компетентните органи на държавите членки следва да се предостави достатъчно време да актуализират своите оперативни документи, да внедрят подходящи софтуерни инструменти и да обучат съответния персонал в изпълнение на новите мерки. Съответно началната дата на прилагане на настоящия регламент следва да бъде отложена.

(9) Точка ARO.OPS.235 от приложение II и точка ORO.FTL.125 от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъдат актуализирани, за да се приведат в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и да се премахнат остарелите препратки, без това да води до отрицателни икономически, социални или административни последици за членовете на екипажите на ВС, операторите или компетентните органи. С цел подпомагане на националните компетентни органи при актуализирането на процедурите им за одобрение, тези разпоредби следва да се прилагат за редовните и чартърните операции, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

(10) Въпреки че съществуващата нормативна уредба вече изисква от компетентните органи на държавите членки да наблюдават и проследяват докладваните събития, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване, с цел да се гарантира най-високо равнище на авиационна безопасност и да се намалят рисковете, свързани с умората, е важно прилагането на новите правила да се наблюдава активно от държавите членки и от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“), която съгласно член 85, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139 е оправомощена да извършва проверки и други надзорни дейности с цел да се гарантира еднаквото прилагане на посочения регламент и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

(11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на Становище № 02/2026 ([4]), издадено от Агенцията в съответствие с член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022026.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1. В член 2, първа алинея се добавят следните точки 16, 17 и 18:

„16. „полет за спешно медицинско осигуряване със самолет (AEMS)“ означава полет със самолет, при който незабавното и бързо транспортиране е от съществено значение и който отговаря на всички посочени по-долу условия:

а) има за цел да се улесни спешната медицинска помощ чрез превоз на едно или повече от следните:

i) медицински персонал;

ii) медицински консумативи (оборудване, кръв, органи, лекарства);

iii) болни или ранени лица и други пряко свързани лица;

б) включва прелетени сектори с цел позициониране на самолет, предназначен за превоз на лицата, посочени в буква а), подточка i) или iii), или на медицинските консумативи, посочени в буква а), подточка ii), или за връщане на самолета в оперативната база за AEMS;

17. „редовна операция“ означава поредица от полети, която отговаря на всички посочени по-долу условия:

i) на всеки полет има места или капацитет за превоз на товари или поща, които могат да бъдат закупени индивидуално от обществеността пряко от въздушния превозвач или от негови упълномощени представители;

ii) извършва се с цел обслужване на движението между същите две или повече летища по един от следните начини:

— съгласно публикувано разписание;

— с полети, толкова редовни и чести, че да представляват разпознаваема систематична поредица;

18. „чартърна операция“ означава чартърен превоз по заявка при операция на ТВТ със самолет с максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) от 20 или повече места.“

2. Член 8 се заменя със следното:

„*Член 8*

Ограничения на полетното време

1. Операциите на ТВТ със самолети, използвани за редовни и чартърни операции, са предмет на изискванията на подчаст FTL A от приложение III. Операциите на ТВТ със самолети, използвани за полети за спешно медицинско осигуряване и въздухоплавателни таксиметрови услуги, са предмет на изискванията на подчаст FTL Б от приложение III.

2. Що се отнася до ограниченията на полетното време и изискванията за почивка, операциите на ТВТ с вертолети са предмет на изискванията, определени в националното законодателство на държавата членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на оператора.

3. Що се отнася до ограниченията на полетното време и изискванията за почивка, нетърговските операции, включително специализираните такива, със сложни самолети и вертолети с моторна тяга, както и специализираните търговски операции със самолети и вертолети, са предмет на изискванията, определени в националното законодателство на държавата членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на оператора или, когато операторът няма основно място на стопанска дейност, на държавата, в която операторът е установен или пребивава.

4. Що се отнася до ограниченията на полетното време, операторът на IAM спазва изискванията, определени в националното законодателство на държавата членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на оператора, или, когато операторът няма основно място на стопанска дейност, на държавата, в която операторът е установен или пребивава.“

3. В член 9б параграф 1 се заменя със следното:

„1. Агенцията и компетентните органи на държавите членки следят за ефективността на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка, предвидени в настоящия регламент.“

4. Приложение II се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент;

5. Приложение III се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 15 октомври 2028 г.

Приложение I и точка 4 от приложение II обаче се прилагат от 3 декември 2026 г.

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

Съставено в Брюксел на 8 септември 2026 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

В приложение II (част ARO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 точка ARO.OPS.235 се заменя със следното:

„**ARO.OPS.235 Одобряване на индивидуални схеми за определяне на полетното време (IFTSS) на операторите на самолети за ТВТ**

а) Компетентният орган одобрява индивидуалната схема за определяне на полетното време (IFTSS) на съответния оператор на самолети за ТВТ, ако прецени, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) IFTSS е подходяща за вида(овете) извършвана(и) операция(и);

2) IFTSS отговаря на съответните основни изисквания, определени в приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139, и на съответните правила за прилагане на посочения регламент;

3) IFTSS е в съответствие с приложимите сертификационни спецификации;

4) IFTSS е в съответствие с всички други приложими разпоредби на националното законодателство, произтичащи от транспонирането на Директива 2000/79/ЕО.

б) Когато компетентният орган възнамерява да одобри IFTSS, която се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията, той първо отправя искане за получаване на становището на Агенцията в съответствие с член 76, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139. Агенцията представя становището си в срок от три месеца от получаването на цялата необходима документация от компетентния орган.

в) Компетентният орган и съответният оператор вземат предвид становището на Агенцията, издадено съгласно член 76, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139. Преди да одобри IFTSS, посочена в буква б), компетентният орган се уверява, че операторът е оценил и е намалил свързаните рискове от умора до приемливо ниво.

г) След първоначален период на прилагане одобрена IFTSS, която се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията, е предмет на оценка, за да се определи дали отклоненията следва да бъдат потвърдени или изменени. Компетентният орган и Агенцията провеждат независима оценка въз основа на информацията, предоставена от оператора. Оценката е пропорционална, прозрачна и основана на научни принципи и познания.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1) Заглавието на подчаст FTL се заменя със следното:

„ПОДЧАСТ FTL A:

ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТНОТО ВРЕМЕ И ВРЕМЕТО ЗА ДЕЖУРСТВА И ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПОЧИВКА ПРИ РЕДОВНИ И ЧАРТЪРНИ ОПЕРАЦИИ СЪС САМОЛЕТИ“

2) Точка ORO.FTL.100 се заменя със следното:

„**ORO.FTL.100 Обхват**

В настоящата подчаст се установяват изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от авиационния оператор и от членовете на летателния и кабинния екипаж (екипажите на ВС) по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка на екипажа на ВС при операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) със самолети за целите на редовните и чартърните операции.“

3) Точка ORO.FTL.120 се заменя със следното:

„**ORO.FTL.120 Система за управление на риска от умора (FRMS)**

а) Когато се изисква система за управление на риска от умора (FRMS) съгласно настоящата подчаст или приложимите сертификационни спецификации, операторът установява, прилага и поддържа FRMS като неразделна част от своята система за управление. FRMS се описва в специално ръководство или в ръководството за експлоатация.

б) С FRMS се осигурява непрекъснато подобряване на цялостната ефективност на управлението на риска от умора от страна на оператора, като тя включва всички посочени по-долу елементи:

1) описание на:

i) философията, принципите и отговорностите на оператора по отношение на FRMS, наричани „политиката за FRMS“;

ii) участието и отговорностите на ръководството, екипажите на ВС и другия персонал по отношение на FRMS;

iii) свързаните с FRMS специализирани структури, включително работна група по безопасност по отношение на умората (FSAG), и техните функции;

2) документиране на всички основни процеси на FRMS, включително процес за уведомяване на екипажите на ВС и другия персонал за отговорностите им и процедурата за изменение на тази документация;

3) научни принципи и знания;

4) процес на разпознаване на опасностите и оценка на риска, чрез който се осигурява непрекъснатото управление на оперативния(те) риск(ове) за оператора, произтичащ(и) от умората на членовете на екипажите на ВС;

5) процес на намаляване на риска, чрез който се предвижда незабавно прилагане на корективни мерки, които са необходими за ефективното смекчаване на риска(овете) за оператора, произтичащ(и) от умора на членовете на екипажите на ВС, и за постоянен мониторинг и редовна оценка на ефективността на мерките за смекчаване;

6) процесите на гарантиране на безопасност в рамките на FRMS;

7) процесите на насърчаване на FRMS.

в) FRMS е в съответствие с индивидуалната схема на оператора за определяне на полетното време, размера на оператора и естеството и сложността на неговата дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност.

г) Операторът предприема мерки за смекчаване, когато резултатът от процеса на гарантиране на безопасност в рамките на FRMS е липса на поддържане на необходимото равнище на безопасност.“

4) Точка ORO.FTL.125 се заменя със следното:

„**ORO.FTL.125 Индивидуални схеми за определяне на полетното време (IFTSS) на операторите, изпълняващи редовни и чартърни операции**

а) Операторът въвежда, прилага и поддържа индивидуална схема за определяне на полетното време (IFTSS), която:

1) е подходяща за вида на всяка извършвана операция;

2) отговаря на съответните основни изисквания, посочени в приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139, и на съответните правила за прилагане на посочения регламент;

3) е в съответствие с другите приложими нормативни актове, включително приложимото национално законодателство, произтичащо от транспонирането на Директива 2000/79/ЕО.

б) За да докаже съответствие с буква а), операторът прилага приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията.

1) В противен случай, ако операторът възнамерява да се отклони от приложимите сертификационни спецификации, той представя на компетентния орган, заедно със заявлението за одобрение на IFTSS, доклад за безопасността, в който се включват всички посочени по-долу елементи:

i) подробно описание на предложеното отклонение;

ii) оценка на свързаните рискове от умора и съответните мерки за смекчаване с цел гарантиране на поддържането на приемливо ниво на риска;

iii) всички съответни изменения в ръководствата или процедурите.

Ако операторът възнамерява да се отклони от приложимите сертификационни спецификации, той също доказва пред компетентния орган, че надлежно е взел предвид становището на Агенцията, издадено в съответствие с член 76, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

в) Преди прилагането IFTSS — включително, когато е необходимо, FRMS или подходящо управление на риска от умора (FRM) — подлежи на одобрение от компетентния орган в съответствие с точка ARO.OPS.235 от приложение II (част ARO).

г) За целите на оценката, посочена в точка ARO.OPS.235, буква г) от приложение II (част ARO), в срок от две години след въвеждането на IFTSS, която се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, издадени от Агенцията, операторът събира свързани с одобреното отклонение данни и ги анализира, като използва научно обосновани принципи за оценка на неговото въздействие върху умората на екипажите на ВС. Резултатите от този анализ се представят на компетентния орган под формата на доклад.“

5) В точка ORO.FTL.205, буква б) се вмъкват следните подточки 4 и 5:

„4) Максималното основно дневно полетно дежурство за аклиматизиран член на екипаж на ВС при експлоатация с един пилот е едно от следните:

1) в съответствие с таблицата по-долу, при условие че полетното време за всеки сектор е ограничено до четири часа с автопилот и до два часа без автопилот:

Таблица 5

Максимално основно дневно полетно дежурство — аклиматизирани членове на екипажите на ВС — експлоатация с един пилот

Започване на полетно дежурство по базовото време	Продължителност на полетното време в часове						
	До 4 сектора	5 сектора	6 сектора	7 сектора	8 сектора	9 сектора	10 или повече сектора
0600—0659	10:00 ч.	09:15 ч.	08:45 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.
0700—0759	10:30 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	08:45 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.

Започване на полетно дежурство по базовото време	Продължителност на полетното време в часове						
	До 4 сектора	5 сектора	6 сектора	7 сектора	8 сектора	9 сектора	10 или повече сектора
0800—1259	11:00 ч.	10:15 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	08:45 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.
1300—1429	10:30 ч.	09:45 ч.	09:15 ч.	08:45 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.
1430—1659	10:00 ч.	09:15 ч.	08:45 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.
1700—2159	09:00 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.
2200—0359	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.
0400—0559	09:00 ч.	08:15 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.	08:00 ч.

2) 10 часа, независимо от броя на секторите, при условие че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

А) операцията се изпълнява изцяло в рамките на периода от 07:00 ч. до 21:59 ч.;

Б) операцията се изпълнява по правилата за визуални полети (VFR);

В) операцията се изпълнява между предварително избрани летища;

Г) продължителността на всеки сектор е един час или по-малко.

5) Максималното основно дневно полетно дежурство за член на екипаж на ВС при експлоатация с един пилот, чието състояние на аклиматизация е неизвестно, е осем часа.“

6) В точка ORO.FTL.205, буква д) заглавието се заменя със следното:

„д) Максимално дневно полетно дежурство при удължаване поради почивка по време на полет при операции, изпълнявани с летателен екипаж от най-малко двама пилоти“.

7) В точка ORO.FTL.205, буква е) заглавието се заменя със следното:

„е) Непредвидени обстоятелства по време на летателна операция, при която екипажът се състои от най-малко двама пилоти — преценка на командира“.

8) В точка ORO.FTL.205 се вмъква следната буква еа):

„еа) Непредвидени обстоятелства по време на летателна операция, при която екипажът се състои от един пилот — преценка на командира

Командирът може да промени ограниченията на полетното време и на времето за дежурства и за почивка в случай на непредвидени обстоятелства, за които е уведомен в момента на явяване или след това, както следва:

1) Максималното основно дневно полетно дежурство за член на екипаж на ВС при експлоатация с един пилот, както е посочено в точка ORO.FTL.205, буква б), подточка 4 или 5, може да бъде удължено с до един час.

2) Ако в рамките на последния сектор на полетното дежурство разрешеното удължаване съгласно подточка 1 е надвишено поради непредвидени обстоятелства след излитането, полетът може да бъде продължен до планираното летище на местоназначение или запасно летище.

3) Времето за почивка извън основната база преди полетно дежурство може да бъде намалено, но не може да бъде по-кратко от 10 часа.

4) В случай на непредвидени обстоятелства, които могат да доведат до тежка умора, командирът намалява фактическото полетно дежурство или увеличава времето за почивка, или при необходимост извършва и двете, за да изключи неблагоприятното въздействие върху безопасността на полета.

5) Командирът представя доклад на оператора във всеки случай, когато полетното дежурство е удължено или времето за почивка е намалено по негова преценка. Когато намаляването на времето за почивка надвишава един час, операторът представя копие от доклада, включително своите коментари, на компетентния орган в срок от 28 дни от датата на събитието.

6) Операторът прилага ненаказателна процедура във връзка с упражняването или неупражняването на правото на преценка на командира при непредвидени обстоятелства.“

9) В точка ORO.FTL.240 буква а) се заменя със следното:

„а) По време на полетно дежурство се предоставя възможност за консумиране на храна и напитки, за да се избегне неблагоприятно въздействие върху работата на член на екипажа на ВС, особено когато полетното дежурство надвишава шест часа или пет часа при експлоатация с един пилот.“

10) Добавя се следната подчаст FTL Б:

„ПОДЧАСТ FTL Б

ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТНОТО ВРЕМЕ И ВРЕМЕТО ЗА ДЕЖУРСТВА И ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПОЧИВКА ПРИ ПОЛЕТИ ЗА СПЕШНО МЕДИЦИНСКО ОСИГУРЯВАНЕ И ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ ТАКСИМЕТРОВИ УСЛУГИ

ORO.FTL.101 Обхват

В настоящата подчаст се установяват изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от авиационния оператор и от членовете на летателния и кабинния екипаж (екипажите на ВС) по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка на екипажите на ВС при операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) със самолети за целите на AEMS и въздухоплавателните таксиметрови услуги, включително операции, които започват от една точка и завършват в същата точка (от А до А).

ORO.FTL.106 Определения

а) За операциите, свързани с AEMS и въздухоплавателни таксиметрови услуги, се прилагат термините, определени в точка ORO.FTL.105, с изключение на определените в точка ORO.FTL.105, подточки 1, 2, 5 и 18.

б) В допълнение към буква а) се прилагат следните определения:

1) „аклиматизиран“ означава състояние, в което циркадният биологичен ритъм на член на екипажа на ВС е синхронизиран с конкретна часова зона — текущата часова зона, в която се намира физически членът на екипажа на ВС, или предишна часова зона, към която членът на екипажа остава биологично приспособен поради недостатъчно време или почивка, за да се адаптира към текущата.

При изчисляването на максималния дневен период на полетното дежурство се приема, че членът на екипажа на ВС е аклиматизиран към часовата зона на основната база в началото на ротацията, а след това — в съответствие със стойностите в таблица 1а:

Таблица 1а

Разлика (h) между часовата зона на базовото време (*) и часовата зона, в която започва следващото дежурство	Време (h), изминало от явяването по базовото време				
	< 48	48—71:59	72—95:59	96—119:59	120—143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 и < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 и ≤ 6	B	X	D	D	D

Разлика (h) между часовата зона на базовото време (*) и часовата зона, в която започва следващото дежурство	Време (h), изминало от явяването по базовото време				
	< 48	48—71:59	72—95:59	96—119:59	120—143:59
> 6 и ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 и ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Когато екипажът на ВС се аклиматизира по време на ротация към часовата зона, в която започва следващото си дежурство, тази часова зона се счита за новата часова зона на базовото време. Състоянието на аклиматизация за следващите дежурства от ротацията се определя в съответствие с таблица 1а, като първоначалната часова зона на базовото време се заменя с новата.

„B“ означава, че даден член на екипажа на ВС е аклиматизиран към часовата зона на базовото време.

„D“ означава че даден член на екипажа на ВС е аклиматизиран към часовата зона на мястото, където членът на екипажа започва следващото си дежурство от ротацията.

„X“ означава, че не е известно състоянието на аклиматизация на даден член на екипажа на ВС.

2) „базово време“ означава местното време в пункта за явяване в основната база, в която даден член на екипажа на ВС се счита за аклиматизиран в началото на ротацията, или местното време в пункта за явяване в последното местоположение, където даден член на екипажа на ВС се е аклиматизирал по време на ротацията;

3) „подсилен летателен екипаж“ означава летателен екипаж, който се състои от по-голям от минималния брой членове, необходими за експлоатацията на въздухоплавателното средство, което позволява на всеки член на екипажа да напусне поста си за целите на почивка на борда, докато въздухоплавателното средство е във въздуха, и да бъде заместен от друг член на летателния екипаж с подходяща квалификация;

4) „пресичане от изток на запад или от запад на изток“ означава пресичане на часовата зона на базовото време (часова зона на пресичането) между поредица от дежурства и престои по маршрут на изток и поредица от дежурства и престои по маршрут на запад или обратно, като всяка поредица включва пресичане на четири или повече часови зони;

5) „умора“ означава физиологично състояние на намалена умствена или физическа работоспособност, дължащо се на недоспиване, продължително будно състояние, фаза на циркадния ритъм или натоварване (умствена или физическа дейност, или и двете), или на комбинация от тези фактори, което може да наруши бдителността на даден член на екипажа на ВС и способността му да изпълнява оперативни задължения, свързани с безопасността;

6) „почивка на борда“, за целите на удължаването на полетното дежурство и периода в състояние на готовност, означава един от следните периоди:

   1) период от полетно време във фазата на хоризонталния полет, през който член на екипажа на ВС, при експлоатация с подсилен летателен екипаж, временно се освобождава от всички задачи и почива в съоръжение за почивка на борда, което отговаря на изисквания стандарт;

   2) период от време, през който самолетът се намира на земята и през който член на екипажа на ВС временно се освобождава от всички задачи и почива в съоръжение за почивка на борда, което отговаря на изисквания стандарт;

7) „позициониране“ означава едно от следните събития:

   1) преместване на недействащ член на екипажа на ВС от едно място на друго — по желание на оператора — с изключение на:

      — времето на пътуване от частен адрес за почивка до определеното място за явяване в основната база и по обратния път; и

      — времето за преместване от мястото за почивка до мястото, където започва дежурството, и по обратния път;

2) експлоатация на самолет от действащ член на екипажа на ВС — по желание на оператора — по време на нетърговски полет непосредствено преди първия сектор на ТВТ или непосредствено след последния сектор на ТВТ;

8) „разделено дежурство“ означава полетно дежурство, което включва една пауза на земята между изпълнени полетни сектори, чиято продължителност е достатъчна, за да може да се удължи максималното основно дневно полетно дежурство при определени условия;

9) „непредвидени експлоатационни обстоятелства“ означава неочаквани условия, които не могат да бъдат разумно предвидени и отчетени, като например лоши метеорологични условия, неизправност на оборудването и причинено от контрола на въздушното движение закъснение, които могат да доведат до необходимост от оперативни промени.

ORO.FTL.111 Отговорности на оператора

Операторът:

а) публикува нарядите преди полета, за да се осигури възможност на членовете на екипажа на ВС да планират подходяща почивка;

б) въвежда процедура и метод за комуникация с членовете на екипажа на ВС, чрез които да се съобщават промените в нарядите и времето за почивка;

в) гарантира, че планирането на времето за полетно дежурство дава възможност на членовете на екипажа на ВС да са освободени от натоварване, така че да са в състояние да изпълняват задълженията си със задоволително ниво на безопасност при всякакви условия;

г) определя и публикува времето за явяване за дежурство и за приключване на дежурство, като отчита характера и сложността на операцията, за да се гарантира, че екипажът на ВС разполага с достатъчно време за изпълнение на всички необходими предполетни и следполетни задължения, както и да се регистрира действителното време за явяване и за приключване на дежурството;

д) отчита връзката между честотата и модела на полетните дежурства и времето за почивка и взема под внимание цялостното въздействие от дълги дежурства, съчетани с минимално време за почивка;

е) определя модели за дежурства, при които се избягват практики, причиняващи сериозни смущения на установения модел сън/работа, като редуване на дневни/нощни дежурства;

ж) спазва разпоредбите относно дестабилизиращите графици в съответствие с точка ARO.OPS.230 от приложение II (част ARO);

з) осигурява достатъчно дълго време за почивка, за да се даде възможност на членовете на екипажа на ВС да преодолеят въздействието на предишните дежурства и да са добре отпочинали до започването на следващото полетно дежурство;

и) планира периодично удължено време за почивка с цел възстановяване и предварително уведомява членовете на екипажа на ВС за това;

й) планира полетните дежурства така, че да бъдат изпълнени в рамките на позволеното време за полетни дежурства, като се взема под внимание необходимото време за изпълнение на предполетните задължения, сектора и времето за междуполетно обслужване;

к) следи за оперативната надеждност на нарядите и адаптира разпределението на екипажите на ВС при необходимост;

л) управлява риска от умора чрез прилагане на системата за управление в съответствие с точка ORO.GEN.200, в която е предвидено подходящо управление на риска от умора, когато се изисква, или чрез FRMS в съответствие с точка ORO.FTL.120, когато се изисква.

ORO.FTL.116 Отговорности на екипажа на ВС

а) Всеки член на екипажите на ВС изпълнява всички посочени по-долу задължения:

1) спазва всички ограничения на полетното време и времето за дежурства (FTL) и изискванията за почивка, приложими за неговата дейност;

2) когато поема задължения към повече от един оператор:

1) поддържа свои индивидуални записи относно полетното време и времето за дежурства и за почивка, както е посочено в приложимите изисквания за FTL;

2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL;

3) използва оптимално предоставените възможности и съоръженията за почивка и планира и използва времето за почивка по подходящ начин.

б) Членовете на екипажите на ВС не изпълняват възложените им задължения на борда на въздухоплавателното средство, ако знаят или предполагат, че са изморени или се чувстват по друг начин непригодни до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена.

в) Всеки член на екипажа на ВС вписва в официалната документация на оператора действителното време за явяване за дежурство и за приключване на дежурството във връзка с дневното си дежурство.

ORO.FTL.126 Индивидуални схеми за определяне на полетното време (IFTSS) на операторите, изпълняващи операции, свързани с AEMS и въздухоплавателни таксиметрови услуги

а) Операторът въвежда, прилага и поддържа индивидуална схема за определяне на полетното време (IFTSS), която:

1) е подходяща за вида(овете) извършвана(и) операция(и);

2) отговаря на съответните основни изисквания, посочени в приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139, и на съответните правила за прилагане на посочения регламент;

3) е в съответствие с другите приложими нормативни актове, включително приложимото национално законодателство, произтичащо от транспонирането на Директива 2000/79/ЕО.

б) За да докаже съответствие с буква а), операторът прилага приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията.

В противен случай, ако операторът възнамерява да се отклони от приложимите сертификационни спецификации, той представя на компетентния орган, заедно със заявлението за одобрение на IFTSS, доклад за безопасността, в който се включват всички посочени по-долу елементи:

1) подробно описание на предложеното отклонение;

2) оценка на свързаните рискове от умора и съответните мерки за смекчаване с цел гарантиране на поддържането на приемливо ниво на риска;

3) всички съответни изменения в ръководствата или процедурите.

Ако операторът възнамерява да се отклони от приложимите сертификационни спецификации, той също доказва пред компетентния орган, че надлежно е взел предвид становището на Агенцията, издадено в съответствие с член 76, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

в) Преди прилагането IFTSS — включително, когато е необходимо, FRMS или подходящо управление на риска от умора (FRM) — подлежи на одобрение от компетентния орган в съответствие с точка ARO.OPS.235 от приложение II (част ARO).

г) За целите на оценката, посочена в точка ARO.OPS.235, буква г) от приложение II (част ARO), в срок от две години след въвеждането на IFTSS, която се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, издадени от Агенцията, операторът събира свързани с одобреното отклонение данни и ги анализира, като използва научно обосновани принципи за оценка на неговото въздействие върху умората на екипажите на ВС. Резултатите от този анализ се представят на компетентния орган под формата на доклад.

ORO.FTL.201 Основна база

а) Операторът определя основна база за всеки член на екипажа на ВС.

б) Операторът определя в своята IFTSS условията за промяна на основната база в съответствие с приложимите сертификационни спецификации.

ORO.FTL.206 Полетно дежурство

а) Операторът определя в своята IFTSS максималното основно дневно полетно дежурство за аклиматизиран екипаж на ВС при експлоатация с един пилот или с двама пилоти в съответствие с приложимите сертификационни спецификации. Във всички случаи, за целите на максималното основно дневно полетно дежурство се отчитат времето на явяване и броят на прелетените сектори, като то не може да надвишава 13 часа. Операторът може да се отклони от приложимите сертификационни спецификации, ако разполага с функционираща и ефективна FRMS в съответствие с точка ORO.FTL.120.

б) Операторът определя в своята IFTSS максималното основно дневно полетно дежурство за екипаж на ВС при експлоатация с един пилот или с двама пилоти, чието състояние на аклиматизация е неизвестно, в съответствие с приложимите сертификационни спецификации. Максималното основно дневно полетно дежурство за екипаж на ВС, състоящ се от двама пилоти, чието състояние на аклиматизация е неизвестно, може да бъде удължено в съответствие с приложимите сертификационни спецификации, при условие че операторът разполага с функционираща и ефективна FRMS в съответствие с точка ORO.FTL.120.

в) Операторът определя в своята IFTSS удълженото максимално основно дневно полетно дежурство без почивка на борда за аклиматизиран екипаж на ВС при експлоатация с двама пилоти, в съответствие с приложимите сертификационни спецификации. Във всички случаи операторът взема предвид следното:

1) всяко удължаване се планира предварително;

2) могат да се използват най-много две удължавания за всеки седем последователни дни;

3) всяко удължаване не надвишава един час;

4) минималното време за почивка преди и след полет се удължава с два часа или времето за почивка след полет се удължава с четири часа; когато удължаването се използва за последователни полетни дежурства, допълнителната почивка преди и след полета между двете удължени полетни дежурства се предоставя последователно;

5) не може да се комбинира удължаване без почивка на борда с удължаване поради почивка на борда или разделено дежурство в рамките на едно полетно дежурство.

г) Операторът определя в своята IFTSS удълженото максимално дневно полетно дежурство поради почивка на борда по време на полет и подсилването на минималния екипаж от двама пилоти в съответствие с приложимите сертификационни спецификации. Във всички случаи операторът взема предвид следното:

1) степента на подсилване на минималния летателен екипаж;

2) вида на съоръженията за почивка на борда и техните стандарти;

3) минималното време за почивка на борда, предоставено на всеки член на екипажа на ВС;

4) минималното време за почивка на борда, предоставено на всеки член на летателния екипаж, който ще управлява самолета при окончателното кацане;

5) условията, при които може да се приложи допълнително удължаване на полетното дежурство, включително при експлоатация в рамките на ефективна и функционираща FRMS в съответствие с точка ORO.FTL.120.

д) По време на текуща мисия за AEMS максималното основно дневно полетно дежурство за аклиматизиран екипаж на ВС при експлоатация с двама пилоти, както е определено в приложимите сертификационни спецификации, може да бъде удължено с до два часа, когато това е необходимо за изпълнението на мисията. Операторът включва в своята IFTSS условията за прилагане на това удължаване, включително начина за наблюдение на използването му и за смекчаване на свързаните с това последици по отношение на следващите полетни дежурства и периоди от време за почивка.

е) Операторът определя в своята IFTSS условията, при които командирът може да промени ограниченията на полетното време и на времето за дежурства и за почивка в случай на непредвидени експлоатационни обстоятелства в съответствие с приложимите сертификационни спецификации. Операторът прилага ненаказателна процедура във връзка с упражняването или неупражняването на правото на преценка на командира при непредвидени експлоатационни обстоятелства.

ж) Операторът определя в своята IFTSS процедурата за отложено явяване, включително условията, при които тя се задейства, в съответствие с приложимите сертификационни спецификации.

ORO.FTL.211 Полетно време и време за дежурства

а) Общото време за дежурства, което може да бъде определено за даден член на екипажа на ВС, 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 поравно за целия период, доколкото това е практично;

4) 2 000 работни часа през всяка календарна година.

б) Чрез дерогация от буква а), подточка 1 общият брой работни часове за всеки период от 7 последователни дни може да бъде надвишен с не повече от 10 часа, при условие че надвишаването се използва единствено за позициониране на недействащ член на екипажа на ВС обратно в основната му база за началото на удължено време за почивка с цел възстановяване и че операторът:

1) извършва оценка на риска, за да определи въздействието на надвишаването върху умората, като взема предвид, наред с другото, часа от деня, продължителността и качеството на предходната почивка и нуждите, свързани с предстоящите наряди;

2) планира подходящи мерки за смекчаване на въздействието, включително, но не само: ограничаване на честотата на надвишаването в рамките на определен период; осигуряване на минимално удължено време за почивка с цел възстановяване от 72 часа, което включва две местни нощи; и постоянен мониторинг на ефективността на всички мерки за контрол на риска от умора и спазването на приложимите изисквания;

3) води документация за случаите на надвишаване и за условията, при които е използвано съответното надвишаване;

4) описва в своята IFTSS условията за надвишаването.

в) Чрез дерогация от буква а), подточка 1, по отношение на свързани с AEMS операции, изпълнявани от летателен екипаж от двама пилоти, общият брой работни часове за всеки период от 7 последователни дни може да бъде надвишен с не повече от 30 часа, при условие че операторът:

1) извършва оценка на риска, за да определи въздействието на надвишаването върху умората, като взема предвид, наред с другото, часа от деня, нощните дежурства, произтичащия от медицинската задача или задачата по отношение на пациента стрес и нуждите, свързани с предстоящите наряди;

2) планира подходящи мерки за смекчаване на въздействието, включително, но не само: ограничаване на честотата на надвишаването в рамките на определен период; осигуряване на минимално удължено време за почивка с цел възстановяване от 72 часа, което включва две местни нощи; и постоянен мониторинг на ефективността на всички мерки за контрол на риска от умора и спазването на приложимите изисквания;

3) води документация за случаите на надвишаване и за условията, при които е използвано съответното надвишаване;

4) описва в своята IFTSS условията за надвишаването.

г) Общото полетно време за секторите, за които даден член на екипажа на ВС е определен за 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 месеца.

д) Дежурството след полет се счита за време за дежурство.

ORO.FTL.216 Позициониране

а) Позиционирането на недействащ член на екипажа на ВС след явяване, но преди изпълнението на полет, без междинно време за почивка, се счита за полетно дежурство, но не се счита за сектор.

б) Цялото време, необходимо за позициониране, се счита за време за дежурство.

в) Позиционирането на действащ член на екипажа на борда на въздухоплавателно средство, предназначено за нетърговски полет, преди или след изпълнението на един или повече полети на ТВТ, без междинно време за почивка, се счита за полетно дежурство и за сектор.

г) Операторът определя в своята IFTSS, в съответствие с приложимите сертификационни спецификации, въздействието на двата посочени по-долу фактора върху максималното полетно дежурство:

1) продължителността на позиционирането на недействащ член на екипажа на ВС;

2) вида транспорт, използван за позиционирането на недействащ член на екипажа на ВС.

ORO.FTL.221 Разделено дежурство

Максималното основно дневно полетно дежурство за екипаж на ВС при експлоатация с двама пилоти, се удължава поради пауза на земята при разделено дежурство в съответствие със следните условия:

а) операторът определя в своята IFTSS следните елементи за разделено дежурство в съответствие с приложимите сертификационни спецификации:

1) минималната продължителност на паузата на земята при разделено дежурство;

2) удължаването на полетното дежурство в зависимост от продължителността на паузата на земята при разделено дежурство;

3) осигурените съоръжения за почивка на екипажа на ВС, като се вземат предвид продължителността на паузата на земята при разделено дежурство и други значими фактори;

4) възможността за удължаване на разделеното дежурство след началото на полетното дежурство;

б) паузата на земята при разделено дежурство се счита изцяло за полетно дежурство;

в) разделеното дежурство не може да бъде възложено преди намалено време за почивка в съответствие с точка ORO.FTL.236, буква в) или след това.

ORO.FTL.226 Състояние на готовност и дежурства на летището

а) Състоянието на готовност и дежурствата на летището се включват в наряда. Началото и краят на състоянието на готовност се съобщават предварително на съответните членове на екипажа на ВС, за да им се даде възможност да планират подходяща почивка.

б) За член на екипажа на ВС се счита, че е в състояние на готовност на летището от явяването в контролния пункт до края на съобщения период в състояние на готовност на летището.

в) Състоянието на готовност на летището се счита изцяло за време за дежурство за целите на точки ORO.FTL.211 и ORO.FTL.236.

г) Всяко дежурство на летището се счита изцяло за време за дежурство, а полетното дежурство се отчита изцяло от момента на явяване на летището за дежурство.

д) Операторът осигурява настаняване или съоръжение за почивка от клас А на членовете на екипажа на ВС в състояние на готовност на летището, при условие че съоръжението за почивка от клас А позволява регулиране на осветлението и температурата и осигурява изолация от шум и смущения.

е) Операторът определя в своята IFTSS следните елементи за готовност и дежурства на летището в съответствие с приложимите сертификационни спецификации:

1) максималната продължителност на всеки период в състояние на готовност;

2) въздействието на времето, прекарано в състояние на готовност, върху максималното дневно полетно дежурство, като се вземат предвид осигурените съоръжения за почивка и други значими фактори, включително:

i) необходимостта от незабавна готовност на екипажа на ВС;

ii) степента, в която състоянието на готовност влияе върху времето за сън;

iii) подходящото информиране с цел запазване на възможност за сън между повикването за дежурство и възложеното полетно дежурство;

3) минималното време за почивка след период в състояние на готовност, който не води до възлагане на полетно дежурство;

4) методът на отчитане на времето, прекарано в състояние на готовност от друг вид, за целите на изчисляването на общата продължителност на дежурствата.

ORO.FTL.231 Резерв

а) Резервът се включва в наряда.

б) Операторът определя в своята IFTSS следните елементи за резерв в съответствие с приложимите сертификационни спецификации:

1) максималната продължителност на всеки отделен период в резерв;

2) броя на последователните дни в резерв, които могат да бъдат разпределени на член на екипажа на ВС.

ORO.FTL.236 Време за почивка

а) Минимално време за почивка в основната база

1) Минималното време за почивка, осигурено преди началото на полетно дежурство, което започва от основната база, е поне толкова дълго, колкото предходното време за дежурство, или 12 часа, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма.

2) Чрез дерогация от подточка 1 минималното време за почивка съгласно буква б) се прилага, ако операторът осигурява подходящо място за настаняване на члена на екипажа на ВС в основната база.

б) Минимално време за почивка извън основната база

Минималното време за почивка, осигурено преди началото на полетно дежурство, което започва извън основната база, е поне толкова дълго, колкото предходното време за дежурство, или 10 часа, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма. Този срок включва възможност за 8-часов сън освен времето за пътуване и физиологични нужди.

в) Намалено време за почивка

1) Чрез дерогация от букви а) и б) минималното време за почивка в основната база или извън нея може да бъде намалено, при условие че намаленото време за почивка се прилага единствено в рамките на ефективна и функционираща FRMS в съответствие с точка ORO.FTL.120.

2) Операторът определя в своята IFTSS условията за намалено време за почивка в съответствие с приложимите сертификационни спецификации, като вземе предвид всички посочени по-долу фактори:

i) минималното намалено време за почивка;

ii) състоянието на аклиматизация на члена на екипажа на ВС;

iii) дали времето за почивка включва местни нощи;

iv) пресичането на часови зони;

v) комбинацията от полетно време и позициониране непосредствено преди намаленото време за почивка;

vi) времето за пътуване до мястото за почивка и обратно.

г) Периодично удължено време за почивка с цел възстановяване

Операторът определя в своята IFTSS периодично удължено време за почивка с цел възстановяване, за да се компенсира натрупаната умора. Минималното периодично удължено време за почивка е 36 часа, включително две местни нощи, и във всеки случай времето между края на периодично удължено време за почивка с цел възстановяване и началото на следващото удължено време за почивка с цел възстановяване не е повече от 168 часа. Периодичното удължено време за почивка с цел възстановяване се увеличава до два местни дни два пъти за всеки месец.

д) Операторът определя в своята IFTSS допълнително време за почивка в съответствие с приложимите сертификационни спецификации с цел да се компенсират:

1) влиянието на разликите в часовите зони и удължаването на полетното дежурство;

2) допълнителната натрупана умора вследствие на дестабилизиращи графици;

3) изместването на фазата на циркадния ритъм при пресичане от изток на запад или от запад на изток.

ORO.FTL.241 Хранене

а) По време на полетно дежурство се предоставя възможност за консумиране на храна и напитки, за да се избегне неблагоприятно въздействие върху работата на екипажа на ВС.

б) Операторът определя в своята IFTSS начина, по който се осигурява храненето на екипажа на ВС по време на полетно дежурство, като вземе предвид най-малко продължителността на полетното дежурство, циркадния ритъм и редовните часове за хранене, както и случаите, в които консумирането на храна и напитки по време на полет е невъзможно.

ORO.FTL.246 Досиета за основната база, полетното време, времето за дежурства и времето за почивка

а) Операторът съхранява за срок от 24 месеца:

1) индивидуални досиета за всеки член на екипажа на ВС, включително за:

1) полетното време;

2) началото, продължителността и края на всяко време за дежурство и полетно дежурство;

3) времето за почивка и свободните дни;

4) определената основна база;

2) докладите за удължено полетно време и намалено време за почивка.

б) При поискване операторът предоставя копия от индивидуалните досиета относно полетното време, времето за дежурства и времето за почивка на:

1) съответния член на екипажа на ВС;

2) друг оператор — по отношение на член на екипажа на ВС, който е или става член на екипажа на съответния оператор;

3) компетентния орган.

в) Досиетата съгласно точка CAT.GEN.MPA.100, буква б), подточка 5 от приложение IV (част CAT) във връзка с членове на екипажа на ВС, които поемат дежурства за повече от един оператор, се пазят за срок от 24 месеца.

ORO.FTL.251 Обучение по управление на умората

а) Операторът предоставя първоначално и периодично обучение по управление на умората на членовете на екипажа на ВС, персонала, отговарящ за подготовката и поддръжката на нарядите на екипажите, и съответния управленски персонал.

б) Обучението съгласно буква а) следва програма за обучение, установена от оператора и описана в ръководството за експлоатация. Програмата за обучение обхваща възможните причини за умора и последствията от нея, мерки за противодействие и практически аспекти.“