



Брюксел, 10 септември 2026 г.
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	8 септември 2026 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	C(2026) 6142 final
Относно:	ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА от 8.9.2026 година за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на ограничения 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

Приложено се изпраща на делегациите документ C(2026) 6142 final.

Приложение: C(2026) 6142 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.9.2026 г.
C(2026) 6142 final

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от 8.9.2026 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)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ДЕЛЕГИРАНИЯ АКТ

Целта на настоящия делегиран акт е да се установят хармонизирани правила относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка (FTL) във връзка с въздухоплавателните таксиметрови услуги, полетите за спешно медицинско осигуряване и експлоатацията с един пилот в търговския въздушен транспорт със самолети.

Освен това настоящият делегиран акт има за цел да намали рисковете, свързани с натрупването на недопустими нива на умора на екипажите на въздухоплавателни средства (ВС), и да въведе хармонизирана правна рамка за управление на умората, съобразена с тези операции, като по този начин се гарантират еднакви условия на конкуренция и еднакво равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в целия Съюз.

2. КОНСУЛТАЦИИ ПРЕДИ ПРИЕМАНЕТО НА АКТА

В съответствие с член 128, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/1139⁽¹⁾, преди приемането на делегиран акт, Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

Настоящият проект на делегиран акт беше представен на групата на експертите по авиационна безопасност, която включва представители на държавите членки, на нейното заседание, проведено на ДД/ММ/ГГ.

Настоящият проект на делегиран акт се основава на Становище № 02/2026 на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ), по чието съдържание беше проведена обществена консултация чрез известие за предложено изменение (NPA) 2017-17, а впоследствие — и с консултативните органи на ЕААБ чрез NPA 2024-106.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ДЕЛЕГИРАНИЯ АКТ

Член 32, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139 предоставя на Комисията правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 128 от посочения регламент, с които се определят подробните правила по отношение на условията, които трябва да бъдат спазени от операторите и от членовете на техните екипажи на ВС по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства, както и изискванията за почивка за членовете на екипажа, и условията и процедурите във връзка с одобряването от националните компетентни органи на индивидуални схеми за определяне на полетното време.

В съответствие с член 139, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се отменя Регламент (ЕИО) № 3922/91⁽²⁾, считано от датата за начало на прилагане на

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

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (OB L 373, 31.12.1991 г., стр. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

настоящая делегиран акт.

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от 8.9.2026 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 (АЕМС) и експлоатация с един пилот, са предмет на изискванията, определени в националното законодателство, както е посочено в член 8, параграф 4 от

⁽¹⁾ [ОБ 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 ([ОБ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета⁽³⁾ и в подчаст Р 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 Р 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, АЕМС 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 Р от приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 не определя максимален дневен период на полетното дежурство при експлоатация с един пилот и АЕМС 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, АЕМС и експлоатация с един пилот.
- 5) Естеството на задълженията на пилота при авиационни операции като въздухоплавателни таксиметрови услуги и АЕМС се различава значително от това на пилота при редовни или чартърни операции, тъй като пилотите при операциите, свързани с въздухоплавателни таксиметрови услуги и АЕМС, обикновено изпълняват по-малко, но по-дълги полети. Операциите, свързани с въздухоплавателни таксиметрови услуги и АЕМС, 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 АЕМС, 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

⁽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 ([ОБ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

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 Р 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,

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

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

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 А 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 [[Службата за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент](#)].

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

Съставено в Брюксел на 8.9.2026 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN