

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 83/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιανουαρίου 2014

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες για τις πτητικές λειτουργίες που αντικαθιστούν το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>, εξαιρουμένου του τμήματος ΙΖ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, οι εκτελεστικοί κανόνες για τον χρόνο πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης πρέπει, καταρχήν, να περιλαμβάνουν όλες τις ουσιαστικές διατάξεις που περιέχονται στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, με βάση όλα τα πρόσφατα επιστημονικά και τεχνικά στοιχεία.
- (3) Ο παρών κανονισμός αποτελεί εκτελεστικό μέτρο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 5 και στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και, ως εκ τούτου, το τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 πρέπει να απαλειφθεί σύμφωνα με το άρθρο 69 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Ωστόσο, το τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει μέχρις ότου λήξουν οι μεταβατικές περίοδοι που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και για τους τύπους πτητικής λειτουργίας για τους οποίους δεν έχουν εκδοθεί ακόμη εκτελεστικά μέτρα.
- (4) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τους περιορισμούς και τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν ήδη θεσπιστεί με την οδηγία 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(4)</sup>, και ιδιαίτερα τις διατάξεις σχετικά με τον χρόνο απασχόλησης και τις ημέρες άνευ υπηρεσίας, που πρέπει πάντοτε να τηρούνται για το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας. Οι διατάξεις του

παρόντος κανονισμού και άλλες διατάξεις που εγκρίνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν στοχεύουν στην αιτιολόγηση τυχόν μείωσης των υφιστάμενων επιπέδων προστασίας του ιπτάμενου προσωπικού. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν αποκλείουν και δεν θίγουν εθνική εργατική νομοθεσία που προσφέρει υψηλότερο επίπεδο προστασίας και συλλογικές συμβάσεις εργασίας σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και την υγεία και ασφάλεια στον χώρο εργασίας.

- (5) Τα κράτη μέλη δύνανται να παρεκκλίνουν ή να αποκλίνουν από τον παρόντα κανονισμό ή τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης, αντίστοιχα, εφαρμόζοντας διατάξεις για επίπεδο ασφαλείας τουλάχιστον ισοδύναμο με εκείνο των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, ώστε να αντιμετωπισθούν καλύτερα ιδιαίτεροι προβληματισμοί εθνικού επιπέδου ή επιχειρησιακές πρακτικές. Τυχόν παρεκκλίσεις και αποκλίσεις από τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κοινοποιούνται και να αντιμετωπίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 14 και 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, τα οποία διασφαλίζουν διαφανή και χωρίς διακρίσεις λήψη αποφάσεων με βάση αντικειμενικά κριτήρια.
- (6) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») εκπόνησε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και τους υπέβαλε υπό μορφή γνώμης <sup>(5)</sup> στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (7) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιληφθούν οι περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και οι απαιτήσεις ανάπαυσης.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2 προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6):

«6) “πήση με αεροταξί”: με σκοπό τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, μη προγραμματισμένη κατά παραγγελία εμπορική αερομεταφορά με αεροπλάνο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (“MOPSC”) έως 19 θέσεις επιβατών.».

<sup>(5)</sup> Γνώμη αριθ. 04/2012 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, της 28ης Σεπτεμβρίου 2012, για κανονισμό που θεσπίζει εκτελεστικούς κανόνες για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνο (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 302 της 1.12.2000, σ. 57.

2) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

### Περιορισμοί χρόνου πτήσης

1. Οι λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνα υπάγονται στο τμήμα FTL του παραρτήματος III.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, τα αεροταξί, οι ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνα με έναν μόνο χειριστή υπάγονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και το τμήμα ΙΖ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και στις σχετικές εθνικές εξαιρέσεις βάσει αξιολογήσεων επικινδυνότητας που διενεργούν οι αρμόδιες αρχές.

3. Οι λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών με ελικόπτερα πληρούν τις εθνικές απαιτήσεις.»

3) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 9α:

«Άρθρο 9α

Ο Οργανισμός εξετάζει διαρκώς την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II και III. Ο Οργανισμός συντάσσει την πρώτη έκθεση σχετικά με τα πορίσματα της διαδικασίας αυτής το αργότερο στις 18 Φεβρουαρίου 2019.

Η επανεξέταση αυτή περιλαμβάνει επιστημονική εμπειρογνομosύνη και βασίζεται στα επιχειρησιακά δεδομένα που συλλέγονται, με τη συνδρομή των κρατών μελών, σε μακροπρόθεσμη βάση μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Κατά την επανεξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αξιολογούνται οι επιπτώσεις στην ετοιμότητα των πληρωμάτων τουλάχιστον των κάτωθι:

- υπηρεσία άνω των 13 ωρών κατά το πλέον ευνοϊκό διάστημα της ημέρας,
- υπηρεσία άνω των 10 ωρών κατά το λιγότερο ευνοϊκό διάστημα της ημέρας,
- υπηρεσία άνω των 11 ωρών για τα μέλη πληρωμάτων σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού,
- υπηρεσία που συμπεριλαμβάνει μεγάλο αριθμό τομέων (άνω των 6),
- εφημερίες, όπως επιφυλακή ή εφεδρεία, που ακολουθούνται από περιόδους πτητικής απασχόλησης και
- άστατα προγράμματα υπηρεσίας.»

4) Το παράρτημα II τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

5) Το παράρτημα III τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 18 Φεβρουαρίου 2016.

Κατά παρέκκλιση από τη δεύτερη παράγραφο, τα κράτη μέλη δύναται να επιλέξουν να μην εφαρμόσουν τις διατάξεις της παραγράφου ORO.FTL.205 στοιχείο ε) του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν τις υφιστάμενες εθνικές διατάξεις σχετικά με την ανάπαυση κατά τη διάρκεια της πτήσης έως τις 17 Φεβρουαρίου 2017.

Όταν ένα κράτος μέλος κάνει χρήση των διατάξεων της παραγράφου 3, το κοινοποιεί στην Επιτροπή και τον Οργανισμό και εκθέτει τους λόγους της παρέκκλισης, τη διάρκεια της εν λόγω παρέκκλισης καθώς και το πρόγραμμα εφαρμογής, το οποίο περιέχει τις προβλεπόμενες ενέργειες και το σχετικό χρονοδιάγραμμα.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29 Ιανουαρίου 2014.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι ARO.OPS.230 και ARO.OPS.235:

**«ARO.OPS.230 Καθορισμός διασπαστικών προγραμμάτων υπηρεσίας**

Για τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης, η αρμόδια αρχή καθορίζει, σύμφωνα με τους ορισμούς του “τύπου έναρξης της υπηρεσίας νωρίς” και του “τύπου λήξης της υπηρεσίας αργά” τα διασπαστικά ωράρια υπηρεσίας, τα οποία παρατίθενται στην παράγραφο ORO.FTL.105 του παραρτήματος ΙΙΙ, ανάλογα με τον τύπο προγράμματος που εφαρμόζεται για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών υπό την εποπτεία τους.

**ARO.OPS.235 Έγκριση μεμονωμένων συστημάτων προδιαγραφών χρόνου πτήσης**

- α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνουν οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών αερομεταφορών, εφόσον οι φορείς εκμετάλλευσης αποδείξουν τη συμμόρφωσή τους με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το τμήμα FTL του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού.
- β) Όποτε το σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνεται από φορέα εκμετάλλευσης αποκλίνει από τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που εκδίδονται από τον Οργανισμό, η αρμόδια αρχή εφαρμόζει τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- γ) Όποτε το σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνεται από φορέα εκμετάλλευσης παρεκκλίνει από τους ισχύοντες εκτελεστικούς κανόνες, η αρμόδια αρχή εφαρμόζει τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- δ) Μετά την έναρξη εφαρμογή τους, οι εγκεκριμένες παρεκκλίσεις και αποκλίσεις αξιολογούνται προκειμένου να προσδιοριστεί εάν πρέπει να επιβεβαιωθούν ή να τροποποιηθούν. Η αρμόδια αρχή και ο Οργανισμός διενεργούν ανεξάρτητη αξιολόγηση με βάση τα στοιχεία που παρέχει ο φορέας εκμετάλλευσης. Η αξιολόγηση είναι αναλογική, χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και βασίζεται σε επιστημονικές αρχές και γνώσεις.».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 965/2012, προστίθεται το ακόλουθο τμήμα FTL:

«ΤΜΗΜΑ FTL

**ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ**

**ΕΝΟΤΗΤΑ 1**

**Γενικά**

**ORO.FTL.100 Πεδίο εφαρμογής**

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης και τα μέλη του πληρώματός του ως προς τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη του πληρώματος.

**ORO.FTL.105 Ορισμοί**

Για τον σκοπό του παρόντος τμήματος, νοείται ως:

1. “εγκλιματισμένος”: κατάσταση στην οποία ο εικοσιτετράωρος βιολογικός ρυθμός μέλους πληρώματος συγχρονίζεται με τη ζώνη ώρας στην οποία βρίσκεται. Θεωρείται ότι ένα μέλος του πληρώματος είναι εγκλιματισμένο σε ζώνη ώρας που διαφέρει 2 ώρες από την τοπική ώρα του τόπου αναχώρησης. Όταν η τοπική ώρα του τόπου έναρξης υπηρεσίας διαφέρει περισσότερο από 2 ώρες από την τοπική ώρα του τόπου όπου αρχίζει η επόμενη υπηρεσία, για τον υπολογισμό της μέγιστης ημερήσιας υπηρεσίας εν πτήσει θεωρείται ότι το μέλος του πληρώματος έχει προσαρμοστεί σύμφωνα με τις τιμές που παρατίθενται στον πίνακα 1:

Πίνακας 1

Χρονική διαφορά (σε ώρες) μεταξύ της ώρας αναφοράς και της τοπικής ώρας όπου αρχίζει η επόμενη υπηρεσία του μέλους του πληρώματος	Χρόνος που έχει παρέλθει από τη στιγμή που υποβλήθηκε η αναφορά στην ώρα αναφοράς				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

όπου “B” ο εγκλιματισμός στην τοπική ώρα της ζώνης ώρας αναχώρησης,

όπου “D” ο εγκλιματισμός στην τοπική ώρα όπου αρχίζει η επόμενη υπηρεσία και

όπου “X” μη γνωστή η κατάσταση εγκλιματισμού μέλους πληρώματος·

2. “ώρα αναφοράς”: η τοπική ώρα στο σημείο αναφοράς, το οποίο βρίσκεται σε ζώνη ώρας που διαφέρει έως και 2 ώρες από την τοπική ώρα στην οποία είναι εγκλιματισμένο μέλος πληρώματος·
3. “κατάλυμα”: για τον σκοπό της επιφυλακής και της μεικτής υπηρεσίας, ήσυχο και άνετο μέρος που δεν είναι ανοικτό για το κοινό, με δυνατότητα ρύθμισης του φωτισμού και της θερμοκρασίας, εξοπλισμένο με κατάλληλη επίπλωση που παρέχει σε μέλος του πληρώματος τη δυνατότητα να κοιμηθεί, με αρκετή χωρητικότητα ώστε να φιλοξενησει όλα τα μέλη του πληρώματος ταυτοχρόνως, και παρέχει πρόσβαση σε τρόφιμα και ποτά·
4. “κατάλληλο κατάλυμα”: για τον σκοπό της επιφυλακής, μεικτής υπηρεσίας και ανάπαυσης, χωριστό δωμάτιο για κάθε μέλος του πληρώματος που βρίσκεται σε ήσυχο περιβάλλον και διαθέτει κλίνη, επαρκή αερισμό, διάταξη ρύθμισης της θερμοκρασίας και της έντασης φωτισμού, και παρέχει πρόσβαση σε τρόφιμα και ποτά·

5. “προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης”: πλήρωμα πτήσης με αριθμό μελών ανώτερο του ελαχίστου που απαιτείται για τη λειτουργία του αεροσκάφους, ώστε, για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που εγκαταλείπει τη θέση που του έχει ανατεθεί για να αναπαυθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, να είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα.
6. “διακοπή”: χρονικό διάστημα εντός περιόδου υπηρεσίας πτήσης συντομότερο από την περίοδο ανάπαυσης, που προσμετράται ως υπηρεσία και κατά τη διάρκεια του οποίου ένα μέλος του πληρώματος απαλλάσσεται από τα καθήκοντά του.
7. “καθυστερημένη αναφορά”: η αναβολή προγραμματισμένης περιόδου πτητικής υπηρεσίας από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους πριν μέλος του πληρώματος εγκαταλείψει τον τόπο ανάπαυσης.
8. “διασπαστικό πρόγραμμα υπηρεσίας”: το φύλλο υπηρεσίας ενός μέλους πληρώματος που διαταράσσει τη δυνατότητα ύπνου κατά τη διάρκεια του βέλτιστου χρονικού διαστήματος ύπνου διότι περιλαμβάνει περίοδο πτητικής υπηρεσίας ή συνδυασμό περιόδων πτητικής υπηρεσίας που επικαλύπτουν, αρχίζουν ή περατώνονται κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε τμήματος της ημέρας ή της νύχτας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος του πληρώματος. Ένα πρόγραμμα εργασίας μπορεί να διαταράξει τον ύπνο λόγω έναρξης της υπηρεσίας νωρίς, λήξης της υπηρεσίας αργά ή λόγω νυχτερινής υπηρεσίας.
  - α) διασπαστικό πρόγραμμα υπηρεσίας “τύπου έναρξης της υπηρεσίας νωρίς”:
    - i) για την “έναρξη νωρίς”, περίοδος υπηρεσίας που αρχίζει μεταξύ 05:00 και 05:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος και
    - ii) για τη “λήξη αργά”, περίοδος υπηρεσίας που λήγει μεταξύ 23:00 και 01:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος.
  - β) διασπαστικό πρόγραμμα υπηρεσίας “τύπου έναρξης της υπηρεσίας αργά”:
    - i) για την “έναρξη νωρίς”, περίοδος υπηρεσίας που αρχίζει μεταξύ 05:00 και 06:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος και
    - ii) για τη “λήξη αργά”, περίοδος υπηρεσίας που λήγει μεταξύ 00:00 και 01:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο ένα μέλος του πληρώματος.
9. “νυκτερινή υπηρεσία”: περίοδος υπηρεσίας που συμπίπτει με οποιοδήποτε τμήμα της περιόδου μεταξύ 02:00 και 04:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το πλήρωμα.
10. “υπηρεσία”: οποιοδήποτε καθήκον που εκτελεί μέλος πληρώματος για τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται η πτητική υπηρεσία, οι διοικητικές εργασίες, η διδασκαλία ή η παρακολούθηση εκπαίδευσης και η διενέργεια ελέγχου ή η υποβολή σε έλεγχο, η μετάθεση σε άλλη θέση και ορισμένα στοιχεία της επιφυλακής.
11. “περίοδος υπηρεσίας”: περίοδος που αρχίζει όταν μέλος του πληρώματος καλείται από τον φορέα εκμετάλλευσης να παρουσιαστεί για υπηρεσία ή να αρχίσει την υπηρεσία και ολοκληρώνεται όταν το εν λόγω μέλος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας μετά την πτήση.
12. “περίοδος πτητικής υπηρεσίας (flight duty period / ‘FDP’):” περίοδος που αρχίζει όταν μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, να προσέλθει για υπηρεσία που περιλαμβάνει έναν ή περισσότερους τομείς και λήγει όταν το αεροσκάφος ακινητοποιηθεί και βήσουν οι κινητήρες του, στο τέλος του τελευταίου τομέα στον οποίο το μέλος του πληρώματος εκτελεί καθήκοντα επιχειρησιακού μέλους του πληρώματος.
13. “χρόνος πτήσης”: για αεροπλάνα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, ο χρόνος από τη στιγμή που το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση στάθμευσής του με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή που τελικά ακινητοποιείται στην καθορισμένη για αυτό θέση στάθμευσής και απενεργοποιούνται όλοι οι κινητήρες ή οι έλικες του.
14. “έδρα βάσης”: τόπος που ορίζει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους για μέλος του πληρώματος από τον οποίο το μέλος του πληρώματος κανονικά αρχίζει και περατώνει μια περίοδο υπηρεσίας ή σειρά περιόδων υπηρεσίας και στον οποίο, υπό κανονικές συνθήκες, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος.
15. “τοπική ημέρα”: περίοδος 24 ωρών που αρχίζει στην 00:00 τοπική ώρα.

16. “τοπική νύχτα”: οκτάωρη χρονική περίοδος μεταξύ 22:00 και 08:00 τοπική ώρα·
17. “επιχειρησιακό μέλος πληρώματος”: μέλος του πληρώματος το οποίο εκτελεί τα καθήκοντά του εντός αεροσκάφους κατά τη διάρκεια ενός τομέα·
18. “μετάθεση”: η μετακίνηση μέλους του μη επιχειρησιακού πληρώματος από έναν τόπο σε άλλον, με εντολή του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, εξαιρουμένου:
  - του χρόνου που μεσολαβεί για τη μετάβαση σε καθορισμένο τόπο προσέλευσης στην έδρα βάσης και αντιστρόφως, και
  - του χρόνου που μεσολαβεί για την τοπική μεταφορά από τον τόπο ανάπαυσης στον τόπο έναρξης της υπηρεσίας και αντιστρόφως·
19. “εγκατάσταση ανάπαυσης”: κλίνη ή κάθισμα με υποστήριγμα για τα κάτω άκρα, κατάλληλο για να κοιμούνται τα μέλη του πληρώματος εντός του αεροσκάφους·
20. “εφεδρεία”: χρονική περίοδος κατά την οποία μέλος πληρώματος απαιτείται από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους να είναι διαθέσιμο για την ανάληψη πτητικής υπηρεσίας, για μετάθεση ή άλλη υπηρεσία, η οποία του ανακοινώνεται τουλάχιστον 10 ώρες νωρίτερα·
21. “περίοδος ανάπαυσης”: συνεχής, αδιάλειπτη και καθορισμένη χρονική περίοδος μετά ή πριν από υπηρεσία, κατά την οποία το μέλος πληρώματος είναι απαλλαγμένο οιασδήποτε υπηρεσίας, επιφυλακής και εφεδρείας·
22. “εναλλαγή”: υπηρεσία ή διαδοχικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν τουλάχιστον μία πτητική υπηρεσία και περιόδους ανάπαυσης εκτός της έδρας βάσης και αρχίζουν στην έδρα βάσης και περατώνονται με την επιστροφή στην έδρα βάσης για περίοδο ανάπαυσης, όπου ο φορέας εκμετάλλευσης δεν είναι πλέον επιφορτισμένος με την παροχή καταλύματος στο μέλος του πληρώματος·
23. “μία ημέρα χωρίς υπηρεσία”: για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2000/79/EK του Συμβουλίου (\*), χρονικό διάστημα απαλλαγής από κάθε υπηρεσία και επιφυλακή που περιλαμβάνει μία ημέρα και δύο τοπικές διανυκτερεύσεις και ανακοινώνεται εκ των προτέρων. Η περίοδος ανάπαυσης μπορεί να αποτελεί τμήμα της μιας ημέρας χωρίς υπηρεσία.
24. “τομέας”: το τμήμα της περιόδου πτητικής υπηρεσίας από την πρώτη κίνηση αεροσκάφους με σκοπό την απογείωση μέχρι την ακινητοποίησή του μετά την προσγείωση στην καθορισμένη γι’ αυτό θέση στάθμευσης.
25. “επιφυλακή”: κοινοποιηθείσα εκ των προτέρων και καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία μέλος πληρώματος υποχρεούται από τον φορέα εκμετάλλευσης να είναι διαθέσιμο για την ανάληψη υπηρεσίας σε πτήση, για μετάθεση ή άλλη υπηρεσία, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης.
26. “επιφυλακή στον αερολιμένα”: περίοδος επιφυλακής στον αερολιμένα·
27. “άλλη επιφυλακή”: επιφυλακή κατ’ οίκον ή σε κατάλληλο κατάλυμα·
28. “χαμηλός ρυθμός 24ώρου (window of circadian low / ‘WOCL’):” η χρονική περίοδος μεταξύ 02:00 και 05:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος του πληρώματος.

#### **ORO.FTL.110 Ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους**

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους:

- α) δημοσιεύει φύλλα υπηρεσίας έγκαιρα ώστε τα μέλη του πληρώματος να έχουν τη δυνατότητα να προγραμματίζουν κατάλληλα την ανάπαυσή τους·
- β) εξασφαλίζει ότι οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να παραμένουν αρκετά ξεκούραστα, ώστε να μπορούν να εργάζονται υπό όλες τις συνθήκες με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας·
- γ) καθορίζει τους χρόνους προσέλευσης, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για την εκτέλεση των καθηκόντων εδάφους·
- δ) λαμβάνει υπόψη τη σχέση μεταξύ της συχνότητας και των χαρακτηριστικών των περιόδων πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων ανάπαυσης και συνεκτιμά τις σωρευτικές επιπτώσεις της πολύωρης υπηρεσίας με ελάχιστο χρόνο ανάπαυσης·
- ε) ορίζει μοντέλα υπηρεσίας με στόχο την αποφυγή πρακτικών που προκαλούν σοβαρή διαταραχή του καθιερωμένου μοντέλου ύπνου/εργασίας, όπως η εναλλαγή ημερήσιων/νυκτερινών καθηκόντων·

(\* ) ΕΕ L 302 της 1.12.2000, σ. 57.



- στ) συμμορφώνεται με τις διατάξεις σχετικά με τα διασπαστικά προγράμματα υπηρεσίας σύμφωνα με την ARO.OPS.230·
- ζ) παρέχει περιόδους ανάπαυσης επαρκούς διάρκειας, ώστε τα μέλη του πληρώματος να έχουν τη δυνατότητα να αντιπαρέλθουν τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστα στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
- η) προγραμματίζει περιοδικές εκτεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση και ειδοποιεί τα μέλη του πληρώματος εγκαίρως·
- θ) προγραμματίζει τις πτητικές υπηρεσίες κατά τρόπον ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, με βάση τον αναγκαίο χρόνο για τα προ της πτήσης καθήκοντα, τον τομέα και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο·
- ι) μεταβάλλει το πρόγραμμα και/ή τις ρυθμίσεις απασχόλησης του πληρώματος εάν η πραγματική πτητική λειτουργία υπερβαίνει τη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας περισσότερο από 33 % των πτητικών υπηρεσιών του προγράμματος αυτού κατά τη διάρκεια προγραμματισμένης εποχικής περιόδου.

#### **ORO.FTL.115 Ευθύνες των μελών του πληρώματος**

Τα μέλη πληρώματος:

- α) συμμορφώνονται με την CAT.GEN.MPA.100 στοιχείο β) του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) και
- β) χρησιμοποιούν με τον βέλτιστο τρόπο τις προσφερόμενες δυνατότητες και εγκαταστάσεις ανάπαυσης, και προγραμματίζουν και χρησιμοποιούν σωστά τις περιόδους ανάπαυσής τους.

#### **ORO.FTL.120 Διαχείριση κινδύνων κόπωσης (FRM)**

- α) Όταν απαιτείται διαχείριση κινδύνων κόπωσης βάσει του παρόντος τμήματος ή ισχύουσας προδιαγραφής σχετικά με την πιστοποίηση, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος διαχείρισής του. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις του σημείου 7 στοιχείο στ), και ζ) και του σημείου 8 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- β) Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης που καθιερώνεται, εφαρμόζεται και διατηρείται προβλέπει τη συνεχή βελτίωση της συνολικής της απόδοσης και περιλαμβάνει:
1. περιγραφή της φιλοσοφίας και των αρχών στις οποίες βασίζεται ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους για τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης, καλούμενες πολιτική διαχείρισης κινδύνου κόπωσης·
  2. τεκμηρίωση των διαδικασιών διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης, η οποία περιλαμβάνει διαδικασία ενημέρωσης του προσωπικού σχετικά με τις ευθύνες του και διαδικασία τροποποίησης της εν λόγω τεκμηρίωσης·
  3. επιστημονικές αρχές και γνώσεις·
  4. διαδικασία εντοπισμού και αξιολόγησης των κινδύνων, η οποία παρέχει τη δυνατότητα διαχείρισης του (των) επιχειρησιακού(-ών) κινδύνου(-ων) του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους που προκύπτουν από τη συνεχή κόπωση των μελών του πληρώματος·
  5. διαδικασία μετριασμού των κινδύνων, η οποία περιλαμβάνει ταχεία εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που απαιτούνται για τον αποτελεσματικό μετριασμό του (των) κινδύνου(-ων) του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους που προκύπτουν από την κόπωση των μελών του πληρώματος, και συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση του μετριασμού των κινδύνων λόγω κόπωσης που επιτυγχάνεται με τα μέτρα αυτά·
  6. διαδικασίες διασφάλισης της ασφάλειας διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης·
  7. διαδικασίες προώθησης της διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης.
- γ) Η διαχείριση των κινδύνων κόπωσης αντιστοιχεί στο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης, το μέγεθος του φορέα εκμετάλλευσης και το είδος και την περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των εγγενών κινδύνων αυτών των δραστηριοτήτων και του ισχύοντος συστήματος προδιαγραφών χρόνου πτήσης.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει μέτρα μετριασμού, όταν από τη διαδικασία διασφάλισης της ασφάλειας διαχείρισης των κινδύνων κόπωσης προκύπτει ότι δεν διατηρούνται οι απαραίτητες επιδόσεις ασφάλειας.

#### **ORO.FTL.125 Συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης**

- α) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών καθιερώνουν, εφαρμόζουν και διατηρούν συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης κατάλληλα για τον (τους) τύπο(-ους) πτητικής(-ών) λειτουργίας(-ών) που εκτελείται(-ούνται) και συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, το παρόν τμήμα και άλλη ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2000/79/ΕΚ.

- β) Πριν την έναρξη εφαρμογή τους, τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης, συμπεριλαμβανομένης κάθε σχετικής διαχείρισης κινδύνων κόπωσης, εφόσον απαιτείται, εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.
- γ) Για να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παρόν τμήμα, ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός. Ειδικώς, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης επιθυμεί να παρεκκλίνει από τις εν λόγω προδιαγραφές πιστοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, παρέχει στην αρμόδια αρχή πλήρη περιγραφή της σκοπούμενης παρέκκλισης πριν από την έναρξη εφαρμογή της. Η περιγραφή περιλαμβάνει τυχόν συναφείς αναθεωρήσεις σχετικών εγχειριδίων ή διαδικασιών, καθώς και αξιολόγηση από την οποία προκύπτει ότι η συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παρόν τμήμα.
- δ) Για τους σκοπούς της ARO.OPS.235 στοιχείο δ), εντός 2 ετών από την απόκλιση ή την παρέκκλιση, ο φορέας εκμετάλλευσης συλλέγει δεδομένα σχετικά με την εγκριθείσα απόκλιση ή παρέκκλιση, τα οποία αναλύει με βάση επιστημονικές αρχές με στόχο την εκτίμηση των επιπτώσεων της απόκλισης ή της παρέκκλισης στην κόπωση του πληρώματος. Η ανάλυση αυτή υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή υπό μορφή έκθεσης.

## ΕΝΟΤΗΤΑ 2

**Εμπορικοί αερομεταφορείς****ORO.FTL.200 Έδρα βάσης**

Ο αερομεταφορέας ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος του πληρώματος.

**ORO.FTL.205 Περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP)**

α) Ο αερομεταφορέας:

- καθορίζει τους κατάλληλους χρόνους προσέλευσης για κάθε μεμονωμένη πτητική λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη την ORO.FTL.110 στοιχείο γ).
- σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρή κόπωση, και μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος, καθιερώνει διαδικασίες για τον τρόπο με τον οποίο μειώνει τον πραγματικό χρόνο πτητικής υπηρεσίας και/ή αυξάνει τον χρόνο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση στην ασφάλεια της πτήσης.

β) Βασική μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας

- Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας χωρίς τη χρήση παραστάσεων για εγκλιματισμένα μέλη του πληρώματος συνάδει με τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2

**Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας — Εγκλιματισμένα μέλη του πληρώματος**

Έναρξη της περιόδου πτητικής υπηρεσίας στον χρόνο αναφοράς	1–2 τομείς	3 τομείς	4 τομείς	5 τομείς	6 τομείς	7 τομείς	8 τομείς	9 τομείς	10 τομείς
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00



2. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας όταν τα μέλη του πληρώματος βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού συνάδει με τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 3

**Μέλη πληρώματος σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού**

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας ανάλογα με τους τομείς						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας όταν τα μέλη του πληρώματος βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού και ο αερομεταφορέας έχει εφαρμόσει διαχείριση κινδύνων κόπωσης συνάδει με τον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 4

**Μέλη πληρώματος σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού στο πλαίσιο διαχείρισης κινδύνων κόπωσης**

Οι τιμές του πίνακα που ακολουθεί επιτρέπεται να εφαρμόζονται εφόσον με τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης του αερομεταφορέα παρακολουθείται διαρκώς η τήρηση των απαιτούμενων επιδόσεων ασφάλειας.

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας ανάλογα με τους τομείς						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- γ) Περίοδος πτητικής υπηρεσίας με διαφορετικό χρόνο προσέλευσης για το πλήρωμα πτήσης και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών

Σε περίπτωση που για την ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την πτήση απαιτείται περισσότερος χρόνος σε σύγκριση με το πλήρωμα πτήσης για τον ίδιο τομέα ή την ίδια αλληλουχία τομέων, η περίοδος πτητικής υπηρεσίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών επιτρέπεται να παραταθεί κατά τη διαφορά μεταξύ του χρόνου προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος πτήσης. Η διαφορά δεν υπερβαίνει τη 1 ώρα. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών βασίζεται στην ώρα προσέλευσης του πληρώματος πτήσης για την περίοδο πτητικής υπηρεσίας του, αλλά η περίοδος πτητικής υπηρεσίας αρχίζει από την ώρα προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

- δ) Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για εγκλιματισμένα μέλη του πληρώματος με χρήση παρατάσεων και άνευ ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης

1. Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας επιτρέπεται να παρατείνεται έως και κατά 1 ώρα και μέχρι δύο φορές σε οιοδήποτε 7 συνεχόμενες ημέρες. Στην περίπτωση αυτή:

i) η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης πριν και μετά από την πτήση αυξάνεται κατά 2 ώρες· ή

ii) η περίοδος ανάπαυσης μετά από την πτήση αυξάνεται κατά 4 ώρες.

2. Όταν χρησιμοποιούνται παρατάσεις για διαδοχικές περιόδους πτητικής υπηρεσίας, η επιπλέον ανάπαυση πριν και μετά την πτήση μεταξύ δύο παρατεταμένων περιόδων πτητικής υπηρεσίας που απαιτείται βάσει του σημείου 1 παρέχονται σε διαδοχική βάση.

3. Η χρήση της παράτασης προγραμματίζεται εκ των προτέρων και δεν υπερβαίνει:

i) 5 τομείς όταν δεν υπάρχει σύμπτωση με τον WOCL· ή

ii) 4 τομείς, όταν υπάρχει σύμπτωση με τον WOCL διάρκειας έως και 2 ωρών· ή

iii) 2 τομείς, όταν υπάρχει σύμπτωση με τον WOCL διάρκειας άνω των 2 ωρών.

4. Η παράταση της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας άνευ ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν συνδυάζονται με παρατάσεις λόγω ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης ή μεικτής υπηρεσίας κατά την ίδια περίοδο υπηρεσίας.

5. Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα όρια των παρατάσεων της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας, με βάση:

- i) τον αριθμό των τομέων πτήσης· και
- ii) τη διείσδυση στον WOCL.

ε) Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας με χρήση παρατάσεων λόγω ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης

Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις προϋποθέσεις των παρατάσεων της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας με ανάπαυση κατά τη διάρκεια της πτήσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας, με βάση:

- i) τον αριθμό των τομέων πτήσης·
- ii) την ελάχιστη ανάπαυση κατά τη διάρκεια της πτήσης που έχει χορηγηθεί σε κάθε μέλος του πληρώματος·
- iii) το είδος των εγκαταστάσεων ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης· και
- iv) την αύξηση του βασικού πληρώματος της πτήσης.

στ) Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

1. Οι προϋποθέσεις για την τροποποίηση των ορίων της πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης από τον κυβερνήτη σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας, οι οποίες αρχίζουν κατά την ώρα προσέλευσης ή μετά από αυτήν, συνάδουν με τα εξής:

- i) η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας που προκύπτει μετά την εφαρμογή των στοιχείων β) και ε) της ORO.FTL.205 ή της ORO.FTL.220 δεν επιτρέπεται να αυξηθεί άνω των 2 ωρών, εκτός εάν αυξηθεί το πλήρωμα πτήσης, οπότε η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας επιτρέπεται να αυξηθεί κατά 3 ώρες κατ' ανώτατο όριο·
- ii) εάν στον τελικό τομέα μιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας προκύψει υπέρβαση της επιτρεπόμενης αύξησης λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων μετά την απογείωση, η πτήση επιτρέπεται να συνεχιστεί προς το προγραμματισμένο ή εναλλακτικό αεροδρόμιο· και
- iii) η περίοδος που ακολουθεί την περίοδο πτητικής υπηρεσίας επιτρέπεται να μειωθεί, αλλά σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη των 10 ωρών.

2. Σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρή κόπωση, ο κυβερνήτης μειώνει τον πραγματικό χρόνο πτητικής υπηρεσίας και/ή αυξάνει τον χρόνο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση στην ασφάλεια της πτήσης.

3. Ο κυβερνήτης διαβουλεύεται με όλα τα μέλη του πληρώματος σχετικά με το επίπεδο εγρήγορσής τους πριν αποφασίσει σχετικά με τις τροποποιήσεις βάσει των σημείων 1 και 2.

4. Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στον αερομεταφορέα σε περίπτωση αύξησης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας ή μείωσης της περιόδου ανάπαυσης κατά τη διακριτική του ευχέρεια.

5. Σε περίπτωση που η αύξηση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας ή η μείωση της περιόδου ανάπαυσης υπερβαίνει τη μία ώρα, αντίγραφο της σχετικής αναφοράς, στην οποία ο αερομεταφορέας επισυνάπτει τις παρατηρήσεις του, διαβιβάζεται από τον αερομεταφορέα στην αρμόδια αρχή το αργότερο εντός 28 ημερών μετά το συμβάν.

6. Ο αερομεταφορέας εφαρμόζει διαδικασία που δεν επισύρει ποινές για τη χρήση της διακριτικής ευχέρειας που περιγράφεται στην παρούσα διάταξη, την οποία παρουσιάζει αναλυτικά στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

ζ) Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας — Καθυστέρηση υποβολής αναφοράς

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, για την καθυστέρηση υποβολής αναφοράς σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας.

**ORO.FTL.210 Χρόνος πτήσης και περίοδος υπηρεσίας**

α) Οι συνολικές περίοδοι υπηρεσίας που χορηγούνται σε μέλος πληρώματος δεν υπερβαίνουν:

1. τις 60 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε 7 συνεχόμενες ημέρες·
2. τις 110 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε 14 συνεχόμενες ημέρες· και
3. τις 190 ώρες υπηρεσίας σε οιοσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες, κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα εντός της περιόδου αυτής.

β) Ο συνολικός χρόνος πτήσης των τομέων που ανατίθεται σε άτομο που ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος δεν υπερβαίνει:

1. τις 100 ώρες πτήσης σε οιοσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες·
2. τις 900 ώρες πτήσης σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος· και
3. τις 1 000 ώρες πτήσης σε οιοσδήποτε 12 συνεχόμενους ημερολογιακούς μήνες.

γ) Η υπηρεσία μετά την πτήση υπολογίζεται ως περίοδος υπηρεσίας. Ο αερομεταφορέας διευκρινίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του την ελάχιστη χρονική περίοδο υπηρεσίας μετά την πτήση.

**ORO.FTL.215 Μετάθεση**

Εάν ο αερομεταφορέας μεταθέσει μέλος πληρώματος σε συγκεκριμένη θέση, εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

- α) η μετάθεση μετά την προσέλευση αλλά πριν από τη λειτουργία συνυπολογίζεται ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας αλλά όχι ως τομέας·
- β) το σύνολο του χρόνου που διατίθεται για μετάθεση προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας.

**ORO.FTL.220 Μεικτή υπηρεσία**

Οι προϋποθέσεις για την παράταση της μέγιστης ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω διακοπής στο έδαφος συνάδουν με τα εξής:

α) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα ακόλουθα στοιχεία της μεικτής υπηρεσίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας:

1. ελάχιστη διάρκεια της διακοπής στο έδαφος· και
2. δυνατότητα παράτασης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας που προβλέπεται στην ORO.FTL.205 στοιχείο β) με βάση τη διάρκεια της διακοπής στο έδαφος, τις εγκαταστάσεις που παρέχονται στα μέλη του πληρώματος για την ανάπαυσή τους και άλλους σχετικούς παράγοντες.

β) Η διακοπή στο έδαφος προσμετράται πλήρως ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας.

γ) Μετά από μεικτή υπηρεσία δεν ακολουθεί μειωμένη ανάπαυση.

**ORO.FTL.225 Επιφυλακή και υπηρεσίες στον αερολιμένα**

Εάν αερομεταφορέας τοποθετήσει μέλη του πληρώματος σε επιφυλακή ή σε οποιαδήποτε υπηρεσία στον αερολιμένα, εφαρμόζονται τα ακόλουθα σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας:

α) Η περίοδος επιφυλακής και η υπηρεσία στον αερολιμένα περιλαμβάνονται στο φύλλο υπηρεσίας και η ώρα έναρξης και λήξης της επιφυλακής καθορίζονται και κοινοποιούνται εκ των προτέρων στα ενδιαφερόμενα μέλη του πληρώματος ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προγραμματίζουν επαρκή ανάπαυση.

β) Ένα μέλος του πληρώματος θεωρείται ότι βρίσκεται σε επιφυλακή στον αερολιμένα από τη στιγμή της προσέλευσης στον σχετικό τόπο μέχρι το τέλος της κοινοποιηθείσας περιόδου επιφυλακής στο αεροδρόμιο.

γ) Η περίοδος επιφυλακής στον αερολιμένα προσμετράται πλήρως ως περίοδος υπηρεσίας για τους σκοπούς των ORO.FTL.210 και ORO.FTL.235.

δ) Οποιαδήποτε υπηρεσία στον αερολιμένα συνυπολογίζεται πλήρως ως περίοδος υπηρεσίας και η περίοδος πτητικής υπηρεσίας συνυπολογίζεται πλήρως από την ώρα προσέλευσης στην υπηρεσία στον αερολιμένα.

- ε) Ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλυμα στα μέλη του πληρώματος που βρίσκονται σε επιφυλακή στον αερολιμένα.
- στ) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης διευκρινίζουν τα εξής:
1. τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου επιφυλακής·
  2. τις επιπτώσεις του χρόνου επιφυλακής των μελών πληρώματος στη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας που ενδέχεται να τους ανατεθεί, λαμβανομένων υπόψη των εγκαταστάσεων που παρέχονται στα μέλη του πληρώματος για την ανάπαυσή τους και άλλων σχετικών παραγόντων, όπως:
    - η ανάγκη άμεσης ετοιμότητας του μέλους του πληρώματος,
    - η επικάλυψη της περιόδου επιφυλακής με τον ύπνο και
    - η επαρκής ενημέρωση για την προστασία της δυνατότητας του ύπνου μεταξύ μιας κλήσης για ανάληψη υπηρεσίας και της καθορισμένης περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
  3. την ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης μετά την επιφυλακή, η οποία δεν συνεπάγεται ανάθεση περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
  4. τον τρόπο με τον οποίο ο χρόνος επιφυλακής των μελών πληρώματος εκτός της επιφυλακής στον αερολιμένα προσμετράται για τον υπολογισμό των σωρευτικών περιόδων υπηρεσίας.

#### **ORO.FTL.230 Εφεδρεία**

Εάν ένας αερομεταφορέας τοποθετήσει μέλη του πληρώματος σε εφεδρεία, εφαρμόζονται οι ακόλουθες απαιτήσεις σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας:

- α) οι περιοδοί εφεδρείας συμπεριλαμβάνονται στο φύλλο υπηρεσίας·
- β) τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης διευκρινίζουν τα εξής:
1. τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου εφεδρείας·
  2. τον αριθμό διαδοχικών ημερών εφεδρείας που επιτρέπεται να ανατεθούν σε μέλος πληρώματος.

#### **ORO.FTL.235 Περίοδοι ανάπαυσης**

- α) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης στην έδρα βάσης
1. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας με τόπο έναρξης την έδρα βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγηθείσα περίοδο υπηρεσίας ή με περίοδο 12 ωρών ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη.
  2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1, η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που προβλέπεται βάσει του στοιχείου β) εφαρμόζεται εφόσον ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλληλο κατάλυμα στο μέλος του πληρώματος στην έδρα βάσης.
- β) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης
- Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται προτού αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που με τόπο έναρξης εκτός έδρας βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγηθείσα περίοδο υπηρεσίας ή με περίοδο 10 ωρών, ανάλογα με το ποια είναι μεγαλύτερη. Η περίοδος αυτή περιλαμβάνει δυνατότητα ύπνου 8 ωρών συν τον χρόνο που απαιτείται για τις μετακινήσεις και την ικανοποίηση των φυσικών αναγκών.

#### **γ) Μειωμένη ανάπαυση**

Κατά παρέκκλιση των στοιχείων α) και β), τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης επιτρέπεται να μειώνουν τη διάρκεια των περιόδων ελάχιστης ανάπαυσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ισχύουν για το είδος της πτητικής λειτουργίας, με βάση:

1. την ελάχιστη περίοδο μειωμένης ανάπαυσης·
2. την αύξηση της επακόλουθης περιόδου ανάπαυσης· και
3. τη μείωση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας μετά από μειωμένη ανάπαυση.

δ) Περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση

Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση προκειμένου να αντισταθμιστεί η συσσωρευμένη κόπωση. Η ελάχιστη επαναλαμβανόμενη παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης για ανάκτηση είναι διάρκειας 36 ωρών, συμπεριλαμβανομένων 2 τοπικών διανυκτερεύσεων και, σε κάθε περίπτωση, το χρονικό διάστημα μεταξύ της λήξης μιας επαναλαμβανόμενης παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης για ανάκτηση και της έναρξης της επόμενης τέτοιας περιόδου δεν υπερβαίνει τις 168 ώρες. Η επαναλαμβανόμενη παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης για ανάκτηση αυξάνεται σε 2 τοπικές ημέρες δύο φορές κάθε μήνα.

ε) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις επιπλέον περιόδους ανάπαυσης σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης για την αντιστάθμιση:

1. των επιπτώσεων από τις διαφορές των ζωνών ώρας και τις παρατάσεις των περιόδων πτητικής υπηρεσίας·
2. της επιπλέον συσσωρευμένης κόπωσης λόγω διασπαστικών προγραμμάτων υπηρεσίας· και
3. της αλλαγής της έδρας βάσης.

**ORO.FTL.240 Διατροφή**

α) Κατά τη διάρκεια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας, παρέχεται δυνατότητα ενός γεύματος και ποτού, ούτως ώστε να αποφεύγεται κάθε επίζημία επίπτωση στην απόδοση ενός μέλους πληρώματος, ιδίως όταν η περίοδος πτητικής υπηρεσίας υπερβαίνει τις 6 ώρες.

β) Ο αερομεταφορέας διευκρινίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η διατροφή των μελών του πληρώματος.

**ORO.FTL.245 Αρχεία έδρας βάσης, χρόνων πτήσης και περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης**

α) Ο αερομεταφορέας τηρεί για περίοδο 24 μηνών:

1. ατομικά αρχεία για κάθε μέλος του πληρώματος που περιλαμβάνουν:
  - i) τους χρόνους πτήσης·
  - ii) την έναρξη, τη διάρκεια και τη λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας και περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
  - iii) τις περιόδους ανάπαυσης και τις ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας· και
  - iv) την καθορισμένη έδρα βάσης.

2. Εκθέσεις για παρατεταμένες περιόδους πτητικής υπηρεσίας και μειωμένες περιόδους ανάπαυσης.

β) Κατόπιν αιτήματος, ο αερομεταφορέας παρέχει αντίγραφα επιμέρους εκθέσεων σχετικά με τους χρόνους πτήσης και τις περιόδους υπηρεσίας και ανάπαυσης:

1. στο ενδιαφερόμενο μέρος του πληρώματος και
2. σε άλλον αερομεταφορέα, για μέλος πληρώματος που αποτελεί ή πρόκειται να αποτελέσει μέλος πληρώματος του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

γ) Τα αρχεία που αναφέρονται στην CAT.GEN.MPA.100 στοιχείο β) σημείο 5 για μέλη πληρώματος που αναλαμβάνουν υπηρεσίες για περισσότερους από έναν αερομεταφορείς τηρούνται για διάστημα 24 μηνών.

**ORO.FTL.250 Εκπαίδευση για τη διαχείριση της κόπωσης**

α) Ο αερομεταφορέας παρέχει αρχική και περιοδική εκπαίδευση για τη διαχείριση της κόπωσης στα μέλη του πληρώματος, το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση και την τήρηση των φύλλων υπηρεσίας του πληρώματος και τα σχετικά διευθυντικά στελέχη.

β) Η εκπαίδευση βασίζεται σε πρόγραμμα που καταρτίζει ο αερομεταφορέας και περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Το αναλυτικό πρόγραμμα της εκπαίδευσης καλύπτει τις πιθανές αιτίες και επιπτώσεις της κόπωσης και τα μέτρα αντιστάθμισής της.».