

A BIZOTTSÁG 83/2014/EU RENDELETE

(2014. január 29.)

a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 965/2012/EU rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés közös szabályairól és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 965/2012/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ meghatározza a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó azon műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat, amelyek felváltották a 3922/91/EGK tanácsi rendelet ⁽³⁾ III. mellékletét, kivéve a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokról és pihenési követelményekről szóló Q részt.
- (2) A 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdésével összhangban a repülési és szolgálati időre és a pihenési követelményekre vonatkozó végrehajtási szabályoknak kezdetben tartalmazniuk kell a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének Q részében szereplő valamennyi lényeges rendelkezést, figyelembe véve a legújabb tudományos és műszaki bizonyítékokat.
- (3) Ez a rendelet a 216/2008/EK rendelet 8. cikkének (5) bekezdése és 22. cikkének (2) bekezdése szerinti végrehajtási rendeletnek minősül, ezért a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének Q részét a 216/2008/EK rendelet 69. cikkének (3) bekezdése értelmében el kell hagyni. Ugyanakkor a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének Q részét az e rendeletben meghatározott átmeneti időszak lejártáig továbbra is alkalmazni kell az üzemben tartások olyan típusaira, amelyekre vonatkozóan még nem alkottak végrehajtási rendeleteket.
- (4) Ez a rendelet nem érinti a 2000/79/EK tanácsi irányelvben ⁽⁴⁾ már megállapított korlátokat és minimumkövetelményeket, különösen a munkaidőre és a szabadnapokra vonatkozó rendelkezéseket, melyeket a polgári repülésben dolgozó utazó személyzet esetében mindig be kell tartani. E rendelet rendelkezéseinek, valamint az e rendelet rendelkezései alapján elfogadott egyéb rendelkezéseknek nem célja, hogy igazolja az utazó személyzetre vonatkozó meglévő védelmi szint csökkentését. E rendelet rendelkezései nem zárják ki és nem érintik a nagyobb védelmet nyújtó nemzeti szociális jogszabályokat és a munkakörülményekre, valamint a munkahelyi egészségügyi és biztonsági kérdésekre vonatkozó kollektív munkaszerződéseket.

- (5) A tagállamok eltérhetnek e rendelettől vagy vele kapcsolatos minősítésre vonatkozó eljárásoktól olyan rendelkezések alkalmazásával, amelyek biztonsági szintje legalább egyenértékű e rendelet rendelkezéseivel, annak érdekében, hogy jobban megfeleljenek az egyes nemzeti szempontoknak vagy üzemeltetési gyakorlatoknak. Az e rendeletről való bármilyen eltérést be kell jelenteni és a 216/2008/EK rendelet 14. és 22. cikkének megfelelően kell kezelni, amely biztosítja az objektív kritériumok alapján meghozott átlátható és megkülönböztetés-mentes döntéseket.
- (6) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) elkészítette a végrehajtási szabályok tervezetét és a 216/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően véleményként ⁽⁵⁾ benyújtotta a Bizottsághoz.
- (7) A 965/2012/EU rendeletet ezért a repülési és szolgálati időkorlátokkal, valamint pihenési követelményekkel való kiegészítése érdekében módosítani kell.
- (8) Az e rendeletben meghatározott intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk az alábbi 6. ponttal egészül ki:

„6. »légi taxi műveletek«: a repülési idő és szolgálati idő korlátozásának vonatkozásában nem menetrend szerinti, rendelésre történő kereskedelmi célú légi fuvarozás egy 19-et meg nem haladó utasülés-konfigurációjú (MOPSC) repülőgéppel.”

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.⁽²⁾ HL L 296., 2012.10.25., 1. o.⁽³⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.⁽⁴⁾ HL L 302., 2000.12.1., 57. o.⁽⁵⁾ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2012. szeptember 28-i 04/2012 sz. véleménye a repülőgépekkel végzett kereskedelmi célú légi fuvarozásra vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátokkal, valamint pihenési követelményekkel kapcsolatos végrehajtási szabályokat meghatározó rendeletről (https://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/translations/EASA_2012_00120000_HU_TRA.pdf).

2. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

A repülési idő korlátozása

(1) A repülőgéppel végzett CAT műveletekre a III. melléklet FTL részét kell alkalmazni.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, a repülőgéppel végzett légi taxi műveletek, a repülőgéppel nyújtott sürgősségi orvosi szolgálatok, valamint az egypilótás repülőgéppel végzett CAT műveletek a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (4) bekezdése, a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének Q része, valamint az illetékes hatóságok által végzett biztonsági kockázatértékelésen alapuló vonatkozó nemzeti kivételek hatálya alá tartoznak.

(3) A helikopterrel végzett CAT műveleteknek a nemzeti szabályoknak kell megfelelniük.”

3. A rendelet a következő 9a. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

Az Ügynökség folyamatosan felülvizsgálja a repülési és szolgálati idő korlátaira és a pihenési követelményekre vonatkozó, a II. és a III. mellékletben foglalt rendelkezések hatékonyságát. Legkésőbb 2019. február 18-ig az Ügynökség elkészíti első jelentését a fenti felülvizsgálat eredményeiről.

A szóban forgó felülvizsgálatnak tudományos szakértelemre kell támaszkodnia és a tagállamok segítségével e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően, hosszú távon összegyűjtött műveleti adatokon kell alapulnia.

Az (1) bekezdésben említett felülvizsgálatban értékelni kell legalább a következőknek a repülőszemélyzet éberségére tett hatását:

— a kedvezőbb napszakban a 13 órát meghaladó szolgálati idő,

— a kedvezőtlenebb napszakban a 10 órát meghaladó szolgálati idő,

— a 11 órát meghaladó szolgálati idő ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzet esetében,

— a nagy szektorszámot (6-ot meghaladó) tartalmazó szolgálati idő,

— repülési szolgálati időt követő ügyeleti szolgálat, pl. készenlét vagy tartalék szolgálat, és

— bioritmust megzavaró beosztás.”

4. A II. melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

5. A III. melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

2016. február 18-tól kell alkalmazni.

A második bekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a 965/2012/EU rendelet III. melléklete ORO.FTL.205 pontja e) bekezdésének alkalmazása helyett továbbra is a repülés közbeni pihenésre vonatkozó meglévő nemzeti rendelkezéseket alkalmazzák 2017. február 17-ig.

Amennyiben egy tagállam a harmadik bekezdés rendelkezéseit alkalmazza, értesítenie kell a Bizottságot és az Ügynökséget, és meg kell indokolnia a szabálytól való eltérés okát, időtartamát, valamint a tervezett műveleteket és az azzal kapcsolatos időzítéseket tartalmazó végrehajtási programozást.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2014. január 29-én.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

A 965/2012/EU rendelet II. melléklete a következő ARO.OPS.230 és ARO.OPS.235 ponttal egészül ki:

„ARO.OPS.230 A bioritmust megzavaró beosztás meghatározása

A repülési idő korlátozásokra vonatkozóan az illetékes hatóság a bioritmust megzavaró beosztásnak a III. melléklet ORO.FTL.105 pontjában szereplő »korai típusúként« vagy »késői típusúként« történő meghatározásával összhangban meghatározhatja, hogy a kétfajta bioritmust megzavaró beosztás közül melyik alkalmazandó a felügyelete alá tartozó valamennyi kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartókra.

ARO.OPS.235. A repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszerek jóváhagyása

- a) Az illetékes hatóság jóváhagyhatja a kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartók által javasolt repülési időtartamot meghatározó rendszereket, ha az üzemben tartó bizonyítja, hogy azok megfelelnek a 216/2008/EK rendeletnek és e rendelet III. melléklete FTL részének.
- b) Ha az üzemben tartó által javasolt repülési időtartamot meghatározó rendszer eltér az Ügynökség által kiadott vonatkozó típusalkalmassági vizsgálatról, az illetékes hatóságnak a 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást kell alkalmaznia.
- c) Ha az üzemben tartó által javasolt repülési időtartamot meghatározó rendszer eltér a vonatkozó végrehajtási szabályoktól, az illetékes hatóságnak a 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (6) bekezdése szerinti eljárást kell alkalmaznia.
- d) A jóváhagyott eltéréseket alkalmazásukat követően értékelni kell, meghatározva, hogy az ilyen eltérések megerősítésre vagy módosításra szorulnak-e. Az illetékes hatóság és az Ügynökség független értékelést végez az üzemben tartó által megadott információk alapján. Az értékelésnek arányosnak és átláthatónak kell lennie, valamint tudományos elveken és ismereteken kell alapulnia.”

II. MELLÉKLET

A 965/212/EK rendelet III. melléklete a következő FTL alrészszel egészül ki:

„FTL ALRÉSZ

REPÜLÉSI ÉS SZOLGÁLATI IDŐKORLÁTOKRA ÉS PIHENŐIDŐRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. SZAKASZ

Általános**ORO.FTL.100 Hatály**

Ez az alrész azokat a követelményeket határozza meg, melyeket az üzemben tartónak és a személyzet tagjainak a személyzetre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében teljesíteniük kell.

ORO.FTL.105 Fogalommeghatározások

E rész alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. »akklimatizált/akklimatizálódott«: olyan állapot, amelyben a személyzet tagjának napi biológiai órája szinkronban van azzal az időzónával, ahol a személyzet tagja tartózkodik. A személyzet tagja akklimatizáltnak tekintendő az indulás helye szerinti helyi idő körüli kétórás időszámban. Ha a szolgálati hely szerinti helyi idő több mint két órával eltér annak a helynek a helyi idejétől, ahol a következő szolgálat kezdődik, a maximum napi repülési munkaidő kiszámításához a személyzet tagjait az 1. táblázat értékeinek megfelelően tekintik akklimatizáltnak.

1. táblázat

A referenciaidő és azon hely helyi ideje közötti eltérés (h), ahol a személyzet tagja a következő szolgálatot kezdi	A jelentkezéstől eltelt idő a referenciaidőben				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

»B«: az indulás helye szerinti időzóna helyi ideje szerint akklimatizálódott,

»D«: azon hely szerinti helyi idő szerint akklimatizálódott, ahol a személyzet tagja következő szolgálatát kezdi, és

»X«: a személyzet tagja ismeretlen akklimatizálódási állapotban van;

2. »referenciaidő«: a jelentkezés helye szerinti helyi idő azon helyi idő körüli kétórás időszámban, ahol a személyzet akklimatizálódott;
3. »elhelyezés«: a készenléti és osztott szolgálat esetében olyan, a nyilvánosságtól elzárt csendes és kényelmes hely, ahol a fény és a hőmérséklet szabályozható, megfelelő bútorokkal van felszerelve, a személyzet tagjának alvási lehetőséget biztosít, valamint megfelelő befogadóképességgel rendelkezik a személyzet összes jelen lévő tagjának elhelyezése érdekében, továbbá enni- és innivalóhoz való hozzáférést biztosít;
4. »megfelelő elhelyezés«: a készenléti és osztott szolgálat, valamint pihenés esetében csendes környezetben lévő, ágygal felszerelt elkülönített szoba a személyzet minden egyes tagjának, mely megfelelően szellőzik, fény- és hőszabályzó készülékkel van felszerelve és enni- és innivalóhoz való hozzáférést biztosít;

5. »kibővített repülőszemélyzet«: olyan repülőszemélyzet, amely a repülőgép üzemeltetéséhez szükséges legkisebb létszámnál nagyobb létszámú, és amelyben bármely tag elhagyhatja kijelölt helyét repülés közbeni pihenés céljából, és a repülőszemélyzet másik, megfelelő képzettséggel rendelkező tagja léphet helyébe;
6. »szünet«: repülési szolgálati munkaidőn belüli időszak, mely a pihenőidőnél rövidebb, beleszámít a munkaidőbe és amely alatt a személyzet tagjának semmilyen feladatot nem kell ellátnia;
7. »késleltetett jelentkezés«: a tervezett FDP üzemben tartó általi elhalasztása, mielőtt a személyzet tagja elhagyta volna pihenőhelyét;
8. »bioritmust megzavaró beosztás«: a személyzet tagjának olyan beosztása, mely megzavarja alvási lehetőségét az optimális alvási időszakban, és amit olyan FDP vagy FDP-k kombinációja alkot, mely a nappal vagy éjszaka bármely olyan részébe belenyúlik, vagy abban kezdődik vagy ér véget, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott; bioritmust megzavaró lehet a beosztás korai kezdés, késői befejezés vagy éjszakai szolgálat miatt.
 - a) egy bioritmust megzavaró beosztás »korai típusa«:
 - i. korai kezdésnél 05:00 és 05:59 óra között kezdődő szolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott; és
 - ii. késői befejezésnél 23:00 és 1:59 óra között véget érő szolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott;
 - b) egy bioritmust megzavaró beosztás »késői típusa«:
 - i. korai kezdésnél 05:00 és 05:59 óra között kezdődő műszakszolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott; és
 - ii. késői befejezésnél 00:00 és 1:59 óra között véget érő szolgálati időszak abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott.
9. »éjszakai szolgálat«: az a szolgálat, amely belenyúlik a 02:00 és 04:59 óra közötti időszakba abban az időzónában, ahol a személyzet akklimatizálódott;
10. »szolgálat«: bármely feladat, melyet a személyzet tagja az üzemben tartónak elvégez, ideértve a repülési szolgálatot, az adminisztratív munkát, képzés nyújtását vagy a képzésben való részvételt, ellenőrzést, áthelyezést és a készenlét bizonyos elemeit is;
11. »szolgálati időszak«: az az időszak, amely akkor kezdődik, amikor a személyzet tagja az üzemben tartó által számára előírt szolgálatra jelentkezik vagy amikor azt megkezdi, és akkor fejeződik be, amikor a személyzet tagja minden feladat alól mentessé válik, ideértve a repülés utáni szolgálatot is;
12. »repülési szolgálati idő (FDP)«: az az időszak, amikor a személyzet tagja a számára előírt szolgálatra jelentkezik, amely magában foglalhat egy szektort vagy szektorok sorozatát, és akkor ér véget, amikor a légi jármű végleg álló helyzetbe kerül és a hajtóműveket leállítják az utolsó olyan szektor végén, amelyen a személyzet tagja üzemeltetést végző személyzeti tagként teljesít szolgálatot;
13. »repülési idő«: repülőgépek és motoros vitorlázó repülőgépek esetében az az időtartam, amely a légi járműnek a parkolóhelyről felszállási céllal történő elmozdulásától a repülés befejezése után a kijelölt parkolóhelyen történő megállásáig és az összes hajtómű és propeller leállításáig tart;
14. »hazai bázis«: az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdi és befejezi szolgálati idejét vagy szolgálati időinek sorozatát és ahol normál körülmények között az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elhelyezéséért;
15. »helyi nap«: helyi idő szerint 00:00-kor kezdődő 24 órás időszak;

16. »helyi éjszaka«: helyi idő szerint 22:00 és 08:00 közé eső 8 óras időszak;
17. »üzemeltetést végző személyzeti tag«: egy légi járművön egy szektorban szolgálatot teljesítő személyzeti tag;
18. »áthelyezés«: a nem üzemeltetést végző személyzeti tag áthelyezése egyik helyről a másikra az üzemben tartó rendelkezése szerint, a következők kivételével:
 - az utazás ideje egy magán pihenőhelyről a hazai bázis kijelölt jelentkezési helyére és vissza, valamint
 - a helyi eljutás ideje a pihenőhelyről a szolgálat megkezdésének helyére és vissza;
19. »pihenőalkalmatosság«: lábtámasszal rendelkező fekvő- vagy ülőalkalmatosság, mely lehetővé teszi a személyzet tagjainak, hogy a légi jármű fedélzetén aludhassanak;
20. »tartalék szolgálat«: az az időszak, amelyre nézve az üzemben tartó a személyzet tagjának előírja, hogy legalább 10 óras értesítés mellett FDP-re, áthelyezésre vagy egyéb szolgálati beosztásra rendelkezésre álljon;
21. »pihenőidő«: szolgálatot követő vagy megelőző folyamatos, megszakítatlan és meghatározott időszak, mely alatt a személyzet tagja mentesül minden szolgálat, készenlét és tartalék szolgálat alól;
22. »rotáció«: a hazai bázistól távoli szolgálat vagy szolgálatsorozat – közte legalább egy repülési szolgálat – és pihenőidő, mely a hazai bázison kezdődik és akkor ér véget, amikor a személyzet tagja a hazai bázisra visszatér egy olyan pihenőidőre, amelyben az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elhelyezéséért;
23. »szolgálatmentes nap«: a 2000/79/EK tanácsi irányelv (*) rendelkezéseinek való megfelelés céljából egy naptól és két helyi éjszakából álló, szolgálat- és készenlétmentes időszak, melyet előre bejelentenek. A pihenőidő része lehet a szolgálatmentes napnak;
24. »szektor«: az FDP azon szakasza, amely a légi jármű első felszállási célú megmozdulásától a kijelölt parkolóhelyen történő leállításáig tart;
25. »készenlét«: előre bejelentett és meghatározott időszak, amelynek során az üzemben tartó a személyzet egy tagjától megköveteli, hogy legyen elérhető egy járatra történő kijelölésre, áthelyezésre vagy más feladatra közbeeső pihenőidő nélkül;
26. »repülőtéreni készenlét«: a repülőtéren megvalósuló készenlét;
27. »egyéb készenlét«: otthon vagy a megfelelő elhelyezés során megvalósuló készenlét;
28. »alacsony napi bioritmusú időszak (WOCL)«: a 02:00 és 05:59 óra közötti idő abban az időzónában, amelyben a személyzet tagja akklimatizálódott.

ORO.FTL.110 Az üzemben tartók kötelezettségei

Az üzemben tartó köteles:

- a) a szolgálati beosztási jegyzékeket kellő időben előre közzétenni, hogy a személyzet tagjai számára megtervezhető legyen a megfelelő pihenés;
- b) gondoskodni arról, hogy a repülési szolgálati időszakokat úgy tervezzék, hogy a személyzet tagjai kellőképpen kipihentek legyenek, és biztonsági szempontból minden körülmények között kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni;
- c) olyan jelentkezési időt meghatározni, amely elegendő időt enged a földi szolgálatok elvégzéséhez;
- d) figyelembe venni a repülési szolgálati időszakok és pihenőidők gyakorisága és mintázata közötti kapcsolatot, és mérlegelni a minimális pihenőidővel párosított hosszú szolgálati idők kumulatív hatását;
- e) úgy megállapítani a szolgálatok ütemezését, hogy elkerülhető legyen az olyan gyakorlat, amely a rögzült alvás/munka mintát jelentősen megzavarja, pl. a váltakozó nappali/éjszakai szolgálat;

(*) HL L 302., 2000.12.1., 57. o.

- f) betartani az ARO.OPS.230 pont szerinti bioritmust megzavaró beosztásra vonatkozó rendelkezéseket;
- g) gondoskodni arról, hogy a pihenőidők elegendő időt biztosítsanak arra, hogy a személyzet tagjai az előző szolgáltatásokat követően regenerálódjanak és kipihentek legyenek a következő repülési szolgálati időszak kezdetére;
- h) időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidőket betervezni és erről kellő időben előre értesíteni a személyzet tagjait;
- i) a járatokat úgy megtervezni, hogy teljesíthetők legyenek a megengedhető repülési szolgálati időn belül, figyelembe véve a repülés előtti feladatokhoz szükséges időt, a szektorban töltött időt és fordulási időt;
- j) megváltoztatni a menetrendet, illetve a személyzet beosztását, ha a tényleges üzem a menetrend szerinti szezonális időszakon belül a menetrend járatainak több mint 33 %-ánál meghaladja a maximális FDP-t.

ORO.FTL.115 A személyzet tagjainak felelőssége

A személyzet tagjainak:

- a) meg kell felelniük a IV. melléklet CAT.GEN.MPA.100 pontja b) bekezdésének; és
- b) optimálisan ki kell használniuk a pihenésre rendelkezésre álló lehetőségeket és időt, és megfelelően kell megtervezniük és kihasználniuk pihenőidejüket.

ORO.FTL.120 A fáradtság kockázatának kezelése (FRM)

- a) Amennyiben ez a rész vagy egy vonatkozó típusalkalmassági előírás kötelezővé teszi a fáradtság kockázatának kezelését, az üzemben tartónak irányítási rendszere szerves részeként létre kell hoznia, végre kell hajtani és fenn kell tartania az FRM-et. Az FRM biztosítja a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f., 7.g. és 8.f. pontjában meghatározott lényeges követelményeknek való megfelelést. Az üzembentartási kézikönyvnek tartalmaznia kell az FRM leírását.
- b) A létrehozott, végrehajtott és fenntartott FRM révén az FRM általános teljesítménye folyamatosan fejlődik, és a következőket tartalmazza:
 - 1. az üzemben tartó filozófiájának és alapelveinek leírása az FRM-re vonatkozóan (FRM szakpolitika);
 - 2. az FRM folyamatok dokumentációja, ideértve a személyzeti felelősség tudatosításának folyamatát és e dokumentáció módosítási eljárását;
 - 3. tudományos elvek és ismeretek;
 - 4. a veszélyek azonosításának és a kockázatok értékelésének folyamata, mely lehetővé teszi, hogy az üzemben tartó kezelhesse a személyzet fáradtságából eredő üzemeltetési kockázat(ok) folyamatos kezelését;
 - 5. kockázatcsökkentési folyamat a gyors helyreigazító intézkedések meghozatala érdekében, amelyek szükségesek a személyzet fáradtságából eredő üzembentartói kockázat(ok) hatékony csökkentéséhez, és amelynek révén a fáradtság okozta kockázat ilyen intézkedésekkel elért csökkentése folyamatosan figyelemmel kísérhető és rendszeresen értékelhető;
 - 6. FRM biztonságot biztosító folyamatok;
 - 7. FRM támogató folyamatok.
- c) Az FRM-nek meg kell felelnie a repülési időt meghatározó rendszernek, az üzemben tartó méretének és a tevékenységek jellegének és komplexitásának, figyelembe véve az ilyen tevékenységekben rejlő veszélyeket és kockázatokat, valamint a vonatkozó repülési időt meghatározó rendszert.
- d) Az üzemben tartónak kockázatcsökkentő intézkedéseket kell tennie, ha az FRM biztonságot biztosító folyamatok a szükséges biztonsági szint csökkenését mutatják.

ORO.FTL.125 A repülési időtartamot meghatározó rendszerek

- a) Az üzemben tartó olyan repülési időtartamot meghatározó rendszereket hoz létre, hajt végre és tart fenn, melyek megfelelnek a végzett üzemeltetés fajtájának vagy fajtáinak, valamint a 216/2008/EK rendeletnek, e résznek és egyéb vonatkozó jogszabályoknak, ideértve a 2000/79/EK irányelvet is.

- b) A végrehajtást megelőzően az illetékes hatóság jóvá hagyja a repülési időtartamot meghatározó rendszereket, ideértve szükség esetén minden kapcsolódó FRM-et.
- c) Az üzemben tartónak az Ügynökség által elfogadott vonatkozó típusalkalmassági előírásokat kell alkalmaznia, bizonyítva, hogy megfelel a 216/2008/EK rendeletnek és ennek a résznek. Alternatív megoldásként, ha az üzemben tartó a 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése szerint el kíván térni a fent említett típusalkalmassági előírásoktól, a végrehajtás előtt az illetékes hatósághoz be kell nyújtania egy teljes körű leírást a tervezett eltérésekről. A leírásban szerepelnie kell minden olyan kézikönyv vagy eljárás áttekintésének, amely releváns lehet, valamint egy azt bemutató értékelésnek, hogy a 216/2008/EK rendelet és e rész követelményei teljesülnek.
- d) Az ARO.OPS.235 pont d) bekezdése vonatkozásában az eltérés megvalósításától számított két éven belül az üzemben tartónak adatokat kell gyűjtenie az eltérésről, és ezeket az adatokat tudományos alapelvek alapján elemeznie kell, az eltérésnek a légi személyzet fáradtságára gyakorolt hatásának értékelését figyelembe véve. Ezt az elemzést jelentés formájában be kell nyújtani az illetékes hatósághoz.

2. SZAKASZ

Kereskedelmi légi szállítási tevékenységet végző üzemben tartók

ORO.FTL.200 Hazai bázis

Az üzemben tartó a személyzet minden tagja számára kijelöl egy hazai bázist.

ORO.FTL.205 Repülési szolgálati munkaidő

- a) Az üzemben tartó köteles:
- meghatározni az egyes műveleteknek megfelelő jelentkezési időket az ORO.FTL.110 pontjának c) bekezdését figyelembe véve;
 - meghatározni azokat az eljárásokat, amelyek előírják, hogy a parancsnoknak olyan speciális körülmények között, amelyek komoly fáradtságához vezethetnek, és a személyzet érintett tagjaival folytatott konzultáció után hogyan kell csökkentenie a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy növelni a pihenőidőt, hogy ezzel kiküszöböljön minden, a repülési biztonságot érintő kedvezőtlen hatást.
- b) Maximum napi FDP
- Az akklimatizálódott személyzeti tagokra vonatkozó, meghosszabbítás nélküli alapvető maximum FDP-nek a következő táblázat szerint kell alakulnia:

2. táblázat

Maximum napi FDP – akklimatizált személyzeti tagok

Az FDP kezdete referenciaidőben	1–2 szektor	3 szektor	4 szektor	5 szektor	6 szektor	7 szektor	8 szektor	9 szektor	10 szektor
06:00–13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30–13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00–14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30–14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00–15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30–15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00–16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30–16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00–04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
05:00–05:14	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15–05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30–05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45–05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2. Az ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagokra vonatkozó maximum napi FDP a következő táblázatnak megfelelően alakul:

3. táblázat

Ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagok

Maximum napi FDP szektorok szerint						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Ha az üzemben tartó végrehajtotta az FRM-et, az ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagokra vonatkozó maximum napi FDP a következő táblázatnak megfelelően alakul:

4. táblázat

Ismeretlen akklimatizálódási állapotú személyzeti tagok FRM keretében

Az alábbi táblázat értékei akkor alkalmazhatók, ha az üzembentartói FRM folyamatosan ellenőrzi, hogy a szükséges biztonsági szintet tartják-e.

Maximum napi FDP szektorok szerint						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) FDP abban az esetben, ha a repülőszemélyzetre és a légiutas-kísérő személyzetre különböző jelentkezési idő vonatkozik

Ha a légiutas-kísérő személyzetnek a repülőszemélyzetnél több időre van szüksége a repülés előtti eligazításhoz ugyanabban a szektorban vagy szektorok sorozatában, a légiutas-kísérő személyzet FDP-je kiterjeszhető a légiutas-kísérő személyzet és a repülőszemélyzet jelentkezési ideje közötti különbséggel. A különbség nem haladhatja meg az 1 órát. A légiutas-kísérők maximum napi FDP-jének megállapítása azon az időn alapul, amikor a repülőszemélyzet szolgálatra jelentkezik, az FDP maga azonban a légiutas-kísérők szolgálatra jelentkezésének időpontjában kezdődik.

- d) Az akklimatizálódott személyzeti tagokra vonatkozó maximum napi FDP hosszabbítással, repülés közbeni pihenés nélkül.

1. A maximum napi FDP legfeljebb egy órával, 7 egymást követő napon belül legfeljebb kétszer hosszabbítható meg. Ebben az esetben:

- i. a repülés előtti és repülés utáni pihenőidő két órával meghosszabbodnak; vagy
- ii. a repülés utáni pihenőidő 4 órával meghosszabbodik.

2. Ha a hosszabbításokat egymást követő FDP-kre alkalmazzák, az 1. albekezdésben előírt, a két meghosszabbított FDP közötti repülés előtti és repülés utáni extra pihenőidőt egymás után kell kiadni.

3. A meghosszabbítás alkalmazását előre tervezni kell, és a következő maximumértékekre kell korlátozni:

- i. 5 szektor, ha nem nyúlik bele a WOCL (alacsony napi bioritmusú) időszakba; vagy
- ii. 4 szektor, ha legfeljebb két órányit nyúlik bele a WOCL időszakba; vagy
- iii. 2 szektor, ha több mint két órányit nyúlik bele a WOCL időszakba.

4. A maximum napi FDP repülés közbeni pihenőidő nélküli meghosszabbítását nem szabad a repülés közbeni pihenés vagy osztott szolgálat miatti meghosszabbítással párosítani ugyanazon szolgálati idő alatt.

5. A művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni a maximum napi FDP meghosszabbításának korlátait, figyelembe véve a következőket:

- i. a repült szektorok száma; és
- ii. a WOCL időszakba való belenyúlás.

e) Maximum napi FDP repülés közbeni pihenés miatti meghosszabbítás alkalmazásával

A művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni a repülés közbeni pihenés melletti maximum napi FDP meghosszabbításának korlátait, figyelembe véve a következőket:

- i. a repült szektorok száma;
- ii. az egyes személyzeti tagok között elosztott repülés közbeni minimum pihenőidő;
- iii. a repülés közbeni pihenőalkalmatosságok; és
- iv. az alapvető repülőszemélyzet megerősítése.

f) Előre nem látott körülmények repülés közben – a parancsnok döntési hatásköre

1. Azoknak a feltételeknek, melyek mellett a parancsnok a repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidőre vonatkozó korlátokat a jelentkezési idővel vagy azt követően kezdődő repülési üzemeltetés során előre nem látott körülmények esetén módosíthatja, a következőknek kell megfelelniük:

- i. az ORO.FTL.205 pont b) és e) bekezdésének vagy az ORO.FTL.220 pontnak az alkalmazásával elért maximális napi FDP nem növelhető két órát meghaladóan, hacsak a repülőszemélyzet nincs megerősítve, mely esetben a repülési szolgálati időszak legfeljebb 3 órával hosszabbítható meg;
- ii. ha egy FDP utolsó szektorában merülnek fel előre nem látott körülmények a felszállás után, melyek eredményként a megengedett növelést túllépik, a járat folytathatja útját a tervezett célállomásig vagy egy kiterő repülőterre; és
- iii. az FDP-t követő pihenőidőszak csökkenthető, de nem lehet kevesebb mint 10 óra.

2. Olyan speciális körülmények között, amelyek komoly fáradtsághoz vezethetnek, a parancsnok köteles csökkenteni a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy növelni a pihenőidőt, hogy ezzel kiküszöböljön minden, a repülési biztonságot érintő kedvezőtlen hatást.

3. A parancsnok köteles konzultálni a személyzet összes tagjával azok éberségi szintjéről, mielőtt az 1. és 2. albekezdés szerinti módosításokról dönt.

4. A parancsnok jelentést nyújt be az üzemben tartóhoz, ha a döntése alapján az FDP-t növelték vagy a pihenőidőt csökkentették.

5. Ahol az FDP megnövelése vagy a pihenőidő csökkentése meghaladja az egy órát, a jelentés egy példányát, amelyhez az üzemben tartó köteles saját megjegyzéseit hozzáfűzni, az eseményt követő 28 napon belül meg kell küldeni az illetékes hatóságnak.

6. Az üzemben tartónak létre kell hoznia egy nem számon kérő jellegű folyamatot a fenti rendelkezésben leírt döntéshez, és azt az üzembentartási kézikönyvbe be kell vezetni.

g) Előre nem látott körülmények repülés közben – késleltetett jelentkezés

Az üzemben tartónak a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően az üzembentartási kézikönyvben meg kell határozni a késleltetett jelentkezésre vonatkozó eljárásokat előre nem látott körülmények esetére.

ORO.FTL.210 Repülési és szolgálati idők

- a) A teljes szolgálati időszak, amelyre a személyzet egy tagját kijelölik, nem haladhatja meg:
1. a 60 szolgálati órát bármely 7 egymást követő napon belül;
 2. a 110 szolgálati órát bármely 14 egymást követő napon belül; és
 3. a 190 szolgálati órát bármely 28 egymást követő napon belül, a lehető legegyszerűbben elosztva ezen időszakban.
- b) Azon szektorok teljes repülési ideje, amelyekre a személyzet egy tagja üzemeltetést végző személyzeti tagként ki van rendelve, nem haladhatja meg:
1. a 100 repülési órát bármely 28 egymást követő napon belül;
 2. a 900 repülési órát egy naptári éven belül; és
 3. az 1 000 repülési órát bármely 12 egymást követő naptári hónapon belül.
- c) A repülés utáni szolgálat beleszámít a szolgálati időszakba. Az üzemben tartónak az üzemeltetési kézikönyvben meg kell határoznia a repülés utáni szolgálatok minimális idejét.

ORO.FTL.215. Áthelyezés

Ha az üzemben tartó a személyzet tagját áthelyezi, a következő rendelkezések alkalmazandók:

- a) A jelentkezés után, de a munkavégzés előtt történő áthelyezés az FDP részének számít, ugyanakkor nem számít szektornak.
- b) Az áthelyezésen töltött teljes idő szolgálatnak számít.

ORO.FTL.220. Osztott szolgálat

A maximum napi FDP földi szünet miatti meghosszabbításának feltételeire a következők vonatkoznak:

- a) A művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni az osztott szolgálatra vonatkozó következő elemeket:
1. a földi szünet minimum időtartama; és
 2. az FDP ORO.FTL.205 pont b) bekezdése szerinti meghosszabbításának lehetősége, figyelembe véve a földi szünet időtartamát, a személyzeti tagoknak pihenésre biztosított alkalmatosságokat és egyéb fontos tényezőket.
- b) A földi szünet teljes egészében FDP-nek számít.
- c) Osztott szolgálatot nem követhet csökkentett pihenőidő.

ORO.FTL.225. Repülőtéri készenlét és szolgálatok

Ha az üzemben tartó a személyzet tagjait a repülőtéren készenlétre vagy más szolgálatra jelöli ki, a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a következők alkalmazandók:

- a) A repülőtéri készenlétnek és más szolgálatnak szerepelnie kell a beosztásban, valamint a kezdő és befejező időpontról előzetes tájékoztatást kell adni, hogy a személyzeti tagok megfelelően megtervezhessék pihenésüket.
- b) A személyzet tagja a jelentkezési ponton való jelentkezéstől a bejelentett repülőtéri készenléti időszak végéig van repülőtéri készenlétben.
- c) Az ORO.FTL.210 és ORO.FTL.235 pont alkalmazásában a repülőtéri készenlét teljes szolgálati időszáknak számít.
- d) A repülőtéren végzett bármely szolgálat teljes szolgálati időnek számít, illetve az FDP a repülőtéri szolgálat jelentkezési idejétől kezdve teljes egészében számít.

- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell a repülőtéri készenlében lévő személyzeti tagok elhelyezéséről.
- f) A repülési időtartamot meghatározó rendszereknek a következő elemeket kell meghatározniuk:
1. a készenlét maximális időtartama;
 2. a készenlében eltöltött idő hatása az esetlegesen kijelölt maximum FDP-re, figyelembe véve a személyzet tagjai számára biztosított pihenőalkalmatosságokat, és olyan fontos tényezőket, mint:
 - a személyzeti tag azonnali beoszthatóságának szükségessége,
 - a készenlét zavaró hatása az alvásra, és
 - a megfelelő előzetes tájékoztatás a szolgálatra hívás és az FDP-re történő beosztás közötti alvási lehetőség védelmében;
 3. a készenléletet követő minimális pihenőidő, mely nem vezet FDP-re történő beosztáshoz;
 4. a nem repülőtéri készenlében eltöltött idő beszámításának módja a halmozott szolgálati időbe.

ORO.FTL.230. Tartalék szolgálat

Ha az üzemben tartó a személyzet tagját tartalék szolgálatra jelöli ki, a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a következők alkalmazandók:

- a) A tartalék szolgálatnak szerepelnie kell a beosztásban;
- b) A repülési időtartamot meghatározó rendszereknek a következő elemeket kell meghatározniuk:
1. egyetlen tartalék szolgálati időszak maximális időtartama;
 2. azon napok száma, amelyre a személyzeti tagot tartalék szolgálatra beoszthatják.

ORO.FTL.235 Pihenőidők

- a) Minimum pihenőidő a hazai bázison.
1. A nem a hazai bázison kezdődő FDP megkezdése előtti minimum pihenőidő hosszúsága megegyezik az azt megelőző szolgálat időtartamával vagy 12 órával, attól függően, melyik időtartam a hosszabb.
 2. Az 1. ponttól eltérve, a b) pontban meghatározott minimum pihenőidőt kell alkalmazni, ha az üzemben tartó a hazai bázison megfelelő elhelyezést biztosít a személyzet tagjának.

- b) Minimum pihenőidő a hazai bázison kívül.

A nem a hazai bázison kezdődő FDP megkezdése előtti minimum pihenőidő hosszúsága megegyezik az azt megelőző szolgálat időtartamával vagy 10 órával, attól függően, melyik időtartam a hosszabb. Ebben az időszakban az utazáshoz és a fiziológiai szükségletekhez szükséges időn felül 8 órányi alvás lehetőségét is biztosítani kell.

- c) Csökkentett pihenőidő

Az a) és b) pontoktól eltérve, a repülési időtartamot meghatározó rendszerek csökkenthetik a minimum pihenőidőt a művelet típusára vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően, figyelembe véve a következő elemeket:

1. a minimális csökkentett pihenőidő;
2. a következő pihenőidő növelése; és
3. az FDP csökkentése a csökkentett pihenőidőt követően.

d) Időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő

A repülési időtartamot meghatározó rendszerekben a halmozódó fáradtság ellensúlyozására meg kell határozni az időszakos regeneráló pihenőidőt. Az időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidőnek legalább 36 óra hosszúságúnak kell lennie, beleértve két éjszakát, és az egyik időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő vége és a következő meghosszabbított regeneráló pihenőidő kezdete között nem lehet több, mint 168 óra. Az időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő havonta két alkalommal 2 helyi napra hosszabbítandó.

e) A repülési időtartamot meghatározó rendszerekben meg kell határozni a további pihenőidőket az alkalmazandó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően annak érdekében, hogy ellensúlyozzák a következőket:

1. az időzóna-eltérések hatásai és az FDP meghosszabbítása;
2. további halmozódó fáradtság a bioritmust megzavaró beosztás miatt; és
3. a hazai bázis változása.

ORO.FTL.240. Étkezés

a) Az FDP ideje alatt étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani a személyzet tagja számára, hogy a teljesítményére gyakorolt kedvezőtlen hatást elkerüljék, különösen 6 órát meghaladó FDP esetében.

b) Az üzemben tartónak meg kell határoznia az üzembentartási kézikönyvben, hogyan biztosítják a személyzet tagjának étkezését az FDP idejére.

ORO.FTL.245. Feljegyzések a hazai bázisról, a repülési időkről, a szolgátról és a pihenőidőkről

a) Az üzemben tartónak egy adott 24 hónapos időszakot érintően vezetnie kell:

1. személyre szóló feljegyzéseket minden egyes személyzeti tagról, beleértve a következőket:

- i. repülési idők;
- ii. minden egyes szolgálati időszak és FDP kezdete, időtartama és vége;
- iii. pihenőidő és minden szolgálatmentes nap; és
- iv. kijelölt hazai bázis.

2. meghosszabbított repülési szolgálati időkről és csökkentett pihenőidőkről szóló feljegyzéseket

b) Az üzemben tartó a repülési időkről, a szolgálati időszakról és a pihenőidőről szóló személyre szóló feljegyzések másolatát kérésre kiadja:

1. a személyzet érintett tagjának; és
2. egy másik üzemben tartónak a személyzet azon tagjának vonatkozásában, aki az illető üzemben tartó személyzetének tagja, vagy az lesz.

c) A CAT.GEN.MPA.100 pont b) bekezdésének 5. pontjában említett feljegyzéseket olyan személyzeti tagról, aki nem csak egy üzemben tartónál teljesít szolgálatot, 24 hónapig kell megőrizni.

ORO.FTL.250. Fáradtságkezelő képzés

a) Az üzemben tartónak kezdő és szinten tartó fáradtságkezelő képzést kell nyújtania a személyzet tagjai, a szolgálati beosztás elkészítéséért és karbantartásáért felelős személyzet és az érintett vezetők részére.

b) Ez a képzés az üzemben tartó által meghatározott és az üzembentartási kézikönyvben rögzített képzési programot követi. A képzési program kitér a fáradtság lehetséges okaira és hatásaira, valamint a fáradtság elleni intézkedésekre.”