2026/1979

13.11.2026

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/1979 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Σεπτεμβρίου 2026

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 32 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης (στο εξής: FTL) για φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (στο εξής: CAT) με αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε προγραμματισμένες και ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες.

(2) Κατά την ανάπτυξη των απαιτήσεων FTL για τους φορείς εκμετάλλευσης CAT βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, αποφασίστηκε να αντιμετωπιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο το ζήτημα των απαιτήσεων FTL για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, ώστε να καταστεί δυνατή η συλλογή επιστημονικών στοιχείων σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την κόπωση στις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, οι απαιτήσεις FTL για τους φορείς εκμετάλλευσης CAT με αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες αεροταξί, πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (στο εξής: AEMS) και πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή υπόκεινται στις απαιτήσεις που καθορίζονται στο εθνικό δίκαιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([3]) και στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού. Η εν λόγω παρέκκλιση θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει έως ότου αρχίσουν να εφαρμόζονται τα νέα μέτρα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

(4) Οι απαιτήσεις του τμήματος ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 καθορίστηκαν για τις προγραμματισμένες και τις ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες πολλών πληρωμάτων. Ωστόσο, ισχύουν επίσης για τις κατά παραγγελία πτητικές λειτουργίες αεροταξί, AEMS και ενός χειριστή, παρά τις διαφορές μεταξύ των εν λόγω πτητικών λειτουργιών και των πτητικών λειτουργιών πολλών πληρωμάτων, καθώς και του τύπου αεροσκάφους που χρησιμοποιείται. Ομοίως, στο τμήμα ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 δεν καθορίζεται μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και AEMS και δεν προβλέπονται περίοδοι επιφυλακής, ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης και μεικτής υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει κατάλληλες απαιτήσεις FTL για τις πτητικές λειτουργίες αεροταξί, τις πτητικές λειτουργίες AEMS και τις πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών με αεροπλάνα.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Η φύση των καθηκόντων ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες της αεροπορίας όπως τα αεροταξί και οι AEMS διαφέρει σημαντικά από τη φύση των καθηκόντων ενός χειριστή σε προγραμματισμένες ή ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες, καθώς οι χειριστές αεροταξί και AEMS εκτελούν συνήθως λιγότερα αλλά μεγαλύτερα ταξίδια. Οι πτητικές λειτουργίες αεροταξί και οι πτητικές λειτουργίες AEMS απαιτούν 24ωρη δραστηριότητα που μπορεί να περιλαμβάνει εργασία σε βάρδιες, πτητικές λειτουργίες τη νύχτα, ακανόνιστα και απρόβλεπτα ωράρια υπηρεσίας και συχνές αλλαγές ζώνης ώρας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιτευχθεί η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ περιοριστικών κανόνων και κανόνων βάσει επιδόσεων, δεδομένου ότι η εφαρμογή παρόμοιων κανόνων σχεδιασμένων για θεμελιωδώς διαφορετικά περιβάλλοντα λειτουργίας θα αντέβαινε στον στόχο της διασφάλισης υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση.

(6) Θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικά μέτρα μετριασμού σύμφωνα με τους στόχους προστασίας από την επικινδυνότητα που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ώστε να αντικατοπτρίζεται η επιχειρησιακή πραγματικότητα του τομέα, συμπεριλαμβανομένης της φύσης των πτήσεων αεροταξί και AEMS, οι οποίες δεν είναι ανοικτές στο ευρύ κοινό, καθώς και το είδος και η κλίμακα των πτητικών λειτουργιών, οι οποίες είναι λιγότερο πολύπλοκες και αφορούν λιγότερο σύνθετα αεροπλάνα απ' ό,τι οι προγραμματισμένες ή ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες. Καθένα από τα εν λόγω μέτρα μετριασμού θα πρέπει να είναι στοχευμένο και να αντιμετωπίζει τους εντοπισθέντες κινδύνους κόπωσης που προκύπτουν από συγκεκριμένες πρακτικές προγραμματισμού, περιόδους υπηρεσίας ή ρυθμίσεις ανάπαυσης.

(7) Για την καλύτερη αντιμετώπιση συγκεκριμένων εθνικών ζητημάτων ή επιχειρησιακών πρακτικών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από ορισμένες διατάξεις που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό ή να αποκλίνουν από τις σχετικές προδιαγραφές πιστοποίησης εφαρμόζοντας απαιτήσεις που κατοχυρώνουν επίπεδο ασφάλειας τουλάχιστον ισοδύναμο με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Τυχόν παρεκκλίσεις ή αποκλίσεις από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να κοινοποιούνται και να είναι σύμφωνες με τους κανόνες βάσει του άρθρου 71 και του άρθρου 76 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, τα οποία διασφαλίζουν διαφανή και χωρίς διακρίσεις λήψη αποφάσεων με βάση αντικειμενικά κριτήρια.

(8) Για να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση από το τμήμα ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, που εφαρμόζεται επί του παρόντος, και από τους εθνικούς κανονισμούς των κρατών μελών, θα πρέπει να δοθεί στους φορείς εκμετάλλευσης και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών επαρκής χρόνος για να επικαιροποιήσουν τα επιχειρησιακά τους έγγραφα, να εφαρμόσουν κατάλληλα εργαλεία λογισμικού και να εκπαιδεύσουν το σχετικό προσωπικό ώστε να συμμορφώνεται με τα νέα μέτρα. Επομένως, η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά.

(9) Η ARO.OPS.235 του παραρτήματος ΙΙ και η ORO.FTL.125 του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να επικαιροποιηθούν ώστε να ευθυγραμμιστούν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και να διαγραφούν παρωχημένες αναφορές, χωρίς να προκαλούνται αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές ή διοικητικές επιπτώσεις στο ιπτάμενο προσωπικό, στους φορείς εκμετάλλευσης ή στις αρμόδιες αρχές. Για να υποστηριχθούν οι εθνικές αρμόδιες αρχές στην επικαιροποίηση των οικείων διαδικασιών έγκρισης, οι εν λόγω παράγραφοι θα πρέπει να εφαρμόζονται στις προγραμματισμένες και τις ναυλωμένες πτητικές λειτουργίες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(10) Μολονότι το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο απαιτεί ήδη από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να παρακολουθούν και να δίνουν συνέχεια στα αναφερόμενα περιστατικά ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία, να διασφαλίζουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας και να μετριάζουν τους κινδύνους που συνδέονται με την κόπωση, είναι σημαντικό η εφαρμογή των νέων κανόνων να παρακολουθείται ενεργά από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός), ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί δυνάμει του άρθρου 85 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 να διεξάγει επιθεωρήσεις και άλλες δραστηριότητες παρακολούθησης με σκοπό την εξασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και των βάσει αυτού εκδιδομένων κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων.

(11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 02/2026 ([4]) που εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Στο άρθρο 2 πρώτο εδάφιο προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 16), 17) και 18):

«16) "πτήση ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης (AEMS) με αεροπλάνο": πτήση με αεροπλάνο όταν η άμεση και ταχεία μεταφορά είναι αποφασιστική, η οποία έχει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) σκοπός της είναι να διευκολυνθεί η επείγουσα ιατρική βοήθεια, με τη μεταφορά ενός ή περισσότερων από τα ακόλουθα:

i) ιατρικού προσωπικού·

ii) ιατρικών εφοδίων (εξοπλισμός, αίμα, όργανα, φάρμακα)·

iii) ασθενών ή τραυματιών και άλλων άμεσα εμπλεκόμενων ατόμων·

β) περιλαμβάνει τους τομείς πτήσης για την τοποθέτηση αεροπλάνου με σκοπό τη μεταφορά των προσώπων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο i) ή iii), ή ιατρικών εφοδίων που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο ii), ή την επιστροφή του αεροπλάνου στην επιχειρησιακή βάση AEMS·

17) "προγραμματισμένη πτητική λειτουργία": σειρά πτήσεων με όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

i) σε κάθε πτήση διατίθενται ατομικές θέσεις ή ικανότητα μεταφοράς φορτίου ή ταχυδρομείου προς πώληση στο κοινό, είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του·

ii) εκτελείται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η κυκλοφορία μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων, με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

— σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα·

— με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

18) "ναυλωμένη πτητική λειτουργία": μη προγραμματισμένη κατά παραγγελία CAT με αεροπλάνο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση (MOPSC) 20 ή περισσότερων θέσεων επιβατών.»·

2) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 8*

Περιορισμοί χρόνου πτήσης

1. Οι πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα για τους σκοπούς προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτητικών λειτουργιών υπόκεινται στις απαιτήσεις του τμήματος FTL (A) του παραρτήματος III. Οι πτητικές λειτουργίες CAT με αεροπλάνα για τους σκοπούς ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και αεροταξί υπόκεινται στις απαιτήσεις του τμήματος FTL (B) του παραρτήματος III.

2. Όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και τις απαιτήσεις ανάπαυσης, οι πτητικές λειτουργίες CAT με ελικόπτερα πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του.

3. Όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και τις απαιτήσεις ανάπαυσης, οι μη εμπορικές πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των μη εμπορικών ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών, με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα και ελικόπτερα, καθώς και οι εμπορικές ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες με αεροπλάνα και ελικόπτερα, πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του ή, εφόσον ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, του τόπου όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την έδρα του ή διαμένει.

4. Όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης, ο φορέας εκμετάλλευσης ΙΑΜ πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του, ή εάν ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, του τόπου όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την έδρα του ή διαμένει.»·

3) Στο άρθρο 9β, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών παρακολουθούν την αποτελεσματικότητα των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.»·

4) Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού·

5) Το παράρτημα ΙΙΙ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ 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 15 Οκτωβρίου 2028.

Ωστόσο, το παράρτημα Ι και το σημείο 4 του παραρτήματος ΙΙ εφαρμόζονται από τις 3 Δεκεμβρίου 2026.

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

Βρυξέλλες, 8 Σεπτεμβρίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Στο παράρτημα ΙΙ (Μέρος-ARO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, η ARO.OPS.235 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARO.OPS.235 Έγκριση μεμονωμένων συστημάτων προδιαγραφών χρόνου πτήσης (IFTSS) φορέων εκμετάλλευσης CAT με αεροπλάνα**

α) Η αρμόδια αρχή εγκρίνει μεμονωμένο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης (στο εξής: IFTSS) φορέα εκμετάλλευσης CAT με αεροπλάνα, εάν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το εν λόγω IFTSS πληροί όλους τους ακόλουθους όρους:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται·

2) συμμορφώνεται με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και τους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες του εν λόγω κανονισμού·

3) είναι σύμφωνο με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης·

4) συμμορφώνεται με άλλη εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία που απορρέει από τη μεταφορά της οδηγίας 2000/79/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο.

β) Όταν η αρμόδια αρχή προτίθεται να εγκρίνει IFTSS που αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός, ζητεί πρώτα τη γνώμη του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Ο Οργανισμός γνωμοδοτεί εντός τριών μηνών από την παραλαβή όλων των αναγκαίων εγγράφων από την αρμόδια αρχή.

γ) Η αρμόδια αρχή και ο ενδιαφερόμενος φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη του Οργανισμού που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Πριν από την έγκριση του IFTSS που αναφέρεται στο στοιχείο β), η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης έχει αξιολογήσει και μετριάσει τους σχετικούς κινδύνους κόπωσης σε αποδεκτό επίπεδο.

δ) Μετά από μια αρχική περίοδο εφαρμογής, κάθε εγκεκριμένο IFTSS που αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός υπόκειται σε αξιολόγηση προκειμένου να καθοριστεί αν οι αποκλίσεις θα 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

Το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος του τμήματος FTL αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΤΜΗΜΑ FTL (Α)

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΓΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΩΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ»

2. Η ORO.FTL.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORO.FTL.100 Πεδίο εφαρμογής**

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον αερομεταφορέα και τα μέλη του οικείου πληρώματος πτήσης και θαλάμου επιβατών (ιπτάμενο προσωπικό) ως προς τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για το ιπτάμενο προσωπικό στο οποίο ανατίθενται καθήκοντα εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (CAT) με αεροπλάνα για τους σκοπούς προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτητικών λειτουργιών.»·

3. Η ORO.FTL.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORO.FTL.120 Σύστημα διαχείρισης κινδύνων κόπωσης (FRMS)**

α) Όταν απαιτείται σύστημα διαχείρισης κινδύνων κόπωσης (στο εξής: FRMS) βάσει του παρόντος τμήματος ή των εφαρμοστέων προδιαγραφών πιστοποίησης, ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί FRMS ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος διαχείρισής του. Το FRMS περιγράφεται σε ειδικό εγχειρίδιο ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

β) Το FRMS προβλέπει συνεχή βελτίωση της συνολικής αποτελεσματικότητας της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης του φορέα εκμετάλλευσης και περιλαμβάνει όλα τα ακόλουθα στοιχεία:

1) περιγραφή όλων των ακόλουθων:

i) της φιλοσοφίας, των αρχών και των αρμοδιοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης όσον αφορά το FRMS, που αναφέρονται ως “πολιτική FRMS”·

ii) της συμμετοχής και των αρμοδιοτήτων της διοίκησης, του ιπτάμενου προσωπικού και του λοιπού προσωπικού όσον αφορά το FRMS·

iii) των ειδικών δομών του FRMS, συμπεριλαμβανομένης ομάδας δράσης για θέματα ασφάλειας που συνδέονται με την κόπωση (FSAG), και των ρόλων τους·

2) τεκμηρίωση όλων των διαδικασιών FRMS, η οποία περιλαμβάνει διαδικασία ενημέρωσης του ιπτάμενου και άλλου 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 που προκύπτουν από τη συνεχή κόπωση του ιπτάμενου προσωπικού·

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 που προκύπτουν από την κόπωση του ιπτάμενου προσωπικού, και συνεχή παρακολούθηση και τακτική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων μετριασμού·

6) διαδικασίες διασφάλισης της ασφάλειας του FRMS·

7) διαδικασίες προώθησης του FRMS.

γ) Το FRMS αντιστοιχεί στο μεμονωμένο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης του φορέα εκμετάλλευσης, στο μέγεθος του φορέα εκμετάλλευσης και στο είδος και την περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των εγγενών κινδύνων αυτών των δραστηριοτήτων.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει μέτρα μετριασμού, όταν από τη διαδικασία διασφάλισης της ασφάλειας του FRMS προκύπτει ότι δεν διατηρούνται οι απαραίτητες επιδόσεις ασφαλείας.»·

4) Η ORO.FTL.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORO.FTL.125 Μεμονωμένα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης (IFTSS) φορέων εκμετάλλευσης προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτητικών λειτουργιών**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί μεμονωμένο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης (IFTSS), το οποίο:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται·

2) συμμορφώνεται με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και τους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες του εν λόγω κανονισμού·

3) συμμορφώνεται με άλλη εφαρμοστέα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας που απορρέει από τη μεταφορά της οδηγίας 2000/79/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο.

β) Για να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με το στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός.

1) Εναλλακτικά, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, υποβάλλει στην αρμόδια αρχή, μαζί με την αίτηση για έγκριση IFTSS, μελέτη ασφάλειας που περιλαμβάνει όλα τα ακόλουθα:

i) λεπτομερή περιγραφή της προτεινόμενης απόκλισης·

ii) εκτίμηση των σχετικών κινδύνων κόπωσης και των αντίστοιχων μέτρων μετριασμού, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο κίνδυνος παραμένει σε αποδεκτό επίπεδο·

iii) κάθε σχετική τροποποίηση των εγχειριδίων ή των διαδικασιών.

Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεικνύει επίσης στην αρμόδια αρχή ότι έχει λάβει δεόντως υπόψη τη γνώμη του Οργανισμού, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

γ) Πριν από την εφαρμογή, το IFTSS —που περιλαμβάνει, όπου απαιτείται, FRMS ή κατάλληλη διαχείριση κινδύνων κόπωσης (στο εξής: FRM)— εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την ARO.OPS.235 του παραρτήματος II (Μέρος-ARO).

δ) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης που αναφέρεται στην ARO.OPS.235 στοιχείο δ) του παραρτήματος II (Μέρος-ARO), εντός δύο ετών από την εφαρμογή IFTSS που αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, ο φορέας εκμετάλλευσης συλλέγει δεδομένα σχετικά με την εγκεκριμένη απόκλιση και τα αναλύει με βάση επιστημονικά τεκμηριωμένες αρχές για να αξιολογήσει τις επιπτώσεις της στην κόπωση του ιπτάμενου προσωπικού. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή με τη μορφή έκθεσης.»·

5. Στην ORO.FTL.205 στοιχείο β) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 4 και 5:

«4. Η μέγιστη βασική ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας (στο εξής: FDP) για εγκλιματισμένο μέλος ιπτάμενου προσωπικού που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης ενός χειριστή είναι μία από τις ακόλουθες:

1) σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα, υπό την προϋπόθεση ότι ο χρόνος πτήσης για κάθε τομέα περιορίζεται σε τέσσερις ώρες με αυτόματο πιλότο και σε δύο ώρες χωρίς αυτόματο πιλότο:

Πίνακας 5

Μέγιστη βασική ημερήσια FDP — εγκλιματισμένο ιπτάμενο προσωπικό — πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή

Έναρξη της FDP στον χρόνο αναφοράς	Διάρκεια της FDP σε ώρες						
	Έως 4 τομείς	5 τομείς	6 τομείς	7 τομείς	8 τομείς	9 τομείς	10 ή περισσότεροι τομείς
0600–0659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
0700–0759	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00

Έναρξη της FDP στον χρόνο αναφοράς	Διάρκεια της FDP σε ώρες						
	Έως 4 τομείς	5 τομείς	6 τομείς	7 τομείς	8 τομείς	9 τομείς	10 ή περισσότεροι τομείς
0800–1259	11:00	10:15	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00
1300–1429	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00
1430–1659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
1700–2159	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
2200–0359	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
0400–0559	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00

2) 10 ώρες, ανεξάρτητα από τον αριθμό των τομέων, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

A) η πτητική λειτουργία εκτελείται εξολοκλήρου εντός του εύρους ωρών από 0700 έως 2159·

B) η πτητική λειτουργία εκτελείται υπό συνθήκες VFR·

Γ) οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μεταξύ προεπιλεγμένων αεροδρομίων·

Δ) η διάρκεια κάθε τομέα δεν υπερβαίνει τη μία ώρα.

5. Η μέγιστη βασική ημερήσια FDP μέλους ιπτάμενου προσωπικού σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης ενός χειριστή είναι οκτώ ώρες.»·

6. Στην ORO.FTL.205 στοιχείο ε), ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Μέγιστη ημερήσια FDP με χρήση παρατάσεων λόγω ανάπαυσης κατά τη διάρκεια της πτήσης σε πτητικές λειτουργίες στις οποίες το πλήρωμα πτήσης αποτελείται από τουλάχιστον δύο χειριστές»·

7. Στην ORO.FTL.205 στοιχείο στ), ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) Απρόβλεπτες περιστάσεις σε πτητικές λειτουργίες στις οποίες τα πληρώματα πτήσης αποτελούνται από τουλάχιστον δύο χειριστές — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη»·

8. Στην ORO.FTL.205 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο στα):

«στα) Απρόβλεπτες περιστάσεις σε πτητικές λειτουργίες στις οποίες το πλήρωμα πτήσης αποτελείται από έναν χειριστή — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

Ο κυβερνήτης μπορεί να τροποποιήσει τα όρια της πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων, για τις οποίες ενημερώθηκε κατά ή μετά την αναφορά, ως εξής:

1) Η μέγιστη βασική ημερήσια FDP μέλους ιπτάμενου προσωπικού που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης ενός χειριστή, όπως καθορίζεται στην ORO.FTL.205 στοιχείο β) σημείο 4 ή 5, μπορεί να παραταθεί έως και κατά μία ώρα.

2) Εάν στον τελικό τομέα μιας FDP προκύψει υπέρβαση της επιτρεπόμενης παράτασης δυνάμει του σημείου 1 λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων μετά την απογείωση, η πτήση επιτρέπεται να συνεχιστεί προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού ή προς εναλλακτικό αεροδρόμιο.

3) Η περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης που ακολουθεί την FDP επιτρέπεται να μειωθεί, αλλά δεν είναι μικρότερη των 10 ωρών.

4) Σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρή κόπωση, ο κυβερνήτης μειώνει την πραγματική FDP ή αυξάνει τον χρόνο ανάπαυσης, ή και τα δύο, κατά περίπτωση, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε αρνητική επίπτωση στην ασφάλεια της πτήσης.

5) Ο κυβερνήτης υποβάλλει αναφορά στον αερομεταφορέα σε περίπτωση αύξησης της FDP ή μείωσης της περιόδου ανάπαυσης κατά τη διακριτική του ευχέρεια. Όταν η μείωση της περιόδου ανάπαυσης υπερβαίνει τη μία ώρα, ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει αντίγραφο της αναφοράς, που περιλαμβάνει τις παρατηρήσεις του, στην αρμόδια αρχή εντός 28 ημερών από το συμβάν.

6) Ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει πολιτική μη επιβολής ποινών όσον αφορά την άσκηση ή τη μη άσκηση της διακριτικής ευχέρειας του κυβερνήτη σε απρόβλεπτες περιστάσεις.»·

9. Στην ORO.FTL.240, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Κατά τη διάρκεια της FDP παρέχεται η δυνατότητα γεύματος και ποτού, ούτως ώστε να αποφεύγεται κάθε επιζήμια επίπτωση στην απόδοση ενός μέλους ιπτάμενου προσωπικού, ιδίως όταν η FDP υπερβαίνει τις έξι ώρες, ή τις πέντε ώρες για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.»·

10. Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα FTL (Β):

«ΤΜΗΜΑ FTL (Β)

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΓΙΑ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΕΤΟΡΑΞΙ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

ORO.FTL.101 Πεδίο εφαρμογής

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον αερομεταφορέα και τα μέλη του οικείου πληρώματος πτήσης και θαλάμου επιβατών (ιπτάμενο προσωπικό) ως προς τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για το ιπτάμενο προσωπικό στο οποίο ανατίθενται καθήκοντα εμπορικών αεροπορικών μεταφορών (CAT) με αεροπλάνα για τους σκοπούς πτητικών λειτουργιών AEMS και αεροταξί, συμπεριλαμβανομένων των πτητικών λειτουργιών με αναχώρηση και επιστροφή στο ίδιο σημείο (από Α σε Α).

ORO.FTL.106 Ορισμοί

α) Για τις πτητικές λειτουργίες AEMS και αεροταξί ισχύουν οι όροι που ορίζονται στην ORO.FTL.105, με την εξαίρεση εκείνων που ορίζονται στην ORO.FTL.105 σημεία 1, 2, 5 και 18.

β) Ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί, επιπλέον του στοιχείου α):

1) "εγκλιματισμένος": κατάσταση στην οποία ο εικοσιτετράωρος βιολογικός ρυθμός μέλους ιπτάμενου προσωπικού συγχρονίζεται με συγκεκριμένη ζώνη ώρας —είτε την τρέχουσα ζώνη ώρας, στην οποία βρίσκεται το μέλος ιπτάμενου προσωπικού, είτε προηγούμενη ζώνη ώρας, στην οποία παραμένει βιολογικά προσαρμοσμένο λόγω ανεπαρκούς χρόνου ή ανάπαυσης για την προσαρμογή του στην τρέχουσα ζώνη ώρας.

Για τον υπολογισμό της μέγιστης ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας, το μέλος του ιπτάμενου προσωπικού θεωρείται εγκλιματισμένο στη ζώνη ώρας της έδρας βάσης κατά την έναρξη της εναλλαγής και στη συνέχεια σύμφωνα με τις τιμές του πίνακα 1α:

Πίνακας 1α

Διαφορά (σε ώρες) μεταξύ της ζώνης ώρας της ώρας αναφοράς (*) και της ζώνης ώρας στην οποία αρχίζει η επόμενη υπηρεσία	Χρόνος (σε ώρες) που έχει παρέλθει από τη στιγμή που υποβλήθηκε η αναφορά στην ώρα αναφοράς				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 και < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 και ≤ 6	B	X	D	D	D

Διαφορά (σε ώρες) μεταξύ της ζώνης ώρας της ώρας αναφοράς (*) και της ζώνης ώρας στην οποία αρχίζει η επόμενη υπηρεσία	Χρόνος (σε ώρες) που έχει παρέλθει από τη στιγμή που υποβλήθηκε η αναφορά στην ώρα αναφοράς				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
> 6 και ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 και ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Όταν, κατά τη διάρκεια εναλλαγής, το ιπτάμενο προσωπικό εγκλιματίζεται στη ζώνη ώρας στην οποία αρχίζει η επόμενη υπηρεσία του, η εν λόγω ζώνη ώρας καθίσταται η νέα ζώνη ώρας της ώρας αναφοράς. Η κατάσταση εγκλιματισμού για τις επόμενες περιόδους υπηρεσίας στην εναλλαγή καθορίζεται, στη συνέχεια, σύμφωνα με τον πίνακα 1α, με αντικατάσταση της αρχικής ζώνης ώρας της ώρας αναφοράς με τη νέα.

Το “B” σημαίνει ότι το μέλος ιπτάμενου προσωπικού είναι εγκλιματισμένο στη ζώνη ώρας της ώρας αναφοράς.

Το “D” σημαίνει ότι το μέλος ιπτάμενου προσωπικού είναι εγκλιματισμένο στη ζώνη ώρας στην οποία αρχίζει η επόμενη υπηρεσία του στο πλαίσιο της εναλλαγής.

Το “X” σημαίνει ότι το μέλος ιπτάμενου προσωπικού είναι σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού.

2) “ώρα αναφοράς”: είτε η τοπική ώρα στο σημείο αναφοράς στην έδρα βάσης, όπου ένα μέλος ιπτάμενου προσωπικού θεωρείται εγκλιματισμένο κατά την έναρξη της εναλλαγής, είτε η τοπική ώρα στο σημείο αναφοράς στην τελευταία θέση, όπου ένα μέλος ιπτάμενου προσωπικού εγκλιματίστηκε κατά τη διάρκεια της εναλλαγής·

3) “προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης”: πλήρωμα πτήσης με αριθμό μελών ανώτερο του ελαχίστου που απαιτείται για τη λειτουργία του αεροσκάφους, ώστε κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που εγκαταλείπει τη θέση που του έχει ανατεθεί για να αναπαυθεί επί του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης να είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα·

4) “μετάβαση προς ανατολικά – προς δυτικά ή προς δυτικά – προς ανατολικά”: μετάβαση μέσω της ζώνης ώρας της ώρας αναφοράς (ζώνη ώρας μετάβασης) μεταξύ μιας ακολουθίας υπηρεσιών και ενδιάμεσων στάσεων με κατεύθυνση προς ανατολικά και μιας ακολουθίας υπηρεσιών και ενδιάμεσων στάσεων με κατεύθυνση προς δυτικά ή αντιστρόφως, στην οποία κάθε ακολουθία συνεπάγεται διέλευση από τέσσερις ή περισσότερες ζώνες ώρας·

5) “κόπωση”: φυσιολογική κατάσταση μειωμένης ικανότητας διανοητικών ή σωματικών επιδόσεων λόγω έλλειψης ύπνου, παρατεταμένης αγρυπνίας, κιρκάδιας φάσης ή φόρτου εργασίας (διανοητική ή σωματική δραστηριότητα, ή και τα δύο), ή συνδυασμού αυτών, η οποία μπορεί να βλάψει την εγρήγορση και την ικανότητα μέλους ιπτάμενου προσωπικού να εκτελεί επιχειρησιακά καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια·

6) “ανάπαυση επί του αεροσκάφους”: για τους σκοπούς των παρατάσεων της FDP και της επιφυλακής, οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

   1) περίοδος χρόνου πτήσης κατά τη φάση πλεύσης, στη διάρκεια της οποίας μέλος του ιπτάμενου προσωπικού που εκτελεί πτητική λειτουργία με προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης απαλλάσσεται προσωρινά από όλα τα καθήκοντα και αναπαύεται σε εγκατάσταση ανάπαυσης επί του αεροσκάφους που πληροί το απαιτούμενο πρότυπο·

   2) χρονικό διάστημα κατά το οποίο το αεροπλάνο βρίσκεται στο έδαφος, στη διάρκεια του οποίου μέλος του ιπτάμενου προσωπικού απαλλάσσεται προσωρινά από όλα τα καθήκοντα και αναπαύεται σε εγκατάσταση ανάπαυσης επί του αεροσκάφους που πληροί το απαιτούμενο πρότυπο·

7) “τοποθέτηση”: ένα από τα ακόλουθα:

   1) η μετακίνηση μη επιχειρησιακού μέλους του ιπτάμενου προσωπικού από έναν τόπο σε άλλον, με εντολή του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, εξαιρουμένων αμφοτέρων των εξής:

      — του χρόνου μετάβασης από ιδιωτικό τόπο ανάπαυσης σε καθορισμένο τόπο προσέλευσης στην έδρα βάσης και αντιστρόφως,

      — του χρόνου που μεσολαβεί για την τοπική μεταφορά από τον τόπο ανάπαυσης στον τόπο έναρξης της υπηρεσίας και αντιστρόφως·

2) η πτητική λειτουργία αεροπλάνου από μέλος του επιχειρησιακού ιπτάμενου προσωπικού, με εντολή του φορέα εκμετάλλευσης, σε μη εμπορική πτήση αμέσως πριν από τον πρώτο τομέα CAT ή αμέσως μετά τον τελευταίο τομέα CAT·

8) "μεικτή υπηρεσία": FDP που περιλαμβάνει μία μόνο διακοπή στο έδαφος μεταξύ τομέων πτητικής λειτουργίας, η οποία είναι επαρκούς διάρκειας ώστε να επιτρέπει παράταση της μέγιστης βασικής ημερήσιας FDP υπό καθορισμένες συνθήκες·

9) "απρόβλεπτες επιχειρησιακές περιστάσεις": απρόβλεπτες συνθήκες που δεν θα μπορούσαν εύλογα να είχαν προβλεφθεί και αντιμετωπιστεί, όπως κακοκαιρία, δυσλειτουργία εξοπλισμού, καθυστέρηση στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε αναγκαίες επιχειρησιακές προσαρμογές.

ORO.FTL.111 Ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης

Ο φορέας εκμετάλλευσης:

α) δημοσιεύει φύλλα υπηρεσίας έγκαιρα ώστε τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού να έχουν τη δυνατότητα να προγραμματίζουν επαρκή ανάπαυση·

β) θεσπίζει διαδικασία και μέθοδο επικοινωνίας με τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού μέσω των οποίων κοινοποιούνται οι αλλαγές στα φύλλα υπηρεσίας και στις περιόδους ανάπαυσης·

γ) εξασφαλίζει ότι οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού να παραμένουν ξεκούραστα, ώστε να μπορούν να εργάζονται υπό όλες τις συνθήκες με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας·

δ) καθορίζει και δημοσιεύει τους χρόνους προσέλευσης και λήξης υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη το είδος και την πολυπλοκότητα της πτητικής λειτουργίας, ώστε να διασφαλίζεται ότι το ιπτάμενο προσωπικό διαθέτει επαρκή χρόνο για την εκτέλεση όλων των απαιτούμενων καθηκόντων πριν και μετά την πτήση και για την καταγραφή των πραγματικών χρόνων προσέλευσης και λήξης υπηρεσίας·

ε) 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·

στ) ορίζει μοντέλα υπηρεσίας με στόχο την αποφυγή πρακτικών που προκαλούν σοβαρή διαταραχή του καθιερωμένου μοντέλου ύπνου/εργασίας, όπως η εναλλαγή ημερήσιων/νυκτερινών καθηκόντων·

ζ) συμμορφώνεται με τις διατάξεις σχετικά με τα διασπαστικά προγράμματα υπηρεσίας σύμφωνα με την ARO.OPS.230 του παραρτήματος II (Μέρος-ARO)·

η) παρέχει περιόδους ανάπαυσης επαρκούς διάρκειας, ώστε τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού να έχουν τη δυνατότητα να αντιπαρέλθουν τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστα στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας·

θ) προγραμματίζει περιοδικές εκτεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση και ειδοποιεί τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού εγκαίρως·

ι) προγραμματίζει τις πτητικές υπηρεσίες κατά τρόπον ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, με βάση τον αναγκαίο χρόνο για τα καθήκοντα πριν από την πτήση, τον τομέα και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο·

ια) παρακολουθεί την επιχειρησιακή καταλληλότητα των φύλλων υπηρεσίας και προσαρμόζει τις ρυθμίσεις για το ιπτάμενο προσωπικό ανάλογα με τις ανάγκες·

ιβ) εφαρμόζει διαχείριση κινδύνων κόπωσης, υποστηριζόμενη είτε από το σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με την ORO.GEN.200, συμπεριλαμβανομένης κατάλληλης FRM, όπου απαιτείται, είτε από FRMS σύμφωνα με την ORO.FTL.120, όπου απαιτείται.

ORO.FTL.116 Ευθύνες του ιπτάμενου προσωπικού

α) Τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού συμμορφώνονται με όλες τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

1) συμμορφώνονται προς όλους τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας (FTL) και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που ισχύουν για τις δραστηριότητές τους·

2) όταν αναλαμβάνουν καθήκοντα για περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης:

1) τηρούν τα ατομικά τους αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρονται στις εφαρμοστέες απαιτήσεις FTL·

2) υποβάλλουν σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις FTL·

3) χρησιμοποιούν με τον βέλτιστο τρόπο τις προσφερόμενες δυνατότητες και εγκαταστάσεις ανάπαυσης, και προγραμματίζουν και χρησιμοποιούν σωστά τις περιόδους ανάπαυσής τους.

β) Τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού δεν εκτελούν καθήκοντα σε αεροσκάφος εάν γνωρίζουν ή υποπτεύονται ότι υποφέρουν από κόπωση ή αισθάνονται για οποιονδήποτε άλλο λόγο ανίκανα προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης.

γ) Τα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού καταγράφουν στα επίσημα έγγραφα του φορέα εκμετάλλευσης τους πραγματικούς χρόνους προσέλευσης και λήξης της ημερήσιας υπηρεσίας τους.

ORO.FTL.126 Μεμονωμένα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης (IFTSS) φορέων εκμετάλλευσης AEMS και αεροταξί

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει, εφαρμόζει και διατηρεί μεμονωμένο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης (IFTSS), το οποίο:

1) είναι κατάλληλο για τον/τους τύπο/-ους πτητικής λειτουργίας που εκτελείται/-ούνται·

2) συμμορφώνεται με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και τους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες του εν λόγω κανονισμού·

3) συμμορφώνεται με άλλη εφαρμοστέα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας που απορρέει από τη μεταφορά της οδηγίας 2000/79/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο.

β) Για να αποδείξει τη συμμόρφωσή του με το στοιχείο α), ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εγκρίνει ο Οργανισμός.

Εναλλακτικά, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, υποβάλλει στην αρμόδια αρχή, μαζί με την αίτηση για έγκριση IFTSS, μελέτη ασφάλειας που περιλαμβάνει όλα τα ακόλουθα:

1) λεπτομερή περιγραφή της προτεινόμενης απόκλισης·

2) εκτίμηση των σχετικών κινδύνων κόπωσης και των αντίστοιχων μέτρων μετριασμού, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο κίνδυνος παραμένει σε αποδεκτό επίπεδο·

3) κάθε σχετική τροποποίηση των εγχειριδίων ή των διαδικασιών.

Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεικνύει επίσης στην αρμόδια αρχή ότι έχει λάβει δεόντως υπόψη τη γνώμη του Οργανισμού, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

γ) Πριν από την εφαρμογή, το IFTSS —που περιλαμβάνει, όπου απαιτείται, FRMS ή κατάλληλη FRM— εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την ARO.OPS.235 του παραρτήματος II (Μέρος-ARO).

δ) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης που αναφέρεται στην ARO.OPS.235 στοιχείο δ) του παραρτήματος II (Μέρος-ARO), εντός δύο ετών από την εφαρμογή IFTSS που αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, ο φορέας εκμετάλλευσης συλλέγει δεδομένα σχετικά με την εγκεκριμένη απόκλιση και τα αναλύει με βάση επιστημονικά τεκμηριωμένες αρχές για να αξιολογήσει τις επιπτώσεις της στην κόπωση του ιπτάμενου προσωπικού. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή με τη μορφή έκθεσης.

ORO.FTL.201 Έδρα βάσης

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος του ιπτάμενου προσωπικού.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τους όρους αλλαγής της έδρας βάσης σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης.

ORO.FTL.206 Περίοδος πτητικής υπηρεσίας (FDP)

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τη μέγιστη βασική ημερήσια FDP του εγκλιματισμένου ιπτάμενου προσωπικού που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης ενός ή δύο χειριστών, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης. Η εν λόγω μέγιστη βασική ημερήσια FDP λαμβάνει υπόψη, σε κάθε περίπτωση, τον χρόνο αναφοράς και τον αριθμό των τομέων πτήσης και δεν υπερβαίνει τις 13 ώρες. Ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης εάν διαθέτει λειτουργικό και αποτελεσματικό FRMS σύμφωνα με την ORO.FTL.120.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τη μέγιστη βασική ημερήσια FDP του ιπτάμενου προσωπικού σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού το οποίο εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης ενός χειριστή ή δύο χειριστών, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης. Η μέγιστη βασική ημερήσια FDP ιπτάμενου προσωπικού με δύο χειριστές σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού μπορεί να παραταθεί, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, υπό την προϋπόθεση ότι ο φορέας εκμετάλλευσης διαθέτει λειτουργικό και αποτελεσματικό FRMS σύμφωνα με την ORO.FTL.120.

γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του την παρατεταμένη μέγιστη ημερήσια FDP, χωρίς ανάπαυση επί του αεροσκάφους, του εγκλιματισμένου ιπτάμενου προσωπικού που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης δύο χειριστών, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης. Σε κάθε περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1) όλες οι παρατάσεις προγραμματίζονται εκ των προτέρων·

2) μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατ' ανώτατο όριο δύο παρατάσεις σε επτά συνεχόμενες ημέρες·

3) κάθε παράταση δεν υπερβαίνει τη μία ώρα·

4) οι ελάχιστες περίοδοι ανάπαυσης πριν και μετά την πτήση αυξάνονται κατά δύο ώρες, ή η περίοδος ανάπαυσης μετά την πτήση αυξάνεται κατά τέσσερις ώρες· όταν χρησιμοποιούνται παρατάσεις για διαδοχικές FDP, η επιπλέον ανάπαυση πριν και μετά την πτήση μεταξύ δύο παρατεταμένων FDP παρέχεται σε διαδοχική βάση·

5) παράταση χωρίς ανάπαυση επί του αεροσκάφους δεν συνδυάζεται με παρατάσεις λόγω ανάπαυσης επί του αεροσκάφους ή μεικτής υπηρεσίας κατά την ίδια περίοδο υπηρεσίας.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του την παρατεταμένη μέγιστη ημερήσια FDP λόγω ανάπαυσης επί του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης και λόγω αύξησης του ελάχιστου πληρώματος πτήσης δύο χειριστών, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης. Σε κάθε περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

1) το επίπεδο αύξησης του ελάχιστου πληρώματος της πτήσης·

2) το είδος και το πρότυπο των εγκαταστάσεων ανάπαυσης επί του αεροσκάφους·

3) την ελάχιστη ανάπαυση επί του αεροσκάφους που έχει χορηγηθεί σε κάθε μέλος του ιπτάμενου προσωπικού·

4) την ελάχιστη ανάπαυση επί του αεροσκάφους που έχει χορηγηθεί σε κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης το οποίο θα βρίσκεται στα χειριστήρια για την τελική προσγείωση·

5) τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να εφαρμοστεί επιπλέον παράταση της FDP, μεταξύ άλλων όταν εκτελείται πτητική λειτουργία με αποτελεσματικό και λειτουργικό FRMS σύμφωνα με την ORO.FTL.120.

ε) Κατά τη διάρκεια εν εξελίξει αποστολής AEMS, η μέγιστη βασική ημερήσια FDP εγκλιματισμένου ιπτάμενου προσωπικού που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης δύο χειριστών, όπως ορίζεται στις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, μπορεί να παραταθεί έως και κατά δύο ώρες, όταν αυτό είναι απαραίτητο για την ολοκλήρωση της αποστολής. Ο φορέας εκμετάλλευσης περιλαμβάνει στο IFTSS του τους όρους εφαρμογής της εν λόγω παράτασης, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο θα παρακολουθείται η χρήση της και του τρόπου με τον οποίο θα μετριάζονται οι σχετικές επιπτώσεις στις επακόλουθες περιόδους υπηρεσίας και περιόδους ανάπαυσης.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τους όρους υπό τους οποίους ο κυβερνήτης μπορεί να τροποποιήσει τα όρια της πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης σε περίπτωση απρόβλεπτων επιχειρησιακών περιστάσεων, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης. Ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει πολιτική μη επιβολής ποινών όσον αφορά την άσκηση ή τη μη άσκηση της διακριτικής ευχέρειας του κυβερνήτη σε απρόβλεπτες επιχειρησιακές περιστάσεις.

ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τη διαδικασία καθυστερημένης υποβολής αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των όρων υπό τους οποίους ενεργοποιείται, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης.

ORO.FTL.211 Χρόνοι πτήσης και περίοδοι υπηρεσίας

α) Οι συνολικές περίοδοι υπηρεσίας που ανατίθενται σε μέλος ιπτάμενου προσωπικού δεν υπερβαίνουν:

1) τις 60 ώρες υπηρεσίας σε οποιεσδήποτε 7 συνεχόμενες ημέρες·

2) τις 110 ώρες υπηρεσίας σε οποιεσδήποτε 14 συνεχόμενες ημέρες·

3) τις 190 ώρες υπηρεσίας σε οποιεσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες, κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα εντός της περιόδου αυτής·

4) τις 2 000 ώρες υπηρεσίας σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος.

β) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημείο 1, επιτρέπεται υπέρβαση του συνόλου των ωρών υπηρεσίας σε οποιεσδήποτε 7 συνεχόμενες ημέρες κατά 10 ώρες κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι η υπέρβαση αυτή χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τον σκοπό της τοποθέτησης μη επιχειρησιακού μέλους του ιπτάμενου προσωπικού στην έδρα βάσης του για την έναρξη παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης για ανάκτηση, και ο φορέας εκμετάλλευσης:

1) διεξάγει εκτίμηση κινδύνου για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της υπέρβασης στην κόπωση, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την ώρα της ημέρας, τη διάρκεια και την ποιότητα της προηγούμενης ανάπαυσης, καθώς και τις επικείμενες απαιτήσεις των φύλλων υπηρεσίας·

2) σχεδιάζει κατάλληλα μέτρα μετριασμού, που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα εξής: όρια όσον αφορά τη συχνότητα των υπερβάσεων εντός συγκεκριμένης περιόδου· παροχή παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης για ανάκτηση διάρκειας τουλάχιστον 72 ωρών, συμπεριλαμβανομένων δύο τοπικών διανυκτερεύσεων· και τη συνεχή παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας όλων των ελέγχων των κινδύνων για την ασφάλεια που συνδέονται με την κόπωση και της σχετικής συμμόρφωσης·

3) τηρεί αρχεία των υπερβάσεων και των συνθηκών υπό τις οποίες χρησιμοποιήθηκαν·

4) περιγράφει τους όρους της υπέρβασης στο IFTSS.

γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) σημείο 1, σε πτητικές λειτουργίες AEMS στις οποίες το πλήρωμα πτήσης αποτελείται από δύο χειριστές, επιτρέπεται υπέρβαση του συνόλου των ωρών υπηρεσίας σε οποιεσδήποτε 7 διαδοχικές ημέρες κατά 30 ώρες κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ο φορέας εκμετάλλευσης:

1) διενεργεί εκτίμηση κινδύνων για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της υπέρβασης στην κόπωση, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την ώρα της ημέρας, την έκθεση στη νυχτερινή υπηρεσία, το άγχος λόγω ιατρικών καθηκόντων ή καθηκόντων σχετικών με ασθενείς και τις επικείμενες απαιτήσεις των φύλλων υπηρεσίας·

2) σχεδιάζει κατάλληλα μέτρα μετριασμού, που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα εξής: όρια όσον αφορά τη συχνότητα των υπερβάσεων εντός συγκεκριμένης περιόδου· παροχή παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης για ανάκτηση διάρκειας τουλάχιστον 72 ωρών, συμπεριλαμβανομένων δύο τοπικών διανυκτερεύσεων· και τη συνεχή παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας όλων των ελέγχων των κινδύνων για την ασφάλεια που συνδέονται με την κόπωση και της σχετικής συμμόρφωσης·

3) τηρεί αρχεία των υπερβάσεων και των συνθηκών υπό τις οποίες χρησιμοποιήθηκαν·

4) περιγράφει τους όρους της υπέρβασης στο IFTSS.

δ) Ο συνολικός χρόνος πτήσης των τομέων που ανατίθενται σε επιχειρησιακό μέλος ιπτάμενου προσωπικού δεν υπερβαίνει:

1) τις 100 ώρες πτήσης σε οποιεσδήποτε 28 συνεχόμενες ημέρες·

2) τις 900 ώρες πτήσης σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος·

3) τις 1 000 ώρες πτήσης σε οποιουσδήποτε 12 συνεχόμενους ημερολογιακούς μήνες.

ε) Η υπηρεσία μετά την πτήση υπολογίζεται ως περίοδος υπηρεσίας.

ORO.FTL.216 Τοποθέτηση

α) Η τοποθέτηση μη επιχειρησιακού μέλους ιπτάμενου προσωπικού μετά την προσέλευση αλλά πριν από την εκτέλεση λειτουργίας, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης, υπολογίζεται ως FDP αλλά δεν υπολογίζεται ως τομέας.

β) Το σύνολο του χρόνου που διατίθεται για την τοποθέτηση προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας.

γ) Η τοποθέτηση επιχειρησιακού μέλους ιπτάμενου προσωπικού σε μη εμπορική πτήση πριν ή μετά την εκτέλεση μίας ή περισσότερων πτήσεων CAT χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης λογίζεται ως FDP και ως τομέας.

δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, τις επιπτώσεις αμφότερων των ακόλουθων στη μέγιστη FDP:

1) της διάρκειας τοποθέτησης μη επιχειρησιακού μέλους ιπτάμενου προσωπικού·

2) του τρόπου μεταφοράς μη επιχειρησιακού μέλους ιπτάμενου προσωπικού.

ORO.FTL.221 Μεικτή υπηρεσία

Οι όροι παράτασης της μέγιστης βασικής ημερήσιας FDP για ιπτάμενο προσωπικό που εκτελεί πτητική λειτουργία με πλήρωμα πτήσης δύο χειριστών λόγω διακοπής μεικτής υπηρεσίας στο έδαφος είναι οι ακόλουθοι:

α) ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τα ακόλουθα στοιχεία σχετικά με τη μεικτή υπηρεσία, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης:

1) την ελάχιστη διάρκεια της διακοπής μεικτής υπηρεσίας στο έδαφος·

2) την παράταση της FDP ανάλογα με τη διάρκεια της διακοπής μεικτής υπηρεσίας·

3) τις εγκαταστάσεις που παρέχονται στο ιπτάμενο προσωπικό για την ανάπαυσή του, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια της διακοπής μεικτής υπηρεσίας και άλλους σχετικούς παράγοντες·

4) τη δυνατότητα παράτασης μεικτής υπηρεσίας μετά την έναρξη της FDP·

β) η διακοπή μεικτής υπηρεσίας στο έδαφος προσμετράται πλήρως ως FDP·

γ) δεν ανατίθενται μεικτή υπηρεσία πριν ή έπειτα από μειωμένη ανάπαυση σύμφωνα με την ORO.FTL.236 στοιχείο γ).

ORO.FTL.226 Επιφυλακή και υπηρεσίες στον αερολιμένα

α) Η επιφυλακή και οι υπηρεσίες στον αερολιμένα περιλαμβάνονται στο φύλλο υπηρεσίας. Οι ώρες έναρξης και λήξης της περιόδου διαθεσιμότητας για επιφυλακή κοινοποιούνται εκ των προτέρων στα ενδιαφερόμενα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού, ώστε να τους παρέχεται η δυνατότητα προγραμματισμού επαρκούς ανάπαυσης.

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

γ) Η περίοδος επιφυλακής στον αερολιμένα προσμετράται πλήρως ως περίοδος υπηρεσίας για τους σκοπούς των ORO.FTL.211 και ORO.FTL.236.

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

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει κατάλυμα ή εγκατάσταση ανάπαυσης κατηγορίας Α στα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού που βρίσκονται σε επιφυλακή στον αερολιμένα, υπό τον όρο ότι η εγκατάσταση ανάπαυσης κατηγορίας Α παρέχει τη δυνατότητα ρύθμισης του φωτισμού και της θερμοκρασίας και διασφαλίζει την απομόνωση από θορύβους και ενοχλήσεις.

στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τα ακόλουθα στοιχεία σχετικά με την επιφυλακή και τις υπηρεσίες στον αερολιμένα, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης:

1) τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου διαθεσιμότητας για επιφυλακή·

2) τον αντίκτυπο του χρόνου επιφυλακής στη μέγιστη FDP, λαμβάνοντας υπόψη τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις ανάπαυσης και άλλους σχετικούς παράγοντες, μεταξύ άλλων τους εξής:

i) την ανάγκη άμεσης ετοιμότητας του ιπτάμενου προσωπικού·

ii) τον βαθμό στον οποίο η επιφυλακή παρεμβαίνει στον ύπνο·

iii) την παροχή επαρκούς ενημέρωσης για την προστασία της δυνατότητας του ύπνου μεταξύ μιας κλήσης για ανάληψη υπηρεσίας και της ανατεθειμένης FDG·

3) την ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης μετά την περίοδο διαθεσιμότητας για επιφυλακή η οποία δεν καταλήγει σε ανάθεση FDP·

4) η μέθοδος υπολογισμού άλλης επιφυλακής για τον υπολογισμό του σωρευτικού χρόνου υπηρεσίας.

ORO.FTL.231 Εφεδρεία

α) Οι περίοδοι εφεδρείας συμπεριλαμβάνονται στο φύλλο υπηρεσίας.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τα ακόλουθα στοιχεία σχετικά με την εφεδρεία, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης:

1) τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου εφεδρείας·

2) τον αριθμό διαδοχικών ημερών εφεδρείας που επιτρέπεται να ανατεθούν σε μέλος ιπτάμενου προσωπικού.

ORO.FTL.236 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 φορέας εκμετάλλευσης παρέχει κατάλληλο κατάλυμα στο μέλος του ιπτάμενου προσωπικού στην έδρα βάσης.

β) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης

Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται προτού αναληφθεί FDP με τόπο έναρξης εκτός έδρας βάσης είναι τουλάχιστον ίσης διάρκειας 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 φυσιολογικών αναγκών.

γ) Μειωμένη ανάπαυση

1) Κατά παρέκκλιση από τα στοιχεία α) και β), οι ελάχιστες περίοδοι ανάπαυσης στην έδρα βάσης ή εκτός έδρας βάσης μπορούν να μειωθούν, υπό την προϋπόθεση ότι η μειωμένη ανάπαυση εφαρμόζεται μόνο στο πλαίσιο αποτελεσματικού και λειτουργικού FRMS σύμφωνα με την ORO.FTL.120.

2) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει τους όρους μειωμένης ανάπαυσης στο IFTSS του, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ακόλουθα:

i) την ελάχιστη περίοδο μειωμένης ανάπαυσης·

ii) την κατάσταση εγκλιματισμού του μέλους του ιπτάμενου προσωπικού·

iii) αν η περίοδος ανάπαυσης περιλαμβάνει τοπικές διανυκτερεύσεις·

iv) τη διέλευση ζωνών ώρας·

v) τον συνδυασμό χρόνου πτήσης και τοποθέτησης αμέσως πριν από τη μειωμένη περίοδο ανάπαυσης·

vi) τον χρόνο μετακίνησης προς και από τον τόπο ανάπαυσης.

δ) Περιοδικές παρατεταμένες περίοδοι ανάπαυσης για ανάκτηση

Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης για ανάκτηση με σκοπό την αντιστάθμιση της σωρευτικής κόπωσης. Η ελάχιστη περιοδική παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης για ανάκτηση είναι διάρκειας 36 ωρών, συμπεριλαμβανομένων δύο τοπικών διανυκτερεύσεων και, σε κάθε περίπτωση, το χρονικό διάστημα μεταξύ της λήξης μιας περιοδικής 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 δύο τοπικές ημέρες δύο φορές κάθε μήνα.

ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης καθορίζει πρόσθετες περιόδους ανάπαυσης στο IFTSS του, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης, για την αντιστάθμιση:

1) των επιπτώσεων που απορρέουν από τις διαφορές των ζωνών ώρας και τις παρατάσεις των FDP·

2) της επιπλέον συσσωρευμένης κόπωσης λόγω διασπαστικών προγραμμάτων υπηρεσίας·

3) της αλλαγής της κιρκάδιας φάσης κατά τη μετάβαση προς ανατολικά – προς δυτικά ή προς δυτικά – προς ανατολικά.

ORO.FTL.241 Διατροφή

α) Κατά τη διάρκεια της FDP παρέχεται η δυνατότητα ενός γεύματος και ποτού, ούτως ώστε να αποφεύγεται κάθε επιζήμια επίπτωση στην απόδοση ενός μέλους ιπτάμενου προσωπικού.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης προσδιορίζει στο IFTSS του τον τρόπο με τον οποίο διασφαλίζεται η διατροφή του μέλους του ιπτάμενου προσωπικού κατά τη διάρκεια της FDP, λαμβάνοντας υπόψη, κατ' ελάχιστον, τη διάρκεια της FDP, τον κιρκάδιο ρυθμό και τους τακτικούς χρόνους γευμάτων, καθώς και τυχόν απουσία της δυνατότητας κατανάλωσης τροφής ή ποτού κατά τη διάρκεια των πτητικών λειτουργιών.

ORO.FTL.246 Αρχεία έδρας βάσης, χρόνων πτήσης και περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης τηρεί για περίοδο 24 μηνών:

1) ατομικά αρχεία για κάθε μέλος του ιπτάμενου προσωπικού που περιλαμβάνουν:

1) τους χρόνους πτήσης·

2) την έναρξη, τη διάρκεια και τη λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας και FDP·

3) τις περιόδους ανάπαυσης και τις ημέρες κατά τις οποίες το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας·

4) την καθορισμένη έδρα βάσης·

2) εκθέσεις για παρατεταμένες περιόδους πτητικής υπηρεσίας και μειωμένες περιόδους ανάπαυσης.

β) Κατόπιν αιτήματος, ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει στα ενδιαφερόμενα άτομα αντίγραφα των ατομικών αρχείων των χρόνων πτήσης και των περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης:

1) στο ενδιαφερόμενο μέλος του ιπτάμενου προσωπικού·

2) σε άλλον φορέα εκμετάλλευσης, για μέλος ιπτάμενου προσωπικού που αποτελεί ή πρόκειται να αποτελέσει μέλος ιπτάμενου προσωπικού του ενδιαφερόμενου φορέα εκμετάλλευσης·

3) στην αρμόδια αρχή.

γ) Τα αρχεία που αναφέρονται στην CAT.GEN.MPA.100 στοιχείο β) σημείο 5 του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) για μέλη ιπτάμενου προσωπικού που αναλαμβάνουν υπηρεσίες για περισσότερους από έναν φορείς εκμετάλλευσης τηρούνται για διάστημα 24 μηνών.

ORO.FTL.251 Εκπαίδευση για τη διαχείριση της κόπωσης

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης παρέχει αρχική και περιοδική εκπαίδευση για τη διαχείριση της κόπωσης στα μέλη του ιπτάμενου προσωπικού του, στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση και την τήρηση των φύλλων υπηρεσίας του ιπτάμενου προσωπικού και τα σχετικά διευθυντικά στελέχη.

β) Η εκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο α) βασίζεται σε πρόγραμμα που καταρτίζει ο φορέας εκμετάλλευσης και περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Το αναλυτικό πρόγραμμα της εκπαίδευσης καλύπτει τις πιθανές αιτίες και επιπτώσεις της κόπωσης και τα μέτρα αντιστάθμισής της, καθώς και πρακτικές πτυχές.».