2026/1979

2026.11.13.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/1979 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2026. szeptember 8.)

a 965/2012/EU rendeletnek a légi taxi műveletekre, a sürgősségi orvosi szolgálatokra és az egypilótás műveletekre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 32. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 965/2012/EU bizottsági rendelet [2] meghatározza a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat, ideértve a menetrend szerinti és a charter műveletek esetében használt repülőgépekkel kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveleteket végző üzemben tartókra vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátokat és a pihenési követelményeket (FTL).

(2) A kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók által alkalmazandó repülési és szolgálati időkorlátokra, valamint pihenőidőkre vonatkozó előírásoknak a 965/2012/EU rendelet szerinti kidolgozása során az a döntés született, hogy azokat a légi taxi, a sürgősségi orvosi szolgálat és az egypilótás repülések esetében egy későbbi szakaszban kell meghatározni annak érdekében, hogy sor kerülhessen az említett műveletek során fellépő fáradtságot befolyásoló tényezőkre vonatkozó tudományos bizonyítékok összegyűjtésére.

(3) A 965/2012/EU rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében a légi taxi műveletek, a repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálatok, valamint az egypilótás repülőgéppel végzett CAT-műveletek a 3922/91/EGK tanácsi rendelet [3] 8. cikkének (4) bekezdésében, valamint ugyanezen rendelet III. mellékletének Q részében említett, a nemzeti jogban meghatározott követelmények hatálya alá tartoznak. Az említett eltérésnek mindaddig érvényben kell maradnia, amíg az új intézkedések e rendelettel összhangban alkalmazandóvá nem válnak.

(4) A 3922/91/EGK rendelet III. melléklete Q. részének követelményeit a többfős személyzettel végzett menetrend szerinti és charterjáratok céljára dolgozták ki. Ugyanakkor e követelmények a rendelésre történő légi taxi műveletekre, a repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálatokra és az egypilótás repülésekre is vonatkoznak, noha az említett műveletek és a többfős személyzettel végzett műveletek, valamint a használt légi járművek típusai is igencsak különböznek. Hasonlóképpen, a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének Q. alrésze nem határozza meg az egypilótás és a repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálati műveletek esetében a maximális napi repülési szolgálati időt, és nem rendelkezik a készenlétről, a repülés közbeni pihenésről és az osztott szolgálatról. A 965/2012/EU rendeletet ezért módosítani kell annak érdekében, hogy tartalmazza a repülőgépekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó megfelelő repülési és szolgálati időkorlátokra, valamint pihenőidőkre vonatkozó előírásokat a légi taxi műveletek, a sürgősségi orvosi szolgálatok és az egypilótás műveletek esetében.

[1] HL L 212, 2018.8.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

[2] A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

[3] A Tanács 3922/91/EGK rendelete (1991. december 16.) a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról (HL L 373., 1991.12.31., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) A pilóták feladatainak jellege egyes légiközlekedési műveletek, például a légitaxi és a repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálatok esetében jelentősen eltér a menetrend szerinti vagy a charterüzemeltetésben dolgozó pilóták feladataitól, mivel a légitaxi- és a repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálatoknál dolgozó pilóták jellemzően kevesebb utat, ugyanakkor hosszabb útvonalakat teljesítenek. A légitaxi és a repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálatok keretében végzett műveletek 24 órás tevékenységet igényelnek, amely magában foglalhat váltott műszakos munkarendet, éjszakai üzemelést, rendszertelen és előre nem jelezhető beosztásokat, valamint az időzónák gyakori változását. Ezért megfelelő egyensúlyt kell kialakítani az előíró jellegű és a teljesítményalapú szabályok között, mivel hasonló szabályok alkalmazása az alapvetően eltérő működési környezetekben nem szolgálná azt a célkitűzést, hogy az Unióban biztosított legyen a polgári repülés biztonságának magas és egységes szintje.

(6) Az (EU) 2018/1139 rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott kockázatvédelmi célkitűzésekkel összhangban konkrét, az ágazat működési sajátosságait tükröző kockázatcsökkentő intézkedéseket kell bevezetni, figyelembe véve a nyilvánosság számára nem igénybevehető légitaxi- és repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálati (AEMS) repülések jellegét, valamint e műveletek típusát és nagyságrendjét, a menetrend szerinti vagy a charterjáratokhoz viszonyított egyszerűségét és a használt repülőgépek típusait. Az említett kockázatcsökkentő intézkedések mindegyikének célzottnak kell lennie, és kezelnie kell a repülési időtartamokat meghatározó gyakorlatokból, a szolgálati időszakokból vagy a pihenési szabályokból eredő, azonosított fáradtsági kockázatokat.

(7) A sajátos nemzeti szempontok vagy üzemeltetési gyakorlatok jobb figyelembevétele érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy eltérjenek az e rendelettel bevezetett egyes rendelkezésektől vagy a kapcsolódó tanúsítási előírásoktól, és olyan követelményeket alkalmazzanak, amelyek biztonsági szintje legalább egyenértékű e rendelet rendelkezéseivel. Az e rendelettől való bármely eltérést be kell jelenteni, és annak az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke és 76. cikkének (7) bekezdése szerinti szabályokat kell követnie, amelyek objektív kritériumokon alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes döntéseket biztosítanak.

(8) A 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének jelenleg alkalmazandó Q. alrészéről és a tagállamok nemzeti jogszabályairól való zökkenőmentes átállás biztosítása érdekében az üzemeltetők és a tagállamok illetékes hatóságai számára elegendő időt kell biztosítani üzembentartási dokumentumaik frissítésére, a megfelelő szoftvereszközök bevezetésére és az érintett személyzet képzésére az új intézkedéseknek való megfelelés érdekében. Ennélfogva e rendelet alkalmazásának kezdőnapját el kell halasztani.

(9) A 965/2012/EU rendelet II. mellékletének ARO.OPS.235 pontját és III. mellékletének ORO.FTL.125 pontját aktualizálni kell az (EU) 2018/1139 rendelettel való összehangolásuk és az elavult hivatkozások eltávolítása érdekében, anélkül hogy ez bármilyen kedvezőtlen gazdasági, társadalmi vagy adminisztratív hatást gyakorolna a légi személyzet tagjaira, az üzemben tartókra vagy az illetékes hatóságokra. A nemzeti illetékes hatóságok jóváhagyási eljárásaik aktualizálásában történő támogatása érdekében ezeket a pontokat e rendelet hatálybalépésének napjától kell alkalmazni a menetrend szerinti és a charterműveletekre.

(10) Noha a meglévő szabályozási keret már jelenleg is előírja a tagállamok illetékes hatóságai számára, hogy kövessék nyomon a polgári repülésben bejelentett biztonsági eseményeket, a legmagasabb repülésbiztonsági szint biztosítása és a fáradtsággal összefüggő kockázatok csökkentése érdekében fontos, hogy az új szabályok végrehajtását a tagállamok és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: Ügynökség) egyaránt aktívan figyelemmel kísérjék; az Ügynökség az (EU) 2018/1139 rendelet 85. cikkének (1) bekezdése alapján felhatalmazással rendelkezik arra, hogy ellenőrzéseket és egyéb figyelemmelkísérési tevékenységeket végezzen annak biztosítása érdekében, hogy az említett rendeletet, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokat egységesen alkalmazzák.

(11) Az e rendeletben előírt intézkedések az Ügynökség által az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiadott 02/2026. sz. véleményen ([4]) alapulnak.

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk első bekezdése a következő 16., 17. és 18. ponttal egészül ki:

„16. »repülőgépes sürgősségi orvosi szolgálati (AEMS) repülés«: repülőgéppel végzett repülés, amely esetében létfontosságú az azonnali és gyors szállítás, és amely az alábbi jellemzők mindegyikével rendelkezik:

a) célja sürgősségi orvosi segítségnyújtás elősegítése az alábbiak közül egynek vagy többnek a szállításával:

i. egészségügyi személyzet;

ii. egészségügyi ellátmány (felszerelések, vér, szervek, gyógyszerek);

iii. beteg vagy sérült, illetve közvetlenül érintett egyéb személyek;

b) magában foglalja azokat a repült szektorokat is, amelyeket azért teljesítenek, hogy a repülőgépet az a) pont i. vagy iii. alpontjában említett személyek vagy az a) pont ii. alpontjában említett egészségügyi ellátmány szállításához szükséges helyre juttassák, vagy hogy a repülőgépet visszajuttassák az AEMS műveleti bázisra;

17. »menetrend szerinti művelet«: az alábbi jellemzők mindegyikével rendelkező repüléssorozat:

i. az egyes járatokon az ülőhelyeket vagy légi áruk vagy postai küldemények szállítására szolgáló kapacitást az utazók egyénileg megvásárolhatják akár közvetlenül a légi fuvarozótól, akár annak felhatalmazott ügynökétől;

ii. ugyanazon két vagy több repülőtér közötti forgalmat bonyolít a következők valamelyike szerint:

— közzétett menetrend alapján;

— olyan rendszerességgel vagy gyakorisággal működtetett járatokkal, hogy azok felismerhető sorozatot alkotnak;

18. »charterművelet«: 20 vagy annál nagyobb maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) repülőgéppel végzett, nem menetrend szerinti, rendelésre történő CAT-művelet.”;

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

„*8. cikk*

A repülési idő korlátozása

(1) A repülőgépekkel végzett, menetrend szerinti és charter CAT-műveletekre a III. melléklet FTL(A) alrészének követelményei vonatkoznak. A repülőgéppel végzett, sürgősségi orvosi szolgálati és légi taxi célú CAT-műveletekre a III. melléklet FTL(B) alrészének követelményei vonatkoznak.

(2) A repülési és a szolgálati időkorlátok és a pihenőidőre vonatkozó követelmények tekintetében a helikopterrel végzett CAT-műveletek azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelmények mellett végezhetők, amelyben az üzemben tartó székhelye található.

(3) A repülési és a szolgálati időkorlátok és pihenőidőre vonatkozó követelmények tekintetében a nem kereskedelmi célú üzemben tartás, így többek között a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek, valamint a repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú üzemben tartása az azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelmények mellett végezhető, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található.

(4) A repülési és a szolgálati időkorlátok és pihenőidőre vonatkozó követelmények tekintetében az IAM-üzembentartónak az azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelményeknek kell megfelelnie, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található.”

3. A 9b. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az Ügynökség és a tagállamok illetékes hatóságai figyelemmel kísérik az e rendeletben meghatározott repülési és szolgálati időkorlátok és pihenőidőre vonatkozó követelmények eredményességét.”

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.

Ezt a rendelet 2028. október 15-től kell alkalmazni.

Az I. mellékletet és a II. melléklet 4. pontját azonban 2026. december 3-tól kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2026. szeptember 8-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A 965/2012/EU rendelet II. mellékletének (ARO RÉSZ) ARO.OPS.235 pontja helyébe a következő szöveg lép:

„**ARO.OPS.235 A kereskedelmi légi szállítási (CAT-) műveleteket végző repülőgép-üzembentartók repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszereinek (IFTSS-ek) jóváhagyása**

a) Az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia a CAT-műveleteket végző repülőgép-üzembentartók repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszereit (IFTSS), ha arra a következtetésre jut, hogy az IFTSS teljesíti az alábbi feltételek mindegyikét:

1. megfelel a végzett művelet típusának (típusainak);
2. megfelel az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében fogalt vonatkozó alapvető követelményeknek és az említett rendelet vonatkozó végrehajtási szabályainak;
3. összhangban van az alkalmazandó tanúsítási előírásokkal;
4. megfelel a 2000/79/EK irányelv átültetéséből eredő egyéb alkalmazandó nemzeti jogszabályoknak.

b) Amennyiben az illetékes hatóság olyan IFTSS-t kíván jóváhagyni, amely eltér az Ügynökség által elfogadott alkalmazandó tanúsítási előírásoktól, először ki kell kérnie az Ügynökség véleményét az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikkének (7) bekezdésével összhangban. Az Ügynökségnek az illetékes hatóságtól származó valamennyi szükséges dokumentum kézhezvételétől számított három hónapon belül véleményt kell nyilvánítania.

c) Az illetékes hatóságnak és az érintett üzemben tartónak figyelembe kell vennie az Ügynökség által az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikkének (7) bekezdése szerint elfogadott véleményt. A b) pontban említett IFTSS jóváhagyása előtt az illetékes hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy az üzemben tartó felmérte és elfogadható szintre csökkentette a fáradtságból eredő kockázatokat.

d) Egy kezdeti alkalmazási időszakot követően az Ügynökség által elfogadott alkalmazandó típusalkalmassági előírásoktól eltérő, jóváhagyott IFTSS-eket értékelésnek kell alávetni annak megállapítása érdekében, hogy az eltérések megerősíthetők-e, vagy módosításra szorulnak. 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 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO RÉSZ) a következőképpen módosul:

1. az FTL alrész címének helyébe a következő szöveg lép:

„FTL(A) ALRÉSZ

A REPÜLÉSI ÉS A SZOLGÁLATI IDŐRE VONATKOZÓ KORLÁTOZÁSOK ÉS A PIHENŐIDŐRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK REPÜLŐGÉPEKKEL VÉGZETT MENETREND SZERINTI ÉS CHARTERMŰVELETEK ESETÉBEN”;

2. Az ORO.FTL.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**ORO.FTL.100 Hatály**

Ez az alrész azokat a követelményeket határozza meg, amelyeket a légi jármű üzemben tartójának, valamint a hajózó személyzet és a kabinszemélyzet (légi személyzet) tagjainak a repülőgéppel végzett, menetrend szerinti és charter kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletekben szolgálatot teljesítő személyzetre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében teljesíteniük kell.”;

3. Az ORO.FTL.120 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**ORO.FTL.120 A fáradtságból eredő kockázatok kezelésére szolgáló rendszer (FRMS)**

a) Amennyiben ez az alrész vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírás a fáradtságból eredő kockázatok kezelésére szolgáló rendszer (FRMS) alkalmazását írja elő, az üzemben tartónak az irányítási rendszere szerves részeként létre kell hoznia, végre kell hajtania és fenn kell tartania ilyen rendszert. Az FRMS leírását egy külön erre a célra szolgáló kézikönyvnek vagy az üzembentartási kézikönyvnek kell tartalmaznia.

b) Az FRMS-nek biztosítania kell, hogy az üzemben tartó által a fáradtságából eredő kockázatok kezelésére alkalmazott rendszer általános eredményessége folyamatosan javuljon, és annak az alábbi elemek mindegyikét magában kell foglalnia:

1. az alábbiak leírása:

i. az üzemben tartónak az FRMS-sel kapcsolatos szemlélete, elvei és felelősségi körei, a továbbiakban: »FRMS-politika«;

ii. a vezetőség, a légi személyzet és az egyéb személyzet FRMS-ben való részvétele és felelősségi körei;

iii. az FRMS céljára létrehozott külön struktúrák, beleértve a fáradtsággal foglalkozó biztonsági akciócsoportot (FSAG) és azok szerepei;

2. valamennyi FRMS-folyamat dokumentációja, ideértve a légi személyzet és az egyéb személyzet felelősségi köreinek tudatosítására szolgáló folyamatot és az érintett dokumentáció módosítási eljárását;

3. tudományos elvek és ismeretek;

4. a veszélyek azonosításának és a kockázatok értékelésének folyamata, amely lehetővé teszi, hogy az üzemben tartó folyamatosan kezelhesse a légi személyzet fáradtságából eredő üzemeltetési kockázatokat;

5. kockázatcsökkentési folyamat azon gyors helyreigazító intézkedések meghozatala érdekében, amelyek szükségesek a légi személyzet fáradtságából eredő üzembentartói kockázat(ok) hatékony csökkentéséhez, és amely lehetővé teszi a kockázatcsökkentő intézkedések eredményességének folyamatos figyelemmel kísérését és rendszeres értékelését;

6. az FRMS keretében alkalmazott repülésbiztonsági garancia folyamatai;

7. az FRMS előmozdítását szolgáló folyamatok.

c) Az FRMS-nek meg kell felelnie az üzemben tartó repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszerének, az üzemben tartó méretének és tevékenységei jellegének és komplexitásának, figyelembe véve az ilyen tevékenységekben rejlő veszélyeket és kockázatokat.

d) Az üzemben tartónak kockázatcsökkentő intézkedéseket kell hoznia, ha az FRMS keretében alkalmazott repülésbiztonsági garancia folyamatai a szükséges biztonsági szint csökkenését mutatják.”;

4. Az ORO.FTL.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**ORO.FTL.125 A menetrend szerinti és charterműveleteket végző repülőgép-üzembentartók repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszerei (IFTSS-ek)**

a) Az üzemben tartónak létre kell hoznia, végre kell hajtania és fenn kell tartania egy a repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszert (IFTTS) amely:

1. megfelel a végzett művelet típusának (típusainak);

2. megfelel az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében meghatározott vonatkozó alapvető követelményeknek és az említett rendelet vonatkozó végrehajtási szabályainak;

3. megfelel az egyéb alkalmazandó jogszabályoknak, beleértve a 2000/79/EK irányelv átültetéséből eredő alkalmazandó nemzeti jogot is.

b) Az a) pontnak való megfelelés igazolása érdekében az üzemben tartónak az Ügynökség által elfogadott vonatkozó típusalkalmassági előírásokat kell alkalmaznia.

1. Alternatív megoldásként, ha az üzemben tartó el kíván térni az alkalmazandó típusalkalmassági előírásoktól, az illetékes hatósághoz az IFTSS jóváhagyása iránti kérelmet és biztonsági elemzést kell benyújtania, amely tartalmazza a következők mindegyikét:

i. a javasolt eltérés részletes leírása;

ii. a kapcsolódó, fáradtságból eredő kockázatok és a megfelelő kockázatcsökkentő intézkedések értékelése annak biztosítása érdekében, hogy a kockázat elfogadható szinten maradjon;

iii. a kézikönyvek vagy eljárások vonatkozó módosításai.

Ha az üzemben tartó el kíván térni az alkalmazandó tanúsítási előírásoktól, azt is igazolnia kell az illetékes hatóság számára, hogy kellően figyelembe vette az Ügynökség (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikkének (7) bekezdésével összhangban kiadott véleményét.

c) Az IFTSS-t – ideértve szükség esetén az FRMS-t vagy a fáradtságból eredő kockázatok azzal egyenértékű kezelését (FRM) is – a bevezetése előtt az illetékes hatóságnak a II. melléklet (ARO RÉSZ) ARO.OPS.235 pontjával összhangban jóvá kell hagynia.

d) A II. melléklet (ARO RÉSZ) ARO.OPS.235 d) pontjában említett értékelés céljából az üzemben tartónak az Ügynökség által kiadott alkalmazandó típusalkalmassági előírásoktól eltérő IFTSS bevezetésétől számított két éven belül adatokat kell gyűjtenie a jóváhagyott eltérésre vonatkozóan, és azokat tudományosan megalapozott elvek alapján elemeznie kell, hogy értékelje az eltérésnek a légi személyzet fáradtságára gyakorolt hatásait. Az említett elemzés eredményeit jelentés formájában be kell nyújtani az illetékes hatóság részére.”

5. Az ORO.FTL.205 b) pont a következő 4. és 5. ponttal egészül ki:

„4. Az egypilótás hajózó személyzettel szolgálatot teljesítő akklimatizált légi személyzeti tag maximum napi alap FDP-je az alábbiak egyike lehet:

1. az alábbi táblázat szerinti időtartam, feltéve, hogy az egyes szektorokban a repülési időtartam robotpilóta használata esetén négy órára, robotpilóta használata nélkül pedig két órára korlátozódik:

5. táblázat

Maximum napi alap FDP – akklimatizált légi személyzet – egypilótás műveletek

Az FDP kezdete referenciaidőben	Az FDP időtartama órában						
	4 szektorig	5 szektor	6 szektor	7 szektor	8 szektor	9 szektor	10 vagy több szektor
0600–0659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
0700–0759	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00

Az FDP kezdete referenciaidőben	Az FDP időtartama órában						
	4 szektorig	5 szektor	6 szektor	7 szektor	8 szektor	9 szektor	10 vagy több szektor
0800–1259	11:00	10:15	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00
1300–1429	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00
1430–1659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
1700–2159	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
2200–0359	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
0400–0559	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00

2. 10 óra, a szektorok számától függetlenül, feltéve, hogy az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

(A) a művelet teljes időtartama a 0700 és 2159 óra közötti tartományba esik;

(B) a műveletet VFR szerinti körülmények között hajtják végre;

(C) a műveletre előzetesen kiválasztott repülőterek között kerül sor;

(D) az egyes szektorok időtartama legfeljebb egy óra.

5. Az egypilótás hajózó személyzettel szolgálatot teljesítő, ismeretlen akklimatizálódási állapotú légi személyzeti tag maximum napi alap FDP-je nyolc óra.";

6. az ORO.FTL.205 e) pont címe helyébe az alábbi szöveg lép:

„e) Maximum napi FDP repülés közbeni pihenés miatti meghosszabbítás alkalmazásával olyan műveletek során, amikor a hajózó személyzet legalább két pilótából áll";

7. az ORO.FTL.205 f) pont címe helyébe az alábbi szöveg lép:

„f) Előre nem látható körülmények olyan repülési műveletek során, amikor a hajózó személyzet legalább két pilótából áll – a parancsnok mérlegelési jogköre";

8. az ORO.FTL.205 pont a következő fa) ponttal egészül ki:

„fa) Előre nem látható körülmények olyan repülési műveletek során, amikor a hajózószemélyzet egyetlen pilótából áll – a parancsnok mérlegelési jogköre

A parancsnok a jelentéstételkor vagy azt követően tudomására hozott, előre nem látható körülmények esetén az alábbiak szerint módosíthatja a repülési szolgálati, a szolgálati és a pihenőidőre vonatkozó korlátokat:

1. A légi személyzet egypilótás hajózó személyzettel szolgálatot teljesítő tagjának az ORO.FTL.205 b) 4. vagy 5. pontban meghatározott maximum napi alap FDP-je legfeljebb egy órával hosszabbítható meg.

2. Ha az FDP utolsó szektorában a felszállás után felmerült előre nem látható körülmények miatt lépik túl az 1. pont szerint megengedett hosszabbítást, a járat folytathatja útját a tervezett célrepülőtérre vagy egy kitérő repülőtérre.

3. Egy FDP-t megelőző, hazai bázison kívüli pihenőidőszak csökkenthető, de időtartama nem lehet kevesebb mint 10 óra.

4. Olyan előre nem látható körülmények esetén, amelyek súlyos fáradtsághoz vezethetnek, a parancsnok köteles szükség szerint csökkenteni a tényleges FDP-t, növelni a pihenőidőt, vagy mindkettőt meg kell tennie annak érdekében, hogy kiküszöböljön minden, a repülésbiztonságot érintő kedvezőtlen hatást.

5. A parancsnok jelentést nyújt be az üzemben tartóhoz, ha a döntése alapján az FDP növekedett vagy a pihenőidő csökkent. Amennyiben a pihenőidő csökkentése meghaladja az egy órát, az üzemben tartónak az eseménytől számított 28 napon belül be kell nyújtania a jelentés egy példányát és az észrevételeit az illetékes hatósághoz.

6. Az üzemben tartónak olyan politikát kell alkalmaznia, amely nem jár hátrányos következményekkel a parancsnok előre nem látható körülmények esetén gyakorolható mérlegelési jogkörének gyakorlása vagy annak mellőzése miatt.";

9. Az ORO.FTL.240 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az FDP ideje alatt étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani a légi személyzet tagja számára, hogy a teljesítményére gyakorolt kedvezőtlen hatást elkerüljék, különösen, ha az FDP meghaladja a hat órát, egypilótás műveletek esetében pedig az öt órát."

10. A szöveg a következő (B) alrésszel egészül ki:

„FTL(B) ALRÉSZ

A REPÜLÉSI ÉS A SZOLGÁLATI IDŐRE VONATKOZÓ KORLÁTOZÁSOK ÉS A PIHENŐIDŐRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK A REPÜLŐGÉPEKKEL VÉGZETT SÜRGŐSSÉGI ORVOSI SZOLGÁLATI ÉS LÉGI TAXI MŰVELETEK ESETÉBEN

ORO.FTL.101 Hatály

Ez az alrész azokat a követelményeket határozza meg, amelyeket a légi jármű üzemben tartójának, valamint a hajózó személyzet és a kabinszemélyzet (légi személyzet) tagjainak a repülőgépekkel végzett AEMS és légi taxi műveletek céljából kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletekben szolgálatot teljesítő légi személyzetre vonatkozó repülési és szolgálati időkorlátok és pihenési követelmények tekintetében teljesíteniük kell, ideértve az ugyanazon pontból induló és ugyanoda visszatérő műveleteket is (A–A).

ORO.FTL.106 Fogalommeghatározások

a) AEMS- és légi taxi műveletek esetében az ORO.FTL.105 pontban meghatározott meghatározások alkalmazandók, az ORO.FTL.105 1., 2., 5. és 18. pontban szereplők kivételével.

b) Az a) ponton túlmenően a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. »akklimatizált/akklimatizálódott«: olyan állapot, amelyben a légi személyzet tagjának cirkadián biológiai órája szinkronban van egy adott időzónával – vagy azzal az aktuális időzónával, ahol a légi személyzet tagja fizikailag tartózkodik, vagy egy korábbi időzónával, amelyhez biológiailag továbbra is alkalmazkodik, mivel nem állt rendelkezésére elegendő idő vagy pihenés az aktuális időzónához való alkalmazkodásra.

A maximum napi repülési szolgálati idő kiszámításához a légi személyzet tagját a rotáció kezdetén a hazai bázis időzónájához akklimatizálódottnak kell tekinteni, ezt követően pedig az 1a. táblázatban szereplő értékek szerint kell meghatározni akklimatizálódottságát:

1a. táblázat

A referenciaidő időzónája és a következő szolgálat kezdete szerinti időzóna közötti eltérés (óra) (*)	A referenciaidő szerinti jelentkezés óta eltelt idő (óra)				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 és < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 és ≤ 6	B	X	D	D	D

A referenciaidő időzónája és a következő szolgálat kezdete szerinti időzóna közötti eltérés (óra) (*)	A referenciaidő szerinti jelentkezés óta eltelt idő (óra)				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 és ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 és ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Amennyiben a rotáció során a légi személyzet tagjai akklimatizálódnak ahhoz az időzónához, amelyben a következő szolgálatukat megkezdik, ez az időzóna válik a referenciaidő szerinti új időzónává. A rotáció további szolgálatai tekintetében az akklimatizálódási állapotot ezt követően az 1a. táblázat szerint kell meghatározni úgy, hogy a referenciaidő szerinti eredeti időzónát az új időzóna váltja fel.

»B«: a légi személyzet tagja a referenciaidő időzónájához akklimatizálódott.

»D«: a légi személyzet tagja annak az időzónának megfelelően akklimatizálódott, ahol a rotáció szerint következő szolgálatát megkezdi.

»X«: a légi személyzet tagjának akklimatizálódási állapota ismeretlen;

2. »referenciaidő«: vagy az a helyi idő a hazai bázison található jelentkezési ponton, amelyhez a légi személyzet tagját a rotáció kezdetén akklimatizálódottnak kell tekinteni, vagy a helyi idő azon utolsó helyszín szerinti jelentkezési ponton, amelyhez a légi személyzet tagja a rotáció során akklimatizálódott;

3. »megerősített hajózó személyzet« olyan hajózó személyzet, amely a légi jármű üzemeltetéséhez szükséges minimális létszámnál több tagból áll, lehetővé téve, hogy a hajózó személyzet bármely tagja a légi jármű repülése közben fedélzeti pihenés céljából elhagyja kijelölt helyét, és őt más, megfelelő képesítéssel rendelkező hajózó személyzeti tag váltsa fel;

4. »kelet-nyugati vagy nyugat-keleti irányú átmenet«: a referenciaidő időzónáján keresztül történő átmenet (időzóna-átmenet) egy keleti irányban teljesített szolgálati és köztespihenőidő-sorozat és egy nyugati irányban teljesített szolgálati és köztespihenőidő-sorozat között, vagy fordítva, amely sorozatok mindegyike négy vagy több időzóna átlépésével jár;

5. »fáradtság«: a légi személyzet tagjának alváshiányból, hosszabb ébrenlétből, cirkadián fázisból vagy munkaterhelésből – szellemi vagy fizikai tevékenységből vagy mindkettőből –, illetve ezek kombinációjából eredő olyan fiziológiai állapota, amely a szellemi vagy fizikai teljesítőképessége csökkenésével jár, és ronthatja az éberségét, valamint a repülésbiztonsággal kapcsolatos üzemeltetési feladatok ellátására való képességét;

6. »fedélzeti pihenés«: az FDP meghosszabbítása és a készenlét céljából az alábbiak valamelyike:

   1. a repülési időnek az utazórepülési szakaszára eső olyan időtartam, amely alatt a megerősített hajózó személyzettel üzemelő légi személyzet tagja ideiglenesen mentesül valamennyi feladata alól, és az előírt szabványnak megfelelő fedélzeti pihenőhelyen pihen;

   2. a repülőgép földön tartózkodásának olyan időtartama, amely alatt a légi személyzet tagja ideiglenesen mentesül valamennyi feladata alól, és az előírt szabványnak megfelelő fedélzeti pihenőhelyen pihen;

7. »áthelyezés«: az alábbiak valamelyike:

   1. a nem üzemeltetést végző légi személyzeti tag áthelyezése egyik helyről a másikra az üzemben tartó rendelkezése szerint, kivéve mindkét alábbi helyzetet:

      — utazás egy magán pihenőhelyről a hazai bázis kijelölt jelentkezési helyére és vissza,

      — vagy a pihenőhelyről a szolgálat megkezdésének helyére és vissza;

2. az üzemben tartó utasítására egy repülőgép nem kereskedelmi célú repülésen történő üzemeltetése közvetlenül az első CAT-szektor előtt vagy közvetlenül az utolsó CAT-szektor után egy üzemeltetést végző légi személyzeti tag által;

8. »osztott szolgálat«: olyan FDP, amely a repülési szakaszok üzemeltetése között egyetlen, földön töltött megszakítást foglal magában, amelynek időtartama elegendő ahhoz, hogy meghatározott feltételek mellett lehetővé tegye a maximális alap napi FDP meghosszabbítását;

9. »előre nem látható üzemeltetési körülmények«: olyan váratlan körülmények, amelyeket észszerűen nem lehetett előre jelezni és figyelembe venni – például rossz időjárás, berendezések meghibásodása, légiforgalmi irányítás miatti késedelem –, és amelyek szükségessé tehetik az üzemeltetés kiigazítását.

ORO.FTL.111 Az üzemben tartók felelősségi köre

Az üzemben tartó köteles:

a) a szolgálati beosztási jegyzékeket előre közzétenni, hogy a légi személyzet tagjai számára megtervezhető legyen a megfelelő pihenés;

b) eljárást és módszert kidolgozni a légi személyzet tagjaival való kommunikációra, amelyen keresztül értesítést küldenek a szolgálati beosztások és a pihenőidők változásairól;

c) gondoskodni arról, hogy a repülési szolgálati időszakok tervezése lehetővé tegye, hogy a légi személyzet tagjai kipihenjék magukat, és minden körülmények között biztonsági szempontból kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni;

d) úgy meghatározni és közzétenni a jelentkezés és a szolgálat alóli felmentés időpontját, hogy a légi személyzetnek elegendő ideje legyen az üzemeltetési feladatok jellegét és összetettségét figyelembe véve valamennyi előírt repülés előtti és repülés utáni feladat elvégzésére, valamint rögzíteni e tényleges időpontokat;

e) figyelembe venni a repülési szolgálati időszakok és a pihenőidők gyakorisága és mintázata közötti kapcsolatot, és mérlegelni a minimális pihenőidőkkel párosított hosszú szolgálati idők kumulatív hatását;

f) úgy megállapítani a szolgálatok ütemezését, hogy elkerülhető legyen az olyan gyakorlat, amely az alvás és a munka megszokott ritmusát jelentősen megzavarja, pl. a váltakozó nappali és éjszakai szolgálat;

g) betartani a II. melléklet (ARO RÉSZ) ARO.OPS.230 pont szerinti, a bioritmust megzavaró beosztásra vonatkozó rendelkezéseket;

h) gondoskodni arról, hogy a pihenőidők elegendő időt biztosítsanak arra, hogy a légi személyzet tagjai az előző szolgálatokat követően regenerálódjanak és kipihenjék magukat a következő repülési szolgálati időszak kezdetére;

i) időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidőket betervezni és erről előre értesíteni a légi személyzet tagjait;

j) a repülési feladatokat 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 is;

k) figyelemmel kísérni a szolgálati beosztások üzemeltetési megbízhatóságát, szükség szerint módosítani a légi személyzetre vonatkozó rendelkezéseket;

l) kezelni a fáradtságból eredő kockázatokat, vagy az ORO.GEN.200 pont szerinti irányítási rendszer– ideértve szükség esetén a megfelelő FRM-et –, vagy szükség esetén az ORO.FTL.120 pont szerinti FRMS segítségével.

ORO.FTL.116 A légi személyzet felelősségi köre

a) A légi személyzetnek az alábbi kötelezettségek mindegyikének eleget kell tennie:

1. betartja a tevékenységére vonatkozó valamennyi repülési és szolgálati időkorlátot (FTL) és pihenőidőre vonatkozó követelményt;

2. amennyiben egynél több üzemben tartónál teljesít szolgálatot:

1. naprakész egyéni nyilvántartást vezet a kapcsolódó repülési és szolgálati, valamint pihenőidőkről, az alkalmazandó rendszerrel összhangban;

2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a repülési és szolgálati időkorlátokra és a pihenőidőre vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat;

3. optimálisan ki kell használnia a pihenésre rendelkezésre álló lehetőségeket és időt, és megfelelően kell megterveznie és kihasználnia pihenőidejét.

b) A légi személyzet tagjai nem láthatnak el feladatot légi járművön, ha tudják vagy feltételezik, hogy fáradtságtól szenvednek, vagy egyéb okból olyan mértékben nem érzik magukat szolgálatra alkalmasnak, amely veszélyeztetheti a repülés biztonságát.

c) A légi személyzet tagjainak az üzemben tartó hivatalos nyilvántartásában rögzíteniük kell napi szolgálatuk tényleges jelentkezési és szolgálat alóli felmentési időpontját.

„ORO.FTL.126 A sürgősségi orvosi szolgálatokat és légi taxi műveleteket végző repülőgép-üzembentartók repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszerei (IFTSS-ek)

a) Az üzemben tartónak létre kell hoznia, végre kell hajtania és fenn kell tartania egy a repülési időtartamot meghatározó egyedi rendszert (IFTTS) amely:

1. megfelel a végzett művelet típusának (típusainak);

2. megfelel az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében meghatározott vonatkozó alapvető követelményeknek és az említett rendelet vonatkozó végrehajtási szabályainak;

3. megfelel az egyéb alkalmazandó jogszabályoknak, beleértve a 2000/79/EK irányelv átültetéséből eredő alkalmazandó nemzeti jogot is.

b) Az a) pontnak való megfelelés igazolása érdekében az üzemben tartónak az Ügynökség által elfogadott vonatkozó típusalkalmassági előírásokat kell alkalmaznia.

Alternatív megoldásként, ha az üzemben tartó el kíván térni az alkalmazandó típusalkalmassági előírásoktól, az illetékes hatósághoz az IFTSS jóváhagyása iránti kérelmet és biztonsági elemzést kell benyújtania, amely tartalmazza a következők mindegyikét:

1. a javasolt eltérés részletes leírása;

2. a kapcsolódó, fáradtságból eredő kockázatok és a megfelelő kockázatcsökkentő intézkedések értékelése annak biztosítása érdekében, hogy a kockázat elfogadható szinten maradjon;

3. a kézikönyvek vagy eljárások vonatkozó módosításai.

Ha az üzemben tartó el kíván térni az alkalmazandó tanúsítási előírásoktól, azt is igazolnia kell az illetékes hatóság számára, hogy kellően figyelembe vette az Ügynökség (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikkének (7) bekezdésével összhangban kiadott véleményét.

c) Az IFTSS-t – ideértve szükség esetén az FRMS-t vagy a fáradtságból eredő kockázatok azzal egyenértékű kezelését is – a bevezetése előtt az illetékes hatóságnak a II. melléklet (ARO RÉSZ) ARO.OPS.235 pontjával összhangban jóvá kell hagynia.

d) A II. melléklet (ARO RÉSZ) ARO.OPS.235 d) pontjában említett értékelés céljából az üzemben tartónak az Ügynökség által kiadott alkalmazandó típusalkalmassági előírásoktól eltérő IFTSS bevezetésétől számított két éven belül adatokat kell gyűjtenie a jóváhagyott eltérésre vonatkozóan, és azokat tudományosan megalapozott elvek alapján elemeznie kell, hogy értékelje az eltérésnek a légi személyzet fáradtságára gyakorolt hatásait. Az említett elemzés eredményeit jelentés formájában be kell nyújtani az illetékes hatóság részére.

ORO.FTL.201 Hazai bázis

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

b) Az üzemben tartónak az IFTSS-ében meg kell határoznia a hazai bázis megváltoztatásának feltételeit az alkalmazandó tanúsítási előírásoknak megfelelően.

ORO.FTL.206 Repülési szolgálati munkaidő

a) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia az egypilótás vagy kétpilótás hajózó személyzettel üzemelő, akklimatizálódott légi személyzet maximum napi alap FDP-jét. Ennek a maximum napi alap FDP-nek minden esetben figyelembe kell vennie a jelentkezési időpontot és a teljesített szektorok számát, és időtartama nem haladhatja meg a 13 órát. Az üzemben tartó eltérhet az alkalmazandó típusalkalmassági előírásoktól, ha az ORO.FTL.120 ponttal összhangban működő és eredményes FRMS-sel rendelkezik.

b) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia az egypilótás vagy kétpilótás hajózó személyzettel üzemelő, ismeretlen akklimatizálódási állapotú légi személyzet maximum napi alap FDP-jét. Az ismeretlen akklimatizálódási állapotú kétpilótás légi személyzet maximum napi alap FDP-je az alkalmazandó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően meghosszabbítható, feltéve, hogy az üzemben tartó ORO.FTL.120 ponttal összhangban működő és eredményes FRMS-sel rendelkezik.

c) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia a kétpilótás hajózó személyzettel üzemelő, akklimatizálódott légi személyzet fedélzeti pihenés nélküli meghosszabbított maximum napi alap FDP-jét. Az üzemben tartónak minden esetben figyelembe kell vennie a következőket:

1. minden meghosszabbítást előre meg kell tervezni;
2. bármely hét egymást követő napon belül legfeljebb két meghosszabbítás alkalmazható;
3. az egyes meghosszabbítások időtartama nem haladhatja meg az egy órát;
4. a repülés előtti és a repülés utáni minimális pihenőidőt két órával meg kell növelni, vagy a repülés utáni pihenőidőt négy órával megkell növelni; ha egymást követő FDP-k esetében alkalmaznak meghosszabbítást, a két meghosszabbított FDP közötti repülés előtti és repülés utáni többlet-pihenőidőt egybefüggően kell biztosítani;
5. a fedélzeti pihenés nélküli meghosszabbítás nem kombinálható ugyanazon szolgálati időn belül fedélzeti pihenés vagy osztott szolgálat miatti meghosszabbításokkal.

d) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia a levegőben biztosított fedélzeti pihenés és a két pilótából álló minimális hajózó személyzet kibővítése miatti meghosszabbított maximum napi FDP-t. Az üzemben tartónak minden esetben figyelembe kell vennie a következőket:

1. a minimális hajózó személyzet kibővítésének mértéke;
2. a fedélzeti pihenőhelyek típusa és szabványa;
3. az egyes személyzeti tagok számára biztosított minimális fedélzeti pihenés;
4. az utolsó leszállás során a kormányszerveknél szolgálatot ellátó hajózó személyzeti tagok számára biztosított minimális fedélzeti pihenés;
5. azok a feltételek, amelyek mellett további FDP-meghosszabbítás alkalmazható, beleértve azt az esetet is, amikor az üzemeltetés az ORO.FTL.120 ponttal összhangban eredményes és működő FRMS keretében történik.

e) Folyamatban lévő AEMS-küldetés során a kétpilótás hajózó személyzettel üzemelő, akklimatizálódott légi személyzetnek az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokban meghatározott maximum napi alap FDP-je a küldetés teljesítéséhez szükséges esetben legfeljebb két órával meghosszabbítható. Az üzemben tartónak IFTSS-ében meg kell határoznia e meghosszabbítás alkalmazásának feltételeit, ideértve azt is, hogy hogyan fogja nyomon követni annak alkalmazását, és hogyan fogja enyhíteni a következő szolgálatokra és pihenőidőkre gyakorolt kapcsolódó hatásokat.

f) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek mellett a parancsnok előre nem látható üzemeltetési körülmények esetén módosíthatja a repülési szolgálati időre, a szolgálati időre és a pihenőidőkre vonatkozó korlátokat. Az üzemben tartónak olyan politikát kell alkalmaznia, amely nem jár hátrányos következményekkel a parancsnok előre nem látható üzemelési körülmények esetén gyakorolható mérlegelési jogkörének gyakorlása vagy annak mellőzése miatt.

g) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia a késleltetett jelentkezésre vonatkozó eljárást, ideértve azokat a feltételeket is, amelyek mellett az eljárás aktiválásra kerül

ORO.FTL.211 Repülési és szolgálati idők

a) Azon szolgálati időszakok összesített időtartama, amelyekre a légi személyzet egy adott tagja beosztható, 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;
3. a 190 szolgálati órát bármely 28 egymást követő napon belül, a lehető legegyenletesebben elosztva ezen időszakban;
4. a 2 000 szolgálati órát bármely naptári éven belül.

b) Az a) pont 1. alpontjától eltérve a bármely 7 egymást követő napon belül teljesített összes szolgálati óra legfeljebb 10 órával túlléphető, feltéve, hogy a túllépést kizárólag nem üzemeltetést végző légi személyzeti tag hazai bázisára történő visszahelyezésére használják fel a meghosszabbított regeneráló pihenőidő megkezdése céljából, és az üzemben tartó:

1. kockázatértékelést végez a túllépés fáradtságra gyakorolt hatásának értékelésére, figyelembe véve többek között a napszakot, a korábbi pihenés hosszát és minőségét, valamint a soron következő szolgálati beosztásban várható igénybevételt;

2. megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket tervez, többek között, de nem kizárólag a következőket: a túllépések gyakoriságának korlátozása egy meghatározott időszakon belül; legalább 72 órás meghosszabbított regeneráló pihenőidő biztosítása, amely két helyi éjszakát is magában foglal; valamennyi, a fáradtságból eredő biztonsági kockázat kezelésére szolgáló intézkedés eredményességének és betartásának folyamatos nyomon követése;

3. nyilvántartást vezet a túllépésekről és azokról a feltételekről, amelyek mellett azokat alkalmazták;

4. IFTSS-ében ismerteti a túllépés feltételeit.

c) Az a) pont 1. alpontjától eltérve az olyan AEMS-műveletek esetében, amelyekben a hajózó személyzet két pilótából áll, a bármely 7 egymást követő napon teljesített összes szolgálati óra legfeljebb 30 órával túlléphető, feltéve, hogy az üzemben tartó:

1. kockázatértékelést végez a túllépés fáradtságra gyakorolt hatásának értékelésére, figyelembe véve többek között a napszakot, az éjszakai szolgálatnak való kitettséget, az egészségügyi vagy a beteggel kapcsolatos feladatokból eredő stresszt, valamint a soron következő szolgálati beosztásban várható igénybevételt;

2. megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket tervez, többek között, de nem kizárólag a következőket: a túllépések gyakoriságának korlátozása egy meghatározott időszakon belül; legalább 72 órás meghosszabbított regeneráló pihenőidő biztosítása, amely két helyi éjszakát is magában foglal; valamennyi, a fáradtságból eredő biztonsági kockázat kezelésére szolgáló intézkedés eredményességének és betartásának folyamatos nyomon követése;

3. nyilvántartást vezet a túllépésekről és azokról a feltételekről, amelyek mellett azokat alkalmazták;

4. IFTSS-ében ismerteti a túllépés feltételeit.

d) Azon szektorok teljes repülési ideje, amelyekre a légi személyzet egy tagja üzemeltetést végző légi személyzeti tagként van kirendelve, nem haladhatja meg:

1. a 100 repülési órát bármely 28 egymást követő napon belül;

2. a 900 repülési órát egy naptári éven belül;

3. az 1 000 repülési órát bármely 12 egymást követő naptári hónapon belül.

e) A repülés utáni szolgálat beleszámít a szolgálati időszakba.

ORO.FTL.216 Áthelyezés

a) A nem üzemeltetést végző légi személyzeti tag jelentkezését követően, de az üzemeltetési feladata ellátásának megkezdése előtt, közbeeső pihenőidő nélkül történő áthelyezését FDP-ként kell beszámítani, szektorként azonban nem.

b) Az áthelyezésen töltött teljes idő szolgálatnak számít.

c) Az üzemeltetést végző légi személyzeti tag egy vagy több CAT-repülés üzemeltetését megelőző vagy azt követő, nem kereskedelmi célú repülésen, közbenső pihenőidő nélkül történő áthelyezését FDP-ként és szektorként is be kell számítani.

d) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia az alábbi két tényező maximum FDP-re gyakorolt hatását:

1. a nem üzemeltetést végző légi személyzeti tag áthelyezésének időtartama;

2. a nem üzemeltetést végző légi személyzeti tag szállításának módja.

ORO.FTL.221 Osztott szolgálat

A kétpilótás hajózó személyzettel üzemelő légi személyzet maximum napi alap FDP-jének osztott szolgálat során tartott földi szünet miatti meghosszabbítására az alábbi feltételek alkalmazandók:

a) az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia az osztott szolgálat következő elemeit:

1. az osztott szolgálat alatti földi szünet minimális időtartama;

2. az FDP meghosszabbítása az osztott szolgálati szünet időtartamától függően;

3. a légi személyzet számára biztosított pihenőhelyek, figyelembe véve az osztott szolgálati szünet időtartamát és más releváns tényezőket;

4. az osztott szolgálat miatt meghosszabbítás lehetősége az FDP kezdetét követően;

b) az osztott szolgálat alatt tartott földi szünet teljes egészében FDP-nek számít;

c) osztott szolgálat nem osztható be az ORO.FTL.236 c) pont szerinti csökkentett pihenőidőt megelőzően vagy azt követően.

ORO.FTL.226 Repülőtéri készenlét és szolgálatok

a) A repülőtéri készenlétet és szolgálatokat fel kell tüntetni a szolgálati beosztási jegyzékben. A készenléti rendelkezésreállási időszak kezdő és záró időpontját előzetesen közölni kell az érintett légi személyzeti tagokkal annak érdekében, hogy lehetőségük legyen megfelelő pihenés megtervezésére.

b) A légi személyzet tagjait a jelentkezési ponton történő jelentkezéstől a közölt repülőtéri készenléti rendelkezésreállási időszak végéig repülőtéri készenlétben lévőnek kell tekinteni.

c) Az ORO.FTL.211 és ORO.FTL.236 pont alkalmazásában a repülőtéri készenlét teljes szolgálati időszaknak számít.

d) A repülőtéren végzett bármely szolgálat teljes egészében szolgálati időnek számít, az FDP-t pedig teljes egészében a repülőtéri szolgálatra való jelentkezés időpontjától kell számítani.

e) Az üzemben tartónak szállást vagy A. osztályú pihenőhelyet kell biztosítania a repülőtéri készenlétben lévő légi személyzeti tagok számára, feltéve, hogy az A. osztályú pihenőhely lehetővé teszi a fény és a hőmérséklet szabályozását, valamint biztosítja a zajtól és a zavaró hatásoktól való elszigetelést.

f) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia a repülőtéri készenlét és a repülőtéren teljesített szolgálatok következő elemeit:

1. bármely készenléti rendelkezésreállási időszak maximális időtartama;

2. a készenlétben töltött időnek a maximum napi FDP-re gyakorolt hatása, figyelembe véve a rendelkezésre álló pihenőhelyeket és más releváns tényezőket, többek között:

i. a légi személyzeti tag azonnali beoszthatóságának szükségességét;

ii. azt, hogy a készenléti állapot milyen mértékben zavarja az alvást;

iii. a megfelelő előzetes tájékoztatás biztosítását a szolgálatra hívás és az FDP-re történő beosztás közötti alvási lehetőség védelmében;

3. az FDP-re történő beosztással nem járó készenléti rendelkezésreállási időszakot követő minimális pihenőidőt;

4. az egyéb készenléti állapotok beszámításának módszerét az összesített szolgálati idő kiszámítása céljából.

ORO.FTL.231 Tartalék szolgálat

a) A tartalék szolgálatot fel kell tüntetni a szolgálati beosztási jegyzékben.

b) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia a tartalék szolgálat következő elemeit:

1. bármely tartalék szolgálati időszak maximális időtartama;

2. azon egymást követő napok száma, amelyre a légi személyzeti tagot tartalék szolgálatra beoszthatják.

ORO.FTL.236 Pihenőidők

a) Minimum pihenőidő a hazai bázison.

1. 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 légi 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

1. Az a) és a b) ponttól eltérve a hazai bázison vagy a hazai bázistól távol töltött minimális pihenőidő csökkenthető, feltéve, hogy csökkentett pihenőidő csak az ORO.FTL.120 pontnak megfelelő, működő és eredményes FRMS keretében alkalmazható.

2. Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban meg kell határoznia a csökkentett pihenőidő feltételeit, figyelembe véve az alábbiak mindegyikét:

i. a minimális csökkentett pihenőidőt;

ii. a légi személyzet tagjának akklimatizálódási állapotát;

iii. azt, hogy a pihenőidő magában foglal-e helyi éjszakákat;

iv. az időzóna-átlépéseket;

v. a csökkentett pihenőidőt közvetlenül megelőző repülési idő és áthelyezés kombinációját;

vi. a pihenőhelyre történő oda- és visszautazás idejét.

d) Időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidő

Az üzemben tartónak IFTSS-ében meg kell határoznia a halmozódó fáradtság ellensúlyozására szolgáló ismétlődő meghosszabbított regeneráló pihenőidőket. Az időszakos meghosszabbított regeneráló pihenőidőnek 36 óra hosszúságúnak kell lennie, beleértve két helyi 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 két helyi napra hosszabbítandó.

e) Az üzemben tartónak IFTSS-ében az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban további pihenőidőket kell meghatároznia az alábbiak ellensúlyozására:

1. az időzóna-eltérések és az FDP meghosszabbítások hatásai;

2. további halmozódó fáradtság a bioritmust megzavaró beosztás miatt;

3. a cirkadián fázis eltolódása kelet-nyugati vagy nyugat-keleti irányú átmenet során.

ORO.FTL.241 Étkezés

a) Az FDP ideje alatt biztosítani kell az étkezés és az ivás lehetőségét annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a légi személyzet teljesítményének bármilyen romlása.

b) Az üzemben tartónak IFTSS-ében meg kell határoznia, hogyan biztosítja a légi személyzeti tag FDP alatti táplálkozását, figyelembe véve legalább az FDP időtartamát, a cirkadián ritmust és a szokásos étkezési időpontokat, valamint azt, ha a repülési műveletek során az étkezés vagy az ivás nem lehetséges.

ORO.FTL.246 Feljegyzések a hazai bázisról, a repülési, a szolgálati és a pihenőidőkről

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

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

1. repülési idők;

2. minden egyes szolgálati időszak és FDP kezdete, időtartama és vége;

3. pihenőidők és szolgálatmentes napok;

4. a kijelölt hazai bázis;

2. a meghosszabbított repülési szolgálati időkről és a csökkentett pihenőidőkről szóló jelentések.

b) Kérésre az üzemben tartónak az alábbi érintettek rendelkezésére kell bocsátania a repülési idők, a szolgálati idők és a pihenőidők egyedi nyilvántartásainak másolatait:

1. a légi személyzet érintett tagjai;

2. egy másik üzemben tartó a légi személyzet azon tagjának vonatkozásában, aki az illető üzemben tartó légi személyzetének tagja, vagy azzá válik;

3. az illetékes hatóság.

c) A IV. melléklet (CAT RÉSZ) CAT.GEN.MPA.100 pont b) pontjának 5. alpontjában említett feljegyzéseket saz olyan légi személyzeti tagról, aki nem csak egy üzemben tartónál teljesít szolgálatot, 24 hónapig meg kell őrizni.

ORO.FTL.251 Fáradtságkezelési képzés

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

b) Az a) pontban említett képzés az üzemben tartó által meghatározott és az üzembentartási kézikönyvben rögzített képzési programot követi. A képzési program tematikájának ki kell terjednie a fáradtság lehetséges okaira és hatásaira, a fáradtság ellen alkalmazható intézkedésekre, valamint a gyakorlati szempontokra.”