



**ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 04/2012**

**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

**της 28<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2012**

**για κανονισμό που θεσπίζει εκτελεστικούς κανόνες για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα**

**ΚΑΙ**

**για κανονισμό που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. ΧΧΧ/2012 της Επιτροπής της (ημέρα μήνας έτος) για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες**

**«Εκτελεστικοί κανόνες για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα»**

**ΣΥΝΟΨΗ**

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή η επικαιροποίηση των τρεχόντων κανονισμών για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης (FTL) για τις εμπορικές αερομεταφορές (CAT) με αεροπλάνα, όπως ορίζονται στο τμήμα IZ του κανονισμού (ΕΚ) 1899/2006, ο οποίος είναι επίσης γνωστός ως κανονισμός *EU-OPS*
2. Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει επίσης πρόταση για κοινούς κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τομείς που μέχρι στιγμής ρυθμίζονται σε εθνικό επίπεδο σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού *EU-OPS*, συγκεκριμένα:
  - α) μεικτή υπηρεσία·
  - β) ανάπαυση αντιστάθμισης των διαφορών στις ζώνες ώρας·
  - γ) μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης·
  - δ) παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήσει· και
  - ε) επιφυλακή εκτός της επιφυλακής στο αεροδρόμιο.
3. Η εν λόγω πρόταση περιλαμβάνει έναν αριθμό βελτιώσεων της ασφάλειας και αποσαφηνίσεις για τον υπάρχοντα κανονισμό.
4. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες («IR») περιλαμβάνουν τις ακόλουθες βελτιώσεις της ασφάλειας:
  - βελτίωση του ορισμού του όρου «εγκλιματισμένος/η» λαμβάνοντας περισσότερο υπόψη την επίπτωση των διαφορών στις ζώνες ώρας·
  - αυξημένη προστασία από τη σωρευμένη κόπωση μέσω κυλιόμενου ορίου 1.000 ωρών χρόνου πτήσης σε περίοδο 12 διαδοχικών μηνών και πρόσθετου ορίου 110 ωρών υπηρεσίας ανά 14 ημέρες·
  - αυξημένη προστασία από τη σωρευμένη κόπωση μέσω παρατεταμένων εκτεταμένων περιόδων ανάπαυσης ανάρρωσης δύο φορές μηνιαίως·
  - αυξημένη προστασία από τη σωρευμένη κόπωση μέσω επιπρόσθετων απαιτήσεων ανάπαυσης για την αντιστάθμιση των προγραμμάτων εργασίας που διαταράσσουν τον ύπνο·
  - αυξημένη προστασία από την παροδική κόπωση κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτήσεων μέσω της παράτασης του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο η περίοδος πτητικής υπηρεσίας μειώνεται σε 11 ώρες από τις 17:00 έως τις 05:00.
5. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες περιλαμβάνουν τις ακόλουθες αποσαφηνίσεις:
  - υπολογισμός της βασικής μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας με τη χρήση πίνακα αντί της χρήσης τύπου, καθώς αυτό έχει οδηγήσει μέχρι στιγμής σε διαφορετικές ερμηνείες·
  - καθορισμός ελάχιστων προτύπων για το κατάλυμα κατά τη διάρκεια της επιφυλακής στο αεροδρόμιο·
  - αποσαφήνιση των κανόνων που διέπουν τη διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη αποτυπώνοντας την ερμηνεία της OPS 1.1120 από την Επιτροπή για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών.

6. Για τους τομείς που σήμερα ρυθμίζονται σε εθνικό επίπεδο σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού EU-OPS (βλέπε παράγραφο 2 παραπάνω), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός») προτείνει τη χρήση προδιαγραφών πιστοποίησης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 22 του βασικού κανονισμού<sup>1</sup>. Οι αερομεταφορείς μπορούν να παρεκκλίνουν από τις προδιαγραφές πιστοποίησης εφαρμόζοντας ένα ατομικό σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης, υπό την προϋπόθεση ότι έχει εγκριθεί από το κράτος μέλος και κατόπιν θετικής αξιολόγησης από τον Οργανισμό. Η χρήση των προδιαγραφών πιστοποίησης θα προσφέρει την αναγκαία ευελιξία που ήδη αναγνωρίζει το άρθρο 8 του κανονισμού EU-OPS, αλλά θα διασφαλίσει κατά πολύ βελτιωμένους κοινούς κανόνες, καθώς θα απαιτεί από τον Οργανισμό την αξιολόγηση όλων των προτεινόμενων παρεκκλίσεων.
7. Εκτός των βελτιωμένων κοινών κανόνων, οι προδιαγραφές πιστοποίησης θα εισάγουν μια σειρά βελτιώσεων της ασφάλειας:
- Μείωση της μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας κατά τη λιγότερη ευνοϊκή περίοδο της ημέρας από 11 ώρες και 45 λεπτά σε 11 ώρες.
  - Η παράταση λόγω ανάπαυσης εν πτήση θα βασίζεται στον τύπο της εγκατάστασης ανάπαυσης επί του αεροσκάφους.
  - Δεν επιτρέπεται η παράταση λόγω ανάπαυσης εν πτήση σε καθίσματα της οικονομικής θέσης.
  - Οι διατάξεις μεικτής υπηρεσίας βασίζονται στα καθορισμένα ελάχιστα πρότυπα για το κατάλυμα και το κατάλληλο κατάλυμα.
  - Μετριασμός των επιπτώσεων των εναλλασσόμενων περιστροφών ανατολής-δύσης.
  - Η διάρκεια της επιφυλακής, εκτός της επιφυλακής στο αεροδρόμιο, περιορίζεται σε 16 ώρες.
  - Σαφείς απαιτήσεις σχετικά με την ποιότητα και τον τύπο των εγκαταστάσεων επιφυλακής στο αεροδρόμιο.
  - Προβλέπεται μέγιστη συνδυαστική διάρκεια επιφυλακής στο αεροδρόμιο και περιόδου πτητικής υπηρεσίας 16 ωρών, εκτός αν προβλέπονται άλλα αντισταθμιστικά μέτρα.
  - Οι διατάξεις μειωμένης ανάπαυσης προστατεύουν ευκαιρία ύπνου 8 ωρών.
8. Στη συγκεκριμένη πρόταση λαμβάνονται πλήρως υπόψη όλες οι σχετικές δημοσιοποιημένες επιστημονικές μελέτες. Ωστόσο, τα αποτελέσματα μιας σειράς επιστημονικών μελετών που διεξάχθηκαν σε πλαίσιο που διέφερε σημαντικά από το ευρωπαϊκό ρυθμιστικό πλαίσιο (ιδιαίτερως όσον αφορά τις απαιτήσεις ανάπαυσης) ή σε πολύ συγκεκριμένο επιχειρησιακό πλαίσιο, δεν ήταν δυνατόν να ληφθούν κυριολεκτικά υπόψη, αλλά μάλλον επί ποιοτικής ή ακόμη και ενδεικτικής βάσης.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1)

9. Μόλις τεθεί σε εφαρμογή ο συγκεκριμένος κανόνας, είναι κρίσιμης σημασίας να παρακολουθείται αν οι στόχοι επιτυγχάνονται πράγματι κατά τρόπο αποδοτικό και αποτελεσματικό. Είναι επίσης αναγκαίο να διασφαλιστεί ο καθορισμός τυχόν επακόλουθων εξωτερικών εξελίξεων που ίσως απαιτούν εκ νέου αξιολόγηση αυτών των στόχων. Συνεπώς, προτείνεται η εφαρμογή ενός προγράμματος εργασίας σχετικού με την κόπωση των χειριστών και τις επιδόσεις. Ένα τέτοιο πρόγραμμα θα περιελάμβανε τη συλλογή δεδομένων μακροπρόθεσμα, την παρακολούθηση των επιπτώσεων των νέων κανόνων, την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της κόπωσης στον κλάδο και την έρευνα συγκεκριμένων θεμάτων, ανάλογα με την περίπτωση. Τα θέματα της έρευνας θα περιλαμβάνουν ενδεικτικά:
- τις επιπτώσεις χρόνων υπηρεσίας άνω των 13 ωρών κατά το ευνοϊκότερο διάστημα της ημέρας·
  - τις επιπτώσεις χρόνων υπηρεσίας άνω των 10 ωρών κατά το λιγότερο ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·
  - τις επιπτώσεις χρόνων υπηρεσίας άνω των 11 ωρών για μέλη πληρώματος των οποίων η κατάσταση εγκλιματισμού δεν είναι γνωστή·
  - τις πιθανές επιπτώσεις του υψηλού επιπέδου τομέων (>6) στην αυτοσυγκέντρωση του πληρώματος· και
  - τις επιπτώσεις των προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου στα αθροιστικά όρια.
10. Τέλος, η παρούσα πρόταση καθιερώθηκε έπειτα από δύο γύρους εκτενούς δημόσιας διαβούλευσης με την υποστήριξη μιας ομάδας εμπειρογνομόνων που εκπροσωπούσαν κράτη μέλη, αερομεταφορείς και ενώσεις πληρωμάτων πτήσης και θαλάμου επιβατών, καθώς και σε διαβούλευση με τρεις ανεξάρτητους επιστημονικούς εμπειρογνώμονες. Παρότι δεν κατέστη δυνατή η επίτευξη πλήρους συναίνεσης σε όλα τα ζητήματα, η εν λόγω διαδικασία επιτρέπει στον Οργανισμό να δηλώσει ότι η πρότασή του αποτυπώνει την άποψη της πλειοψηφίας των εμπειρογνομόνων και των σχετικών ενδιαφερόμενων.

## I. Γενικά

### Ιστορικό

11. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση των άρθρων 2 και 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/2012 της Επιτροπής, του παραρτήματος II (εφεξής Μέρος ARO) και του παραρτήματος III (εφεξής Μέρος ORO) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. XXX/2012 της Επιτροπής και να τη συνδράμει στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα. Το πεδίο εφαρμογής αυτής της ενέργειας θέσπισης κανόνων παρουσιάζεται στους όρους αναφοράς (ToR) της ενέργειας θέσπισης κανόνων OPS.055<sup>2</sup>, η οποία περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα κανονιστικής δραστηριότητας 2010–2013 του Οργανισμού και περιγράφεται με μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας παρακάτω. Οι ναυλωμένες πτήσεις με αεροπλάνα, οι πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης με αεροπλάνα και οι πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με αεροπλάνα εξαιρέθηκαν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης και εξετάζονται σε διαφορετικές ενέργειες θέσπισης κανόνων (RMT.0346, RMT.0429 και RMT.0430).

---

<sup>2</sup> [http://www.easa.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EASA-ToR-OPS.055\(a\)\\_OPS.055\(b\)-00-20112009.pdf](http://www.easa.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EASA-ToR-OPS.055(a)_OPS.055(b)-00-20112009.pdf).

12. Η παρούσα γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού<sup>3</sup>, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.
13. Στους προτεινόμενους κανόνες έχει ληφθεί υπόψη η κατάρτιση κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας, όπως ορίζεται στους στόχους του άρθρου 2 του βασικού κανονισμού. Οι προτεινόμενοι κανόνες είναι σύμφωνοι προς τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ.
14. Το τρέχον νομικό πλαίσιο για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης καθορίζεται στο τμήμα IZ<sup>4</sup> του κανονισμού EU-OPS. Οι εναρμονισμένοι κανόνες διασφαλίζουν ένα ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας καθορίζοντας ένα σύνολο νομικώς δεσμευτικών ελάχιστων απαιτήσεων. Ωστόσο, στο τμήμα IZ υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις όπου στα διάφορα κράτη μέλη ισχύουν διαφορετικοί κανόνες για τους ακόλουθους λόγους:
- Στην αιτιολογική σκέψη 7 του ίδιου κανονισμού αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν νομοθεσία με διατάξεις ευνοϊκότερες εκείνων τις οποίες προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1899/2006 και διαθέτουν τη δυνατότητα σύναψης ή διατήρησης συλλογικών συμβάσεων που περιλαμβάνουν διατάξεις που παρέχουν μεγαλύτερη προστασία σε σχέση με το τμήμα IZ.
  - Στην αιτιολογική σκέψη 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1899/2006 τονίζεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν εθνικές διατάξεις όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης, εφόσον τα όρια που τίθενται είναι κατώτερα των ανώτατων ορίων και ανώτερα των κατώτατων ορίων που θέτει το Τμήμα IZ.
  - Συγκεκριμένα στοιχεία των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης δεν καλύπτονται στο τμήμα IZ, συγκεκριμένα διατάξεις για την παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω μεικτής υπηρεσίας, διατάξεις για την παράταση περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήσει, απαιτήσεις ανάπαυσης για την αντιστάθμιση των επιπτώσεων στα μέλη του πληρώματος των διαφορών στις ζώνες ώρας, μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης και διατάξεις ως προς την επιφυλακή. Σχετικώς, το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1899/2006 επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν ή να διατηρούν διατάξεις μέχρις ότου θεσπιστούν κοινοτικοί κανόνες.
15. Κατά την έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1899/2006, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ζήτησαν συγκεκριμένα από τον Οργανισμό να επικουρήσει την Επιτροπή στην κατάρτιση ρυθμιστικών προτάσεων για την τροποποίηση των ισχυουσών τεχνικών διατάξεων του τμήματος IZ του κανονισμού EU-OPS.
16. Οι όροι αναφοράς της ενέργειας θέσπισης κανόνων OPS.055 δημοσιεύτηκαν την 20ή Νοεμβρίου 2009 και απαιτούσαν τα ακόλουθα:
- να αναθεωρηθούν οι περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και οι απαιτήσεις ανάπαυσης που καθορίζονται στο τμήμα IZ.

<sup>3</sup> Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>4</sup> Τμήμα IZ – Περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2008, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

- να εξεταστούν οι τομείς/τα σημεία στο τμήμα IZ του κανονισμού EU-OPS που προς το παρόν υπόκεινται σε εθνικές διατάξεις σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (π.χ. παρατεταμένες περιόδοι πτητικής υπηρεσίας με προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης, μεικτή υπηρεσία, διάσχιση ζωνών ώρας, μειωμένη ανάπαυση και επιφυλακή)· και
- να ληφθούν υπόψη όλες οι σχετικές πρόσφατες και δημοσιοποιημένες επιστημονικές ή/και ιατρικές μελέτες/αξιολογήσεις και η επιχειρησιακή πείρα, καθώς και τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις συζητήσεις της Επιτροπής για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών για το τμήμα IZ, οι σχετικές παρατηρήσεις επί της ΕΠΤ 2009-02, η πείρα που αποκτήθηκε από τα αιτήματα για παρεκκλίσεις από το τμήμα IZ, τυχόν προσαρμοσμένα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ και οι διεθνείς εξελίξεις. Συγκεκριμένα, έπρεπε να ληφθεί υπόψη το αποτέλεσμα της ειδικής ομάδας του ΔΟΠΑ για το σύστημα διαχείρισης κινδύνων κόπωσης.

### Διατάξεις του άρθρου 8

17. Με τη θέσπιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1899/2006, ο νομοθέτης εισήγαγε το «Παράρτημα III» *Κοινές τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες που ισχύουν για την εμπορική αερομεταφορά με αεροσκάφη*, που περιείχε το τμήμα IZ - Περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης. Στην αιτιολογική σκέψη (7) του εν λόγω κανονισμού εξηγείται ο στόχος του όσον αφορά τους περιορισμούς στις ώρες πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης: «η παροχή *εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας υψηλού επιπέδου και όσον αφορά τους περιορισμούς στις ώρες πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης*».
18. Η περιπλοκότητα του θέματος, ωστόσο, δεν επέτρεψε την επίτευξη της εναρμόνισης όλων των στοιχείων των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης. Ακολουθώντας τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας<sup>5</sup>, το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου επέτρεπε στα κράτη μέλη *«να θεσπίσουν διατάξεις σχετικές με τα:*
- OPS 1.1105 σημείο 6–Παρατεταμένη FDP (Μεικτή υπηρεσία)·
  - OPS 1.1110 σημείο 1.3–Ανάπαυση αντιστάθμισης των διαφορών στις ζώνες ώρας·
  - OPS 1.1110 σημείο 1.4.1–Μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης·
  - OPS 1.1115–Παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήσει· και
  - OPS 1.1125 σημείο 2.1–Άλλες μορφές επιφυλακής
- μέχρις ότου θεσπιστούν κοινοτικοί κανόνες βασιζόμενοι στην επιστημονική γνώση και στις βέλτιστες πρακτικές».*
19. Τα στοιχεία των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης που παρατίθενται παραπάνω αφορούν επιχειρησιακές ανάγκες που ενδέχεται να διαφέρουν στα διάφορα κράτη μέλη, αναλόγως της γεωγραφικής κατάστασής τους, του τύπου των υποδομών αερομεταφορών κ.λπ. Αυτή η ευελιξία είναι αναγκαία καθαυτή και χωρίς να αντίκειται στην εναρμόνιση των *προτύπων ασφάλειας υψηλού επιπέδου*.
20. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη (11) του βασικού κανονισμού *«θα πρέπει να προβλεφθεί επίσης η δυνατότητα επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφαλείας με άλλα μέσα».*
- α- Χρήση των προδιαγραφών πιστοποίησης

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:FULL:EL:PDF>.

21. Το άρθρο 22 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού προτείνει προδιαγραφές πιστοποίησης για τον περιορισμό του χρόνου πτήσης, ως ρυθμιστικό εργαλείο. Κατ' αυτόν τον τρόπο τα κράτη μέλη θα μπορούν να εγκρίνουν μεμονωμένες λύσεις για συγκεκριμένες επιχειρησιακές ανάγκες.
22. Για τα στοιχεία των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης που επί του παρόντος είναι πλήρως εναρμονισμένα στο τμήμα IZ, ο Οργανισμός προτείνει ένα σύνολο εκτελεστικών κανόνων. Από την άλλη, για τα στοιχεία των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης που αναφέρονται παραπάνω, τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 8, υπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, προτείνει ένα σύνολο προδιαγραφών πιστοποίησης. Αυτές βασίζονται σε έναν συνδυασμό βέλτιστων πρακτικών των κρατών μελών και επιστημονικών αρχών.
23. Η χρήση των προδιαγραφών πιστοποίησης θα προσφέρει την αναγκαία ευελιξία που ήδη αναγνωρίζεται από τη χρήση του άρθρου 8 του κανονισμού EU-OPS. Επιπλέον, θα διασφαλίσουν περισσότερο βελτιωμένους κοινούς κανόνες καθώς θα απαιτείται από τον Οργανισμό η αξιολόγηση όλων των προτεινόμενων παρεκκλίσεων από τη διαδικασία του άρθρου 22.

β- Διαδικασία του άρθρου 22

24. Το άρθρο 22 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εγκρίνουν *ατομικά συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσεως* που παρεκκλίνουν από τις προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός. Αυτές οι ατομικές προτάσεις στη συνέχεια αξιολογούνται από τον Οργανισμό βάσει επιστημονικής και ιατρικής αξιολόγησης. Αυτά τα ατομικά συστήματα μπορούν να εγκριθούν από τα κράτη μέλη όπως κοινοποιήθηκαν μόνο αν ο Οργανισμός δεν εγείρει ενστάσεις. Αν ο Οργανισμός προτείνει τυχόν αλλαγές σε κάποιο σύστημα, αυτές θα πρέπει να συζητηθούν με το κράτος μέλος. Μπορεί να χορηγηθεί έγκριση αν οι προτεινόμενες αλλαγές είναι αποδεκτές από το κράτος μέλος. Μόνο αν το κράτος μέλος διαφωνεί με τα συμπεράσματα του Οργανισμού σχετικά με το ατομικό σύστημα, τότε το ζήτημα θα παραπεμφθεί στην Επιτροπή προκειμένου να αποφανθεί αν το σύστημα συμμορφώνεται με τους στόχους για την ασφάλεια του βασικού κανονισμού.
25. Προκειμένου για την αξιολόγηση αυτών των ατομικών συστημάτων προδιαγραφών χρόνου πτήσης, ο Οργανισμός σκοπεύει να συστήσει μια επιτροπή εμπειρογνομόνων από κράτη μέλη, αερομεταφορείς, ενώσεις πληρωμάτων και τον Οργανισμό. Οι εμπειρογνώμονες θα επιλεγούν βάσει των επιστημονικών και ιατρικών γνώσεων τους ή/και της επιχειρησιακής πείρας τους σε σχέση με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης.

### **Επιστημονική αξιολόγηση**

26. Κατά την έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1899/2006, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ζήτησαν συγκεκριμένα από τον Οργανισμό να διεξάγει επιστημονική και ιατρική αξιολόγηση του τμήματος IZ [σχετ. νέο άρθρο 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3922/91] και να επικουρήσει την Επιτροπή στην κατάρτιση ρυθμιστικών προτάσεων, εφόσον ήταν απαραίτητο:

*«Το αργότερο την 16 Ιανουαρίου 2009, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας θα ολοκληρώσει αξιολόγηση, από επιστημονική και ιατρική άποψη, των διατάξεων του τμήματος IZ και, εφόσον απαιτείται, του τμήματος IΕ, του παραρτήματος III.*

*Με την επιφύλαξη του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας συντρέχει την Επιτροπή στην κατάρτιση προτάσεων για την τροποποίηση των εφαρμοστέων τεχνικών διατάξεων του τμήματος IΕ και του τμήματος IZ του παραρτήματος III.»*

27. Τον Ιανουάριο του 2007 ο Οργανισμός σύστησε μια συμβουλευτική ομάδα για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης για να παρέχει στον Οργανισμό συμβουλές σχετικά με:
- τον εντοπισμό τυχόν κύριων σημείων διαφωνίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων σχετικά με τις διατάξεις του τμήματος IZ·
  - την κατάρτιση όρων αναφοράς για την προκήρυξη, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής αμερόληπτων ερωτήσεων στην επιτροπή εμπειρογνομόνων, των μεθόδων και της συχνότητας με την οποία οι σύμβουλοι θα υποβάλλουν εκθέσεις, και της μορφής της τελικής έκθεσης·
  - τον καθορισμό κριτηρίων για την επιλογή των εμπειρογνομόνων που θα διασφαλίσουν ότι τηρούνται τα αυστηρότερα κριτήρια ανεξαρτησίας, εμπειρογνομοσύνης, δεξιοτήτας και επαγγελματισμού·
  - την επιλογή του κατάλληλου συμβούλου για την εκπόνηση της μελέτης σύμφωνα με τους όρους αναφοράς, χρησιμοποιώντας τα παραπάνω κριτήρια επιλογής· και
  - την παρακολούθηση της μελέτης.
28. Οι επιστημονικοί εμπειρογνώμονες για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που ολοκλήρωσαν τη σχετική αξιολόγηση, υπέβαλαν την έκθεσή τους, η οποία είναι γνωστή ως η «έκθεση Moebus», στον Οργανισμό την 11η Νοεμβρίου 2008. Η σχετική έκθεση συμπεριλάμβανε διάφορα συμπεράσματα που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν γενικώς ως «συστάσεις, προφυλάξεις, συμβουλές, καθοδήγηση, ερωτήσεις και ανάγκη για περαιτέρω έλεγχο ή αποκλειστική έρευνα». Αυτή η έκθεση προκάλεσε συζητήσεις σε διάφορες ομάδες ενδιαφέροντος με αντίθετες απόψεις σχετικά με τα συμπεράσματά της.
29. Κατά την κατάρτιση της ΕΠΤ 2010-14, η ομάδα θέσπισης κανόνων που σύστησε ο Οργανισμός, δεν περιορίστηκε μόνο στην εξέταση της έκθεσης Moebus, αλλά εξέτασε επίσης μια σειρά διαθέσιμων σχετικών, δημοσιοποιημένων επιστημονικών μελετών<sup>6</sup>. Επιπλέον, κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων, οι διατάξεις της ΕΠΤ 2010-14 υποβλήθηκαν σε επιστημονική αξιολόγηση με την υποστήριξη τριών ανεξάρτητων επιστημόνων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης.
30. Κατά την ανάλυση της επιστημονικής εμπειρογνομοσύνης που υποβλήθηκε, ήταν, ωστόσο, ολοένα και πιο εμφανές ότι η επιστημονική εξέταση βάσει βιβλιογραφίας οποιουδήποτε συστήματος περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεων ανάπαυσης έχει τα όριά του. Ο ενδελεχής έλεγχος της έκθεσης Moebus είχε ήδη δείξει ότι τα πορίσματα που προέρχονται από στατιστική ανάλυση δεδομένων σχετικών με ατυχήματα που αφορούν ατυχήματα ή συμβάντα που έχουν λάβει χώρα στο πλαίσιο διαφορετικών απαιτήσεων ανάπαυσης, δεν είναι απαραίτητα εφαρμοστέα στην ευρωπαϊκή αεροπορία με τις ιστορικά αυστηρές απαιτήσεις της σε θέματα ανάπαυσης.
31. Λόγω του έντονου συσχετισμού των διάφορων στοιχείων των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης, είναι αδύνατη μια ποσοτική εκτίμηση ενός νέου συνόλου κανόνων πριν από την εφαρμογή του. Η ανθρώπινη κόπωση είναι ένα εξαιρετικά σύνθετο φαινόμενο. Ως εκ τούτου, όταν οι βασικές παράμετροι σε ένα αξιολογούμενο σύστημα, λ.χ. οι απαιτήσεις ανάπαυσης, διαφέρουν από το επιχειρησιακό περιβάλλον μιας μελέτης, οι ακριβείς ποσοτικές συστάσεις δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κυριολεκτικά. Ως εκ τούτου, η επιστημονική εξέταση βάσει βιβλιογραφίας μπορεί να φανεί χρήσιμη μόνο για τον προσδιορισμό τάσεων και την επισήμανση τομέων ιδιαίτερου ενδιαφέροντος και όχι για τον καθορισμό ελάχιστων ή μέγιστων βασικών στοιχείων των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης.

---

<sup>6</sup> Αναφέρεται στο σημείο 9.1 *Βιβλιογραφία* της αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων της παρούσας γνώμης.



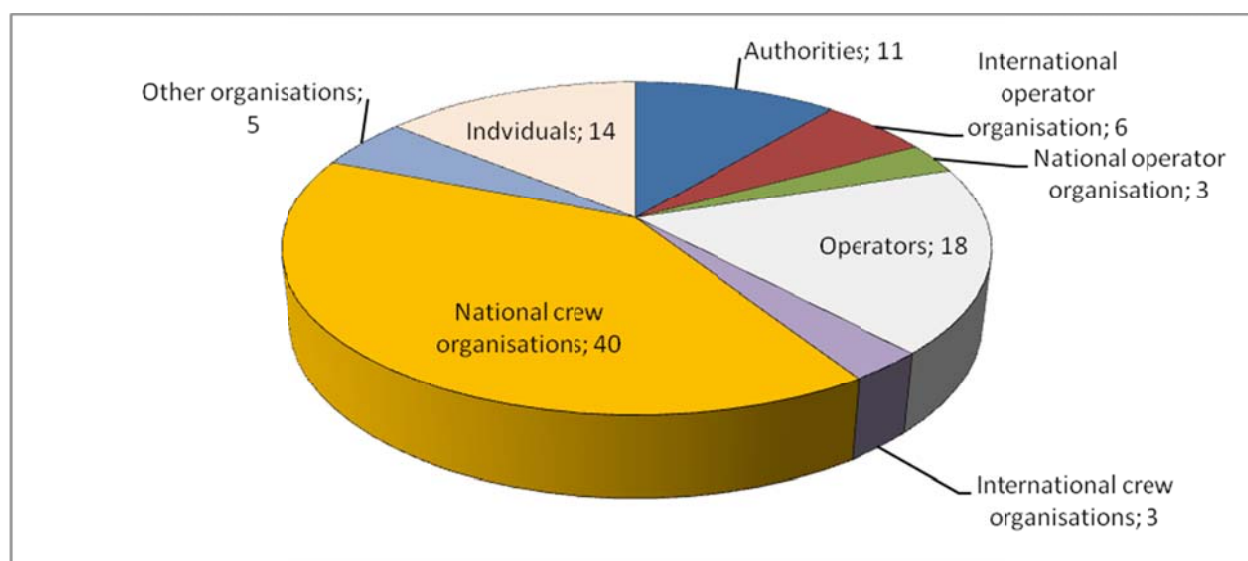
32. Μια πλήρης επιστημονική μελέτη, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής δεδομένων στο επιχειρησιακό περιβάλλον, θα ήταν, εν τούτοις, χρήσιμη για την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων σχετικά με τις επιπτώσεις ενός συγκεκριμένου στοιχείου των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης. Μια τέτοια μελέτη, ωστόσο, μπορεί να προσφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα μόνο αν διεξαχθεί *εκ των υστέρων*. Ο νέος κανόνας θα πρέπει να εφαρμοστεί πλήρως πριν από την έναρξη μιας τέτοιας μελέτης. Στην αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων της παρούσας γνώμης αναπτύσσεται περαιτέρω μια πρόταση για τη θέση σε εφαρμογή ενός προγράμματος εργασίας σχετικά με την κόπωση και τις επιδόσεις των πληρωμάτων ώστε να εξεταστεί η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων διατάξεων.

## II. Διαβούλευση

33. Η παρούσα γνώμη βασίζεται στην ειδοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (ΕΠΤ) 2010-14<sup>7</sup> που περιείχε το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα, η οποία δημοσιεύθηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 20ή Δεκεμβρίου 2010.
34. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 20ής Μαρτίου 2011, ο Οργανισμός έλαβε 49 819 παρατηρήσεις από ιδιώτες και φορείς, συμπεριλαμβανομένων εθνικών αρχών, επαγγελματικών φορέων και ιδιωτικών εταιρειών.
35. Εξετάστηκαν όλες οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν επί της ΕΠΤ 2010-14, αναλύθηκαν ως προς τη συνάφειά τους με τις προτεινόμενες αλλαγές και συνοψίστηκαν ανά παράγραφο του κανόνα. Οι περιλήψεις των παρατηρήσεων, οι σχετικές απαντήσεις και το προτεινόμενο αναθεωρημένο κείμενο του κανόνα ενσωματώθηκαν σε ένα έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις (ΕΑΠ).
36. Το σχέδιο του κειμένου του ΕΑΠ συζητήθηκε με την ομάδα αναθεώρησης κατά τη διάρκεια επτά συναντήσεων μεταξύ Απριλίου και Νοεμβρίου 2011. Η σύνθεση της ομάδας αναθεώρησης βασίστηκε σε εκείνη της αρχικής ομάδας θέσπισης κανόνων όσον αφορά την κατανομή των μελών της ομάδας από διάφορες ομάδες ενδιαφερόμενων. Οι τρεις ανεξάρτητοι επιστήμονες στους οποίους ο Οργανισμός ανέθεσε να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με κάποια από τα στοιχεία της ΕΠΤ 2010-14, κλήθηκαν να παρουσιάσουν τα πορίσματά τους σε μία από αυτές τις συναντήσεις.
37. Κατά τη διάρκεια της ειδικής συνεδρίασης της Συμβουλευτικής Ομάδας Εθνικών Αρχών Αεροπορίας (AGNA) η οποία συνήλθε την 24η Οκτωβρίου 2011, σύμφωνα με το άρθρο 7 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων, οι εκπρόσωποι των εθνικών αρχών αεροπορίας παρείχαν καθοδήγηση στον Οργανισμό σχετικά με τα εξής 12 σημεία:
- τη μέγιστη επιτρεπόμενη ημερήσια περίοδο πτητικής υπηρεσίας κατά την πιο ευνοϊκή περίοδο της ημέρας·
  - τη μέγιστη επιτρεπόμενη ημερήσια περίοδο πτητικής υπηρεσίας τη νύκτα·
  - την ανάγκη να διατηρηθεί η παράταση της μίας ώρας έναντι της ένταξής της στη βασική μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας·
  - τη μείωση της μέγιστης επιτρεπόμενης ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας για περισσότερους των 6 τομέων (πέραν του τμήματος IZ)·
  - τις επιπτώσεις του χαμηλού ρυθμού 24ώρου (WOCL) στην παράταση λόγω ανάπαυσης εν πτήσει·
  - τις επιπτώσεις του αριθμού των τομέων στην παράταση λόγω ανάπαυσης εν πτήσει·

<sup>7</sup> Βλέπε αρχεία θέσπισης κανόνων στη διεύθυνση [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/archives.php).

- τη δυνατότητα χρήσης των καθισμάτων της οικονομικής θέσης για ανάπαυση εν πτήσει·
  - την ανάγκη να τεθεί ένα πρόσθετο όριο σωρευτικής υπηρεσίας ανά 14 ημέρες για την αντιστάθμιση της σωρευτικής κόπωσης·
  - την ανάγκη για παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης ανάρρωσης για την αντιστάθμιση των άτακτων μοντέλων εργασίας·
  - την προστιθέμενη αξία των διατάξεων μειωμένης ανάπαυσης σε σύγκριση με τη μεικτή υπηρεσία·
  - τη μέγιστη διάρκεια της επιφυλακής στο σπίτι και τα σχετικά αντισταθμιστικά μέτρα· και
  - τον τρόπο για την καλύτερη ένταξη σε αυτή την πρόταση της ανάγκης για επιχειρησιακή ευελιξία.
38. Με βάση αυτήν την εκτεταμένη διαβούλευση με αρχές, ενώσεις και αερομεταφορείς, την 18η Ιανουαρίου 2012 δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού ένα ΕΑΠ, και με αυτό δημοσιεύτηκε κατάλογος όλων των προσώπων ή/και των φορέων που υπέβαλαν παρατηρήσεις καθώς και οι παρατηρήσεις τους. Η περίοδος διατύπωσης αντιδράσεων έληξε την 19η Μαρτίου 2012.
39. Ο Οργανισμός έλαβε αντιδράσεις επί του ΕΑΠ από 100 φορείς συμπεριλαμβανομένων εθνικών αρχών αεροπορίας, φορέων και ιδιωτών. Στις ακόλουθες εικόνες παρουσιάζεται ανασκόπηση των αντιδράσεων. Επιπλέον, ο Οργανισμός συναντήθηκε με την ομάδα αναθεώρησης τη 15η και τη 16η Μαΐου 2012 προκειμένου να συζητηθούν τα ζητήματα που παρουσίαζαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον μετά την αξιολόγηση των αντιδράσεων επί του ΕΑΠ.



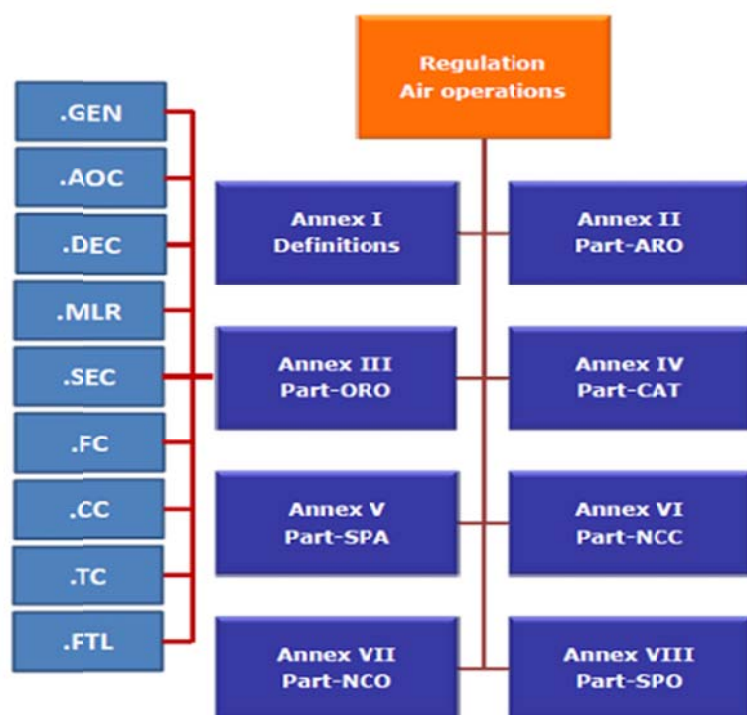
EN Source text	EL Translation text
Organizations	Φορείς
Individuals	Ιδιώτες
National crew organizations	Εθνικές οργανώσεις πληρωμάτων
Operators	Αερομεταφορείς
Authorities	Αρχές
International operator organization	Διεθνείς οργάνωση αερομεταφορέων
National operator organization	Εθνική οργάνωση αερομεταφορέων
International crew organizations	Διεθνείς οργανώσεις πληρωμάτων

### III. Περιεχόμενο της γνώμης και δομή του προτεινόμενου κανόνα

40. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από τα ακόλουθα έγγραφα:

- τις τροποποιήσεις του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες·
- το νέο τμήμα FTL του παραρτήματος III, Μέρος ORO (απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς)· και
- την τροποποίηση της ενότητας 1 – Πιστοποίηση των αερομεταφορέων που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές, τμήμα OPS (αεροπορικές δραστηριότητες) του παραρτήματος II, Μέρος ARO (απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές).

41. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ανασκόπηση των παραρτημάτων του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.



EN Source text	EL Translation text
Regulation air operations	Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες
Annex I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII	Παράρτημα I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII
Part-ORO, etc.	Μέρος ORO, Μέρος CAT etc.
.gen, .aoc, etc.	stay as are
Definitions	Ορισμοί

42. Οι κανονιστικές προτάσεις για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα περιέχονται στο τμήμα FTL του παραρτήματος III (Μέρος ORO) του κανονισμού XXX/2012 της Επιτροπής.

**Κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες**

43. Ο κανονισμός για τις αεροπορικές δραστηριότητες καθορίζει τη γενική εφαρμογή των παραρτημάτων (τα μέρη που καλύπτει) και προτείνει μεταβατικά μέτρα με τη μορφή της εξαίρεσης ορισμένων δραστηριοτήτων, όπως είναι οι ναυλωμένες πτήσεις με αεροπλάνο, οι πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης με αεροπλάνο και οι πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με αεροπλάνο. Ο κανονισμός καταρτίζεται ως τροποποιητικός κανονισμός, βασίζεται στον αρχικό κανονισμό για τις αεροπορικές δραστηριότητες, όπως εγκρίθηκε από την επιτροπή του EASA για το πακέτο των εμπορικών αερομεταφορών (γνώμη 04/2011)<sup>8</sup>, παρέχει ένα ορισμό των «ναυλωμένων πτήσεων» και καθορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του τροποποιητικού κανονισμού.

**Τμήμα FTL Ενότητα 1 Γενικά**

44. Το τμήμα FTL, ενότητα 1 του παραρτήματος III (Μέρος ORO) καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις. Προς το παρόν, εφαρμόζονται μόνο στις εμπορικές αερομεταφορές. Στο πλαίσιο μεταγενέστερων ενεργειών θέσπισης κανόνων για άλλους τύπους δραστηριοτήτων το περιεχόμενο των εν λόγω διατάξεων θα εξεταστεί σχετικά με την εφαρμογή τους σε άλλους τύπους δραστηριοτήτων. Ο εκτελεστικός κανόνας αυτής της ενότητας:

- περιγράφει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού·
- παρέχει ορισμούς για τους συχνότερα χρησιμοποιούμενους όρους και τις εκφράσεις·
- καθορίζει τις ευθύνες αερομεταφορέων και μελών πληρώματος· και
- θέτει τους στόχους και προσδιορίζει το περιεχόμενο της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης.

**Τμήμα FTL Ενότητα 2 Αερομεταφορές που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές**

45. Το τμήμα FTL, ενότητα 2 του παραρτήματος III (Μέρος ORO) περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται στους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές. Η συγκεκριμένη ενότητα περιγράφει την υποχρέωση των αερομεταφορέων που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές να εφαρμόζουν και να διατηρούν συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης κατάλληλα για τον τύπο/τους τύπους των δραστηριοτήτων που εκτελούνται. Αυτά τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή πριν την εφαρμογή τους.

46. Προκειμένου να διαπιστώνεται η συμμόρφωση με το βασικό κανονισμό και το τμήμα ORO.FTL, οι αερομεταφορείς μπορούν να χρησιμοποιούν τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός. Η παρέκκλιση από αυτές τις προδιαγραφές πιστοποίησης κατά την κατάρτιση ενός ατομικού συστήματος προδιαγραφών χρόνου πτήσης είναι δυνατή, δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, αν ο αερομεταφορέας κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή αξιολόγηση από την οποία προκύπτει η τήρηση των απαιτήσεων του βασικού κανονισμού και του παρόντος τμήματος.

47. Η συγκεκριμένη ενότητα καθορίζει τα βασικά στοιχεία των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης, όπως είναι γνωστά από το τμήμα IZ του κανονισμού EU-OPS και τα οποία αναφέρονται παρακάτω:

- έδρα βάσης·
- περίοδος πτητικής υπηρεσίας χωρίς παρατάσεις·
- δυνατότητα να επιτρέπεται διαφορετικός χρόνος προσέλευσης για το πλήρωμα πτήσης και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών·

---

<sup>8</sup> [Σχέδιο κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.](#)

- προϋποθέσεις υπό τις οποίες μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να παραταθεί και όρια αυτών των παρατάσεων, συμπεριλαμβανομένης επίσης της δυνατότητας παράτασης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω διακοπής στο έδαφος·
- σωρευτικά όρια ωρών πτήσης και χρόνου υπηρεσίας·
- επιφυλακή·
- περίοδοι ανάπαυσης·
- τρόπος διασφάλισης της διατροφής των μελών πληρώματος· και
- απαιτήσεις για την τήρηση αρχείων.

## **Παράρτημα ΙΙ Μέρος απαιτήσεων που αφορούν τις αρχές για τις αεροπορικές δραστηριότητες Τμήμα OPS αεροπορικές δραστηριότητες**

48. Μια προτεινόμενη τροποποίηση του μέρους ARO προτείνει την εισαγωγή δύο νέων άρθρα σχετικά με:
- την έγκριση των ατομικών συστημάτων προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνουν οι αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές· και
  - τον προσδιορισμό προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου ως «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς» ή ως «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά» για όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές υπό την επιτήρησή της.

### **Σχέδιο προδιαγραφών πιστοποίησης FTL1, εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνο – τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις**

49. Πολλές πτυχές των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης είχαν αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91. Τα στοιχεία αυτά καθορίζονται στο σχέδιο απόφασης 201X/XXX/R, CS FTL 1 και αποτυπώνουν τις βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών και την επιχειρησιακή πείρα, λαμβάνοντας υπόψη τις επιστημονικές αρχές και γνώσεις. Αυτές οι πτυχές είναι:
- περίοδος πτητικής υπηρεσίας – ειδικές συνθήκες για διαδοχικούς περιόδους υπηρεσίας τη νύκτα·
  - περίοδος πτητικής υπηρεσίας – παράταση περιόδου πτητικής υπηρεσίας χωρίς ανάπαυση εν πτήσει·
  - περίοδος πτητικής υπηρεσίας – παράταση περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήσει·
  - μεικτή υπηρεσία·
  - διαφορετικές μορφές επιφυλακής·
  - ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης για αντιστάθμιση των προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου·
  - ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης για αντιστάθμιση των διαφορών ζώνης ώρας·
  - μειωμένη ανάπαυση.
50. Για να δώσει την πλήρη εικόνα της προστασίας κατά της κόπωσης που θα επιτευχθεί με τους εκτελεστικούς κανόνες, το σχέδιο απόφασης που περιέχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης θα είναι διαθέσιμη στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού. Για ορισμένες πτυχές των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης, η πλήρης σημασία των προτεινόμενων εκτελεστικών κανόνων μπορεί να γίνει κατανοητή μόνο σε σχέση με τις αντίστοιχες προδιαγραφές πιστοποίησης.

#### IV. Επισκόπηση των αντιδράσεων και επεξήγηση των κανόνων

##### Γενικά

##### Πεδίο εφαρμογής

51. Οι αντιδράσεις σχετικά με τον κανονισμό επικεντρώθηκαν στην εξαίρεση των ναυλωμένων πτήσεων και στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω πτητικών λειτουργιών.
52. Ο ορισμός των ναυλωμένων πτήσεων όπως αυτός προτείνεται στον κανονισμό, εισάγει τις ακόλουθες δύο προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι πτήσεις εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνο ώστε να χαρακτηριστούν ναυλωμένες πτήσεις:
- μη τακτικές κατ' απαίτηση πτήσεις· και
  - πτήσεις με αεροπλάνο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση έως και 19 θέσεων επιβατών.

Το σχέδιο των εκτελεστικών κανόνων που περιέχεται στην παρούσα γνώμη και οι αντίστοιχες προδιαγραφές πιστοποίησης CS 1 δεν εφαρμόζονται στις ναυλωμένες πτήσεις. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι θεώρησαν, ωστόσο, ότι οι ναυλωμένες πτήσεις θα πρέπει να ακολουθούν τους ίδιους κανόνες με άλλες δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών σύμφωνα με το τμήμα IZ.

53. Οι πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος, οι πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης με αεροπλάνο και οι πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερο, επίσης εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας γνώμης και θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο χωριστής ενέργειας θέσπισης κανόνων, όπως αποτυπώνεται στο πρόγραμμα κανονιστικής δραστηριότητας 2012-2015<sup>9</sup> του Οργανισμού.
54. Οι εκτελεστικοί κανόνες, οι προδιαγραφές πιστοποίησης, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης, ανάλογα με την περίπτωση, για τις δραστηριότητες που έχουν μέχρις ώρας εξαιρεθεί, θα δημοσιευθούν μεταγενέστερα ως αποτέλεσμα των ενεργειών θέσπισης κανόνων RMT.0346, RMT.0429 και RMT.0430.

##### Μεταβατικά μέτρα

55. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι πρότειναν μεταβατικά μέτρα με τη μορφή «αυτοεξαιρέσεων»<sup>10</sup>. Αν το χρονικό διάστημα μεταξύ της έναρξης ισχύος και της εφαρμογής επαρκεί ώστε να δοθεί στους αερομεταφορείς η δυνατότητα να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις, ο Οργανισμός θεωρεί ως καταλληλότερα μεταβατικά μέτρα υπό τη μορφή μετάθεσης της ημερομηνίας εφαρμογής κατά ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος. Λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανώς μεγαλύτερες αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις στους αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων, όπως προέκυψε από την αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων της παρούσας γνώμης, ο Οργανισμός προτείνει να μπορούν τα κράτη μέλη να επιλέξουν να καθυστερήσουν για ένα ακόμη έτος, στο πλαίσιο αυτοεξαιρέσεως, την εφαρμογή της παραγράφου που περιγράφει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να παραταθεί λόγω ανάπαυσης εν πτήση.

---

<sup>9</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/programme/2012-2015/RMP%202012-2015%20and%20inventory.pdf>.

<sup>10</sup> Η αυτοεξαιρέση είναι ένας τύπος μεταβατικού μέτρου, βάσει του οποίου τα κράτη μέλη έχουν την επιλογή να μεταθέσουν την ημερομηνία εφαρμογής μίας ορισμένης διάταξης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που ορίζεται από το νόμο.

**Συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης**

56. Η ενότητα 2 του τμήματος FTL σχετικά με τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές περιλαμβάνει την υποχρέωση για τους εν λόγω αερομεταφορείς να εφαρμόζουν και να τηρούν συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσεως κατάλληλα για τον τύπο/τους τύπους των δραστηριοτήτων που εκτελούνται. Αυτά τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή πριν την εφαρμογή τους.
57. Για να διαπιστώνεται η συμμόρφωση με το βασικό κανονισμό και αυτό το τμήμα, οι αερομεταφορείς μπορούν να εφαρμόζουν τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός. Η παρέκκλιση από αυτές τις προδιαγραφές πιστοποίησης κατά την κατάρτιση ενός ατομικού συστήματος προδιαγραφών χρόνου πτήσης είναι δυνατή, δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, αλλά μόνο αν ο αερομεταφορέας κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή αξιολόγηση από την οποία προκύπτει η τήρηση των απαιτήσεων του βασικού κανονισμού και του παρόντος τμήματος.
58. Η ενότητα 2 καθορίζει επίσης τα βασικά στοιχεία των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης, όπως είναι γνωστά από το τμήμα IZ του κανονισμού EU-OPS.
59. Προτείνονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις του παραρτήματος II – Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες (Μέρος ARO) του σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες:
- η αρμόδια αρχή εγκρίνει συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνουν οι αερομεταφορείς όταν έχει αποδειχθεί η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό·
  - η αρμόδια αρχή εφαρμόζει τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 22 του βασικού κανονισμού όταν ένα σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης παρεκκλίνει από τις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός· και
  - η αρμόδια αρχή προσδιορίζει τα προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου ως «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς» ή ως «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά» για όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές υπό την επιτήρησή της.

**Τεχνικές απαιτήσεις****Ορισμοί**

60. Μετά από αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων, κάποιοι ορισμοί βελτιώθηκαν ενώ προτείνονται πρόσθετοι ορισμοί για τη βελτίωση της σαφήνειας των εκτελεστικών κανόνων.
61. Οι ορισμοί περιλαμβάνονται στην ενότητα 1 Γενικά του τμήματος FTL. Εφαρμόζονται σε όλους τους αερομεταφορείς.
62. Σύμφωνα με τον ορισμό του όρου **«εγκλιματισμένος/η»** ένα μέλος πληρώματος παραμένει εγκλιματισμένο για 48 ώρες μετά την αναχώρηση, όπως είναι γνωστό από το τμήμα IZ, αλλά αντί να γίνεται αναφορά στην ώρα στη έδρα βάσης, γίνεται αναφορά στο νεοεισαχθέντα όρο «ώρα αναφοράς». Η περαιτέρω κατάσταση εγκλιματισμού περιγράφεται σε έναν πίνακα αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι ένα μέλος πληρώματος μπορεί είτε να εξακολουθεί να είναι εγκλιματισμένο στην τοπική ώρα της ζώνης ώρας αναχώρησης, είτε να είναι εγκλιματισμένο στη ζώνη ώρας προορισμού είτε να βρίσκεται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού, όταν το βιολογικό ρολόι βρίσκεται κάπου ανάμεσα στην τοπική ώρα του σημείου αναχώρησης και στην τοπική ώρα του προορισμού.

63. Κατόπιν αντιδράσεων από τους ενδιαφερόμενους, εισήχθη ο ορισμός του νέου όρου «**ώρα αναφοράς**» για να απλουστευθεί ο υπολογισμός της μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας για πλήρωμα που συγκεντρώνει μέλη πληρώματος εγκλιματισμένα σε γειτονικές ζώνες ώρας.
64. Επιπλέον, εισήχθησαν πρόσθετοι ορισμοί:
- «**Κατάλυμα**», όπου ορίζονται τα ελάχιστα πρότυπα για τις εγκαταστάσεις που πρέπει να παρέχονται στα μέλη πληρώματος που βρίσκονται σε επιφυλακή στο αεροδρόμιο και κατά τη διάρκεια μεικτής υπηρεσίας·
  - «**Μέλος πληρώματος σε καθήκοντα**», ο οποίος χρησιμοποιείται στους εκτελεστικούς κανόνες για τα σωρευτικά όρια χρόνου πτήσης και υπηρεσίας·
  - «**Εγκατάσταση ανάπαυσης**», όπου ορίζονται τα ελάχιστα κριτήρια και ο στόχος των εγκαταστάσεων που παρέχονται στα μέλη πληρώματος για τους σκοπούς ανάπαυσης εν πτήση·
  - «**Τομέας**», όπου αποσαφηνίζεται ότι μια πτητική λειτουργία πρέπει να περιλαμβάνει απογείωση και προσγείωση προκειμένου να υπολογίζεται ως τομέας· και
  - «**Κατάλληλο κατάλυμα**», ο οποίος χρησιμοποιείται για να καθορίσει τα ελάχιστα πρότυπα για τις εγκαταστάσεις που πρέπει να παρέχονται στα μέλη πληρώματος υπό ορισμένες συνθήκες κατά τη διάρκεια μεικτής υπηρεσίας και κατά τη διάρκεια ελάχιστης ανάπαυσης στην έδρα βάσης μεταξύ δύο πτήσεων που διασχίζουν περισσότερες από τέσσερις ζώνες ώρας.

Όλοι αυτοί οι ορισμοί θα άρουν την ασάφεια και συνεπώς θα βελτιώσουν το επίπεδο της εναρμόνισης.

65. Συμπεριλήφθηκαν τρεις ορισμοί για να εξηγηθούν ορθώς οι πρόσθετες απαιτήσεις ανάπαυσης για την αντιστάθμιση των σωρευτικών επιπτώσεων περιόδων υπηρεσίας που περιλαμβάνουν μεταβάσεις μεταξύ ζωνών ώρας ή λειτουργία κατά το μεγαλύτερο μέρος της λιγότερο ευνοϊκής περιόδου της ημέρας:
- «**Μετάβαση ανατολικά-δυτικά και δυτικά-ανατολικά**», αναφέρεται σε περιστροφές με παρατεταμένες μεταβάσεις μεταξύ ζωνών ώρας προς την αντίθετη κατεύθυνση·
  - «**Περιστροφή**», αναφέρεται σε μια σειρά διαδοχικών περιόδων υπηρεσίας, περιόδων πτητικής υπηρεσίας και περιόδων ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης. Αυτός ο ορισμός είναι απαραίτητος ώστε να γίνουν κατανοητές οι απαιτήσεις ανάπαυσης και οι ευθύνες των αερομεταφορέων που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες που ενέχουν παρατεταμένες μεταβάσεις μεταξύ ζωνών ώρας· και
  - «**Πρόγραμμα εργασίας διαταραχής του ύπνου**», ο οποίος αναφέρεται σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας ή ένας συνδυασμός περιόδων πτητικής υπηρεσίας διακόπτει τη δυνατότητα ύπνου ενός μέλους πληρώματος κατά το βέλτιστο χρονικό διάστημα ύπνου.



66. Μετά από αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων εισήχθη στον ορισμό των προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου η έννοια των προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου «**τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς**» και «**τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά**». Οι ορισμοί της «έναρξης νωρίς», «της λήξης αργά» και της «νυκτερινής υπηρεσίας» που χρησιμοποιούνται στο ΕΑΠ βασίζονται σε πορίσματα μελετών ιπτάμενου προσωπικού με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο. Ένας από τους συντάκτες<sup>11</sup> αυτών των μελετών αναγνώρισε ότι οι πολιτισμικές διαφορές που σχετίζονται με την έννοια του *νωρίς* και του *αργά* ίσως απαιτούσαν κάποια προσαρμογή των ορισμών σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Αυτή η νέα έννοια απαιτεί από τα κράτη μέλη να προσδιορίζουν αν τα προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου για όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές οι οποίοι τελούν υπό την επιτήρησή τους είναι «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς» ή «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά» (βλέπε επίσης την παράγραφο 145).
67. Τα χρονικά διαστήματα που είχαν προταθεί αρχικά διατηρούνται για τα προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου του «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά». Σε σύγκριση με τους αμετάβλητους ορισμούς για τα προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου του «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά», αν ένα κράτος μέλος έχει επιλέξει για τους αερομεταφορείς του προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου του «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς», μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας που λήγει στις 23:00 θεωρείται ήδη υπηρεσία που λήγει αργά. Ακολουθώντας την ίδια λογική το χρονικό διάστημα κατά το οποίο μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας αποτελεί υπηρεσία «έναρξης νωρίς» λήγει στις 05:59 αντί για τις 6:59. Ο ορισμός της «νυκτερινής υπηρεσίας» είναι ο ίδιος τόσο για τον «τύπο έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς» όσο και για τον «τύπο έναρξης και λήξης της εργασίας αργά».
68. Οι διατάξεις **επιφυλακής** ρυθμίζονται επί του παρόντος από τα κράτη μέλη. Οι τρεις ορισμοί που συμπεριλήφθηκαν αφορούν τις διατάξεις επιφυλακής και βασίζονται στις βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών ή αναπτύσσουν την έννοια της «επιφυλακής», όπως είναι γνωστή από το τμήμα IZ:
- ο όρος «**υπηρεσία στο αεροδρόμιο**» αναφέρεται στην κατάσταση άμεσης διαθεσιμότητας για ανάληψη υπηρεσίας·
  - ο όρος «**εφεδρεία**» αναφέρεται στην κατάσταση κατά την οποία ένα μέλος πληρώματος πρέπει να είναι διαθέσιμο να αναλάβει υπηρεσία με πρότερη ενημέρωση τουλάχιστον 10 ωρών· και
  - ο όρος «**επιφυλακή**», προερχόμενος αρχικά από το τμήμα IZ, έχει βελτιωθεί και τώρα διακρίνει μεταξύ της «επιφυλακής στο αεροδρόμιο» και της «επιφυλακής εκτός της επιφυλακής στο αεροδρόμιο».
69. Τέλος, εν αναμονή της μελλοντικής ενέργειας θέσπισης κανόνων για αυτές τις δραστηριότητες, συμπεριλήφθηκε ένας ορισμός για τις «**δραστηριότητες υπερμακράς εμβέλειας (ULR)**».
- Ευθύνες των αερομεταφορέων**
70. Οι ευθύνες των αερομεταφορέων που περιγράφονται στην παράγραφο ORO.FTL.110 προέρχονται είτε άμεσα από την παράγραφο σχετικά με τις ευθύνες των αερομεταφορέων στο τμήμα IZ είτε έμμεσα από τις απαιτήσεις που απευθύνονται στους αερομεταφορείς στο τμήμα IZ.
- Ευθύνες των μελών πληρώματος**

<sup>11</sup> [ΕΑΠ 2010-14](#) προσάρτημα III. Επιστημονικές εκθέσεις: Παροχή επιστημονικής εμπειρογνομosύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης - Τελική έκθεση - Mick Spencer.

71. Η ευθύνη των μελών πληρώματος να μην εκτελούν υπηρεσία σε αεροσκάφος αν γνωρίζουν ή υποπτεύονται ότι παρουσιάζουν κόπωση, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 7.στ. και 7.ζ. του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού αποτυπώνεται ήδη στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.100 του κανονισμού XXX/2012. Παραπομπή σε αυτήν την παράγραφο εισήχθη επιπλέον στην ενότητα 1, επίσης, τονίζοντας επίσης ότι τα μέλη πληρώματος πρέπει να κάνουν βέλτιστη χρήση των δυνατοτήτων και εγκαταστάσεων ανάπαυσης και ότι πρέπει να προγραμματίζουν και να χρησιμοποιούν σωστά τις περιόδους ανάπαυσης.

#### **Διαχείριση κινδύνων κόπωσης**

72. Ο ΔΟΠΑ έχει ορίσει το σύστημα διαχείρισης κινδύνων κόπωσης ως *ένα μέσο βασιζόμενο σε δεδομένα για τη διαρκή παρακολούθηση και τη διαχείριση κινδύνων ασφάλειας που σχετίζονται με την κόπωση, με βάση επιστημονικές αρχές και γνώσεις, καθώς και επιχειρησιακή πείρα, το οποίο έχει ως στόχο να διασφαλίζει ότι το προσωπικό λειτουργεί σε επαρκή επίπεδα αυτοσυγκέντρωσης*. Σύμφωνα με το εγχειρίδιο του συστήματος διαχείρισης κινδύνων κόπωσης για ρυθμιστικούς φορείς (FRMS Manual for Regulators) του ΔΟΠΑ, η διαχείριση κινδύνων κόπωσης εφαρμόζει αρχές και διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας και επιδιώκει τον προορατικό εντοπισμό ευκαιριών για τη βελτίωση των επιχειρησιακών διαδικασιών και τη μείωση της επικινδυνότητας, καθώς και τον εντοπισμό ελλείψεων και ανεπιθύμητων συμβάντων. Η δομή της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης βασίζεται στο πλαίσιο των ΣΔΑ.
73. Η παράγραφος ORO.GEN.200 του κανονισμού XXX/2012 περιλαμβάνει μια απαίτηση για ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι η διαχείριση κινδύνων κόπωση θα πρέπει να ενσωματωθεί στο σύστημα διαχείρισης ενός φορέα ως αναπόσπαστο μέρος της διαχείρισης ασφάλειας. Η άποψη αυτή αποτυπώνεται στην παράγραφο ORO.FTL.120. Αυτή η παράγραφος περιγράφει το στόχο της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης, ο οποίος είναι η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις των παραγράφων 7.στ., 7.ζ. και 8.στ. του παραρτήματος IV του βασικού κανονισμού. Αν απαιτηθεί, η διαχείριση κινδύνων κόπωσης θα περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Οι απαιτήσεις για τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης και τα στοιχεία της είναι συμβατά με το αντίστοιχο παράρτημα 6 του ΔΟΠΑ.
74. Η ρητή απαίτηση για διαχείριση κινδύνων κόπωσης περιλαμβάνεται στην παράγραφο ORO.FTL.210 της ενότητας 2 του τμήματος FTL. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης είναι υποχρεωτική στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί την επίτευξη της μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας των 12 ωρών για μέλη πληρώματος που βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού, και στο σχέδιο της προδιαγραφής πιστοποίησης CS.FTL.1.235 παράγραφος 3 όπου η χρήση μειωμένης ρύθμισης ανάπαυσης επιτρέπεται μόνο στο πλαίσιο διαχείρισης κινδύνων κόπωσης. Το σχέδιο της προδιαγραφής CS.FTL.1.235 παράγραφος 2 στοιχείο α) επίσης παροτρύνει τους αερομεταφορείς να «παρακολουθούν» τις επιπτώσεις των περιστροφών και των συνδυασμών περιστροφών στην κόπωση των πληρωμάτων και το σχέδιο του AMC1 ORO.FTL.110 β) συμβουλεύει τους αερομεταφορείς να «διαχειρίζονται ενεργά» περιόδους πτητικής υπηρεσίας άνω των 10 ωρών που συμπίπτουν με την περίοδο μεταξύ 22:00 και 4:00 ή διεισδύουν σε αυτήν.
75. Ωστόσο, ενθαρρύνεται η χρήση της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης, η οποία μπορεί επίσης να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τις ευθύνες που προβλέπονται στην παράγραφο ORO.FTL.110, και ιδίως στο στοιχείο β). Αυτό το σημείο δημιουργεί την υποχρέωση για τους αερομεταφορείς να διασφαλίζουν ότι οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη πληρώματος να παραμένουν επαρκώς ξεκούραστα ώστε να μπορούν να λειτουργούν με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας υπό κάθε περίπτωση.

**Εκπαίδευση σε θέματα διαχείρισης της κόπωσης**

76. Σύμφωνα με τις επιστημονικές συστάσεις<sup>12</sup> μια νέα απαίτηση στην ενότητα 2 καθιστά την αρχική και περιοδική εκπαίδευση σε θέματα διαχείρισης της κόπωσης για μέλη πληρώματος, προσωπικό χρονοπρογραμματισμού υπηρεσίας και σχετικό διοικητικό προσωπικό υποχρεωτική για τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές. Αυτό το μέτρο αναμένεται να επιφέρει βελτίωση της ασφάλειας ακόμη και για δραστηριότητες που συμμορφώνονται πλήρως με κανονιστικούς περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης, επειδή η εκπαίδευση σε θέματα διαχείρισης της κόπωσης θα αυξήσει την ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της κόπωσης σε ολόκληρη τη δομή της διοίκησης των αερομεταφορέων που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές.

**Έδρα βάσης**

77. Η ευθύνη του αερομεταφορέα για την ανάθεση έδρας βάσης σε κάθε μέλος πληρώματος απορρέει από το τμήμα IZ και αποτυπώνεται στην παράγραφο ORO.FTL.200. Ούτε ο ορισμός της έδρας βάσης ούτε αυτός ο εκτελεστικός κανόνας καθορίζουν αν η έδρα βάσης θα πρέπει να είναι μια ενιαία θέση αεροδρομίου. Επειδή, ωστόσο, η έννοια της ενιαίας έδρας βάσης αεροδρομίου αναμφίβολα χρησιμοποιείται από τη συντριπτική πλειοψηφία των αερομεταφορέων, στις διατάξεις του σχεδίου της προδιαγραφής πιστοποίησης CS FTL.1.200 λαμβάνεται υπόψη η ανησυχία ότι η μεταβαλλόμενη έδρα βάσης και η λειτουργία με αφετηρία περισσότερα από ένα αεροδρόμια εντός συστήματος πολλαπλών αεροδρομίων προκαλεί επιπλέον κόπωση, και διευκρινίζουν ότι η έδρα βάσης θα πρέπει να είναι μια ενιαία θέση αεροδρομίου που ανατίθεται με υψηλό βαθμό μονιμότητας. Σε περίπτωση αλλαγής της έδρας βάσης, το σχέδιο της προδιαγραφής πιστοποίησης προβλέπει την αύξηση της παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης ανάρρωσης πριν από την έναρξη της υπηρεσίας στη νέα έδρα βάσης κατά 72 ώρες άπαξ, συμπεριλαμβανομένων 3 τοπικών νυκτών. Ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ της παλαιάς και της νέας έδρας βάσης θα προσμετράται επίσης. Ως εκ τούτου, ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ της πρώην και της νέας έδρας βάσης πρέπει να είναι είτε χρόνος μεταφοράς είτε περίοδος πτητικής υπηρεσίας.
78. Η ανάγκη ορισμένων αερομεταφορέων να χρησιμοποιούν σύστημα πολλαπλών αεροδρομίων ως έδρας βάσης αναγνωρίζεται, εν τούτοις, από την επιλογή του κανονιστικού εργαλείου. Η ένταξη αυτής της διάταξης στις προδιαγραφές πιστοποίησης παρέχει ευελιξία μέσω της διαδικασίας παρέκκλισης που περιγράφεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

**Περίοδος πτητικής υπηρεσίας****a- Μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας — Χρήση των πινάκων**

79. Η βασική μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας για εγκλιματισμένα μέλη πληρώματος αποτυπώνεται σε έναν εύχρηστο πίνακα. Ο καθορισμός των μέγιστων περιόδων πτητικής υπηρεσίας σε πίνακες αίρει την ασάφεια για τα μέλη πληρώματος και το λοιπό προσωπικό που ενέχεται σε καθημερινές δραστηριότητες, η οποία απορρέει από την ερμηνεία μιας παραγράφου νομικού κειμένου που περιγράφει έναν τύπο με διάφορες μεταβλητές, συγκεκριμένα τη μείωση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας διείσδυσης στο WOCL και τη μείωση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω του αριθμού των τομέων. Αυτή η προσέγγιση υποστηρίζεται από την πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων.

**b- Μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας — Βασικές τιμές**

<sup>12</sup> [ΕΑΠ 2010-14](#) προσάρτημα III. Επιστημονικές εκθέσεις: Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Alexander Gundel.

80. Οι τιμές για τη βασική περίοδο πτητικής υπηρεσίας που αποτυπώνονται σε αυτόν τον πίνακα προέρχονται από το τμήμα IZ. Παρότι η βασική τιμή των 13 ωρών για περιόδους πτητικής υπηρεσίας που ξεκινούν κατά την πιο ευνοϊκή περίοδο της ημέρας είχε αρχικά προκύψει από κοινωνικές διαπραγματεύσεις κατά τη διαδικασία σύνταξης του τμήματος IZ, είναι, ωστόσο, επιστημονικά τεκμηριωμένη<sup>13</sup>. Υπάρχουν ακόμη και αναφορές στην επιστημονική βιβλιογραφία σε αυτόν τομέα σύμφωνα με τις οποίες οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας διάρκειας 14 ωρών είναι ασφαλείς στην πιο ευνοϊκή περίοδο της ημέρας. Η βασική τιμή των 13 ωρών υποστηρίζεται από την πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων.
- c- Μείωση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω διείσδυσης στο WOCL και του αριθμού των τομέων
81. Προτάθηκε μετά την επιστημονική εξέταση<sup>14</sup> της NPA 2010-14 η παράταση του χρονικού διαστήματος για πτητικές λειτουργίες που διεισδύουν στις νυκτερινές ώρες. Αυτή η σύσταση ακολουθήθηκε και αποτυπώνεται στον πίνακα για τη βασική μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας. Διευρύνθηκε το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η βασική μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας περιορίζεται σε 11 ώρες. Πλέον διεισδύει στο δωδεκάωρο μεταξύ 17:00 και 5:00. Αυτή η τιμή της βασική μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας για τις λιγότερο ευνοϊκές ώρες έναρξης αυξάνεται τμηματικά έως ότου φτάσει στη μέγιστη τιμή των 13 ωρών για ώρες έναρξης μεταξύ 6:00 και 13:29. Κατά το διάστημα μεταξύ 13:30 και 16:59 η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μειώνεται ξανά τμηματικά.
82. Μετά τη γνωστή προσέγγιση του τμήματος IZ, ο πίνακας της βασικής μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας μειώνει τη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας κατά 30 λεπτά για κάθε τομέα από τον τρίτο τομέα και μετά. Παρότι από την εξέταση της επιστημονικής βιβλιογραφίας δεν προκύπτουν ακριβείς τιμές σχετικά με τις επιπτώσεις στην κόπωση του αριθμού τομέων μετά τον τέταρτο τομέα, ο Οργανισμός προτείνει να παραμείνει η μείωση των 30 λεπτών ανά τομέα πέρα από τον έκτο τομέα για την επίτευξη ελάχιστης μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας 9 ωρών, έως ότου διεξαχθούν περαιτέρω επιστημονικές μελέτες. Αυτή η βελτίωση των υφιστάμενων διατάξεων για τη μείωση των τομέων υποστηρίζεται από την πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων.
- d- Πίνακας υπολογισμού περιόδου πτητικής υπηρεσίας για μη εγκλιματισμένα πληρώματα
83. Ένας διαφορετικός πίνακας καθορίζει τις μέγιστες ημερήσιες περιόδους πτητικής υπηρεσίας για μέλη πληρώματος που βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού. Το όριο τίθεται σε 11 ώρες για λειτουργία 2 τομέων, όπως ακριβώς στον πίνακα για τα εγκλιματισμένα μέλη πληρώματος. Εφαρμόζεται μείωση 30 λεπτών ανά τομέα από τον τρίτο τομέα και μετά. Αυτό το όριο των 11 ωρών βασίζεται στην υπόθεση ότι ένα μέλος πληρώματος θα μπορούσε ενδεχομένως να αρχίζει την ανατεθείσα περίοδο πτητικής υπηρεσίας κατά τη λιγότερο ευνοϊκή περίοδο της ημέρας, σύμφωνα με το ατομικό του/της βιολογικό ρολόι.

<sup>13</sup> [ΕΑΠ 2010-14](#) προσάρτημα III. Επιστημονικές εκθέσεις: Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Mick Spencer.

<sup>14</sup> [ΕΑΠ 2010-14](#) προσάρτημα III. Επιστημονικές εκθέσεις: Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Mick Spencer, Τελική έκθεση – Alexander Gundel, Τελική έκθεση – Philippe Cabon.

84. Ένας τρίτος πίνακας ορίζει τις μέγιστες περιόδους πτητικής υπηρεσίας για τα μέλη πληρώματος που βρίσκονται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού σε 12 ώρες, εάν η λειτουργία ελέγχεται μέσω διαχείρισης κινδύνων κόπωσης. Η λογική εδώ είναι ότι, ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιστάσεις μιας τέτοιας λειτουργίας (δηλαδή βέλτιστη χρονική στιγμή των δυνατοτήτων ανάπαυσης κ.λπ.), ένα μέλος πληρώματος θα μπορούσε κάλλιστα να είναι πλήρως ξεκούραστο σε μια ευνοϊκή περίοδο της ημέρας σύμφωνα με το βιολογικό ρολόι του/της κατά την προσέλευση για την ανάληψη της εν λόγω υπηρεσίας, παρότι βρίσκεται σε άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού. Ωστόσο, σε αυτήν την περίπτωση θα ήταν απαραίτητη διαρκής παρακολούθηση, επομένως η διαχείριση κινδύνων κόπωσης είναι υποχρεωτική για τους αερομεταφορείς που επιθυμούν να επωφεληθούν από αυτή τη διάταξη.

e- Παρατεταμένη περίοδος πτητικής υπηρεσίας

85. Οι γενικές προϋποθέσεις υπό τις οποίες μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να παραταθεί χωρίς τη χρήση ανάπαυσης εν πτήση, αποτυπώνονται στην παράγραφο ORO.FTL.205 στοιχείο δ) και προσομοιάζουν τις προϋποθέσεις παράτασης που προβλέπονται στο τμήμα IZ. Ένας φιλικός προς το χρήστη πίνακας με τις μέγιστες τιμές περιόδου πτητικής υπηρεσίας αναλόγως της ώρας έναρξης περιλαμβάνεται στο ισχύον σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης. Αυτός ο πίνακας λαμβάνει υπόψη την επιστημονική σύσταση η παράταση περιόδου πτητικής υπηρεσίας χωρίς πρόσθετα αντισταθμιστικά μέτρα να περιορίζεται σε ευνοϊκές ώρες έναρξης. Η βελτίωση της ασφάλειας εδώ έγκειται στο ότι οι προδιαγραφές πιστοποίησης επιτρέπουν παρατάσεις περιόδου πτητικής υπηρεσίας μόνο για ώρες έναρξης μετά τις 06:15. Για πτητικές λειτουργίες 5 τομέων, επιτρέπεται παράταση μόνο για ώρες προσέλευσης πριν από τις 14:30, για πτητικές λειτουργίες 3 και 4 τομέων επιτρέπεται μόνο για ώρες προσέλευσης πριν από τις 16:30 και για πτητικές λειτουργίες 1-2 τομέων επιτρέπεται για ώρες προσέλευσης πριν από τις 19:00. Το μέτρο αυτό υποστηρίζεται από όλες τις ομάδες ενδιαφερόμενων εκτός των οργανώσεων πληρωμάτων, οι οποίες ισχυρίζονται ότι από τα στοιχεία που προέρχονται από ελάχιστες επιστημονικές μελέτες προκύπτει ότι το όριο της περιόδου πτητικής υπηρεσίας για νυκτερινές πτήσεις θα πρέπει να οριστεί σε 10 ώρες αντί για 11.

86. Στο πλαίσιο αυτό, θα άξιζε ίσως να σημειωθεί ότι οι μελέτες<sup>15</sup> που αναφέρθηκε ότι τεκμηριώνουν τη ζήτηση για μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας 10 ωρών τη νύκτα διεξάχθηκαν σε πολύ συγκεκριμένα επιχειρησιακά περιβάλλοντα και είναι αμφίβολο αν είναι πλήρως αντιπροσωπευτικές του κανονιστικού περιβάλλοντος του τμήματος IZ του κανονισμού EU-OPS.

f- Πρόσθετα όρια για τη νυκτερινή υπηρεσία

87. Επιπλέον των παραπάνω ορίων, οι διαδοχικές περίοδοι νυκτερινής υπηρεσίας περιορίζονται σε 4 τομείς ανά υπηρεσία και στο σχέδιο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης της παραγράφου ORO.FTL.110 στοιχείο β) δίνεται στους αερομεταφορείς η συμβουλή να διαχειρίζονται ενεργά την κόπωση που προκαλούν περίοδοι πτητικής υπηρεσίας άνω των 10 ωρών που συμπίπτουν με την περίοδο μεταξύ 22:00 και 04:00 ή διεισδύουν σε αυτήν. Σε αυτήν την πρόταση τονίζεται η σπουδαιότητα της αξιολόγησης των επιπτώσεων στην κόπωση κάθε νυκτερινής υπηρεσίας που ανατίθεται σε ένα μέλος πληρώματος, όχι μόνο αναλύοντας τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ώρα προσέλευσης, αλλά επίσης λαμβάνοντας υπόψη άλλους παράγοντες, όπως αν η περίοδος ανάπαυσης πριν από την

<sup>15</sup> - Powell D, Spencer MB, Holland D, Petrie KJ (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations. Έκδοση Aviat. Space Environ. Med, 79(11), 1047-1050.

- Spencer MB και Robertson KA (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia. Έκθεση αριθ. DERA/CHS/PPD/CR980207 της Υπηρεσίας Έρευνας και Αξιολόγησης της Άμυνας (DERA) του ΗΒ.

νυκτερινή υπηρεσία ήταν βέλτιστη για την επίτευξη του ύπνου στην περίπτωση του συγκεκριμένου χρονοπρογραμματισμού.

88. Η απαίτηση αυτή σε συνδυασμό με την υποχρεωτική εκπαίδευση σε θέματα διαχείρισης των κινδύνων της κόπωσης θα αυξήσει την ευαισθητοποίηση του προσωπικού χρονοπρογραμματισμού. Θα προσφέρει επίσης στις αρχές ένα εργαλείο ώστε να παρακολουθούν εάν οι αρχές διαχείρισης της ασφάλειας εφαρμόζονται στο σύστημα χρονοπρογραμματισμού των αερομεταφορέων.

g- Πρόσθετα όρια για περιόδους υπηρεσίας που αρχίζουν νωρίς

89. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η υπηρεσία που οδηγεί στον περιορισμό της δυνατότητας ύπνου κατά τις ώρες που αυτός ξεκουράζει περισσότερο (κατά τη διάρκεια του WOCL), θα έχει επιπτώσεις στην παροδική και σωρευτική κόπωση. Οι παροδικές επιπτώσεις των περιόδων υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς αντισταθμίζονται από τη μείωση της μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας για περιπτώσεις έναρξης της υπηρεσίας νωρίς. Είναι επίσης αποδεκτό ότι οι μεταβάσεις από λήξη της υπηρεσίας αργά σε έναρξη της υπηρεσίας νωρίς και το αντίστροφο είναι ιδιαίτερα κουραστικές.
90. Από τις γνώσεις που αποκτήθηκαν από την εξέταση της υπάρχουσας επιστημονικής βιβλιογραφίας κατά την επιστημονική αξιολόγηση της ΕΠΤ 2010-14 δεν προκύπτει ότι ο περιορισμός του αριθμού των περιόδων υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς σε ένα διάστημα υπηρεσίας θα είχε ουσιαστικά θετική επίδραση στα επίπεδα κόπωσης. Συνεπώς, και προκειμένου να μην ενθαρρυνθούν οι αερομεταφορείς να χρονοπρογραμματίζουν μεταβάσεις μεταξύ περιόδων υπηρεσίας που προκαλούν κόπωση, ο Οργανισμός επέλεξε να μην περιορίσει σε ένα διάστημα υπηρεσίας τον αριθμό των περιόδων υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς. Αντίθετα, το σχέδιο της προδιαγραφής πιστοποίησης CS FTL.1.235 απαιτεί επιπλέον ανάπαυση για μέλη πληρώματος που εκτελούν καθήκοντα σε 4 ή περισσότερες περιόδους υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς μεταξύ 2 παρατεταμένων περιόδων ανάπαυσης ανάρρωσης καθώς και για μεταβάσεις από περιόδους υπηρεσίας που τελειώνουν αργά/νυκτερινής υπηρεσίας σε περιόδους υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς.
91. Αυτή η προσέγγιση έχει λάβει τη γενική υποστήριξη των ενδιαφερόμενων και έχει γίνει αποδεκτή ως βελτίωση της ασφάλειας.

h- Ανάπαυση εν πτήσει

92. Οι προτεινόμενοι εκτελεστικοί κανόνες σχετικά με τη μέγιστη ημερήσια περίοδο πτητικής υπηρεσίας με τη χρήση παρατάσεων λόγω ανάπαυσης εν πτήσει, περιγράφουν τις πτυχές που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των προϋποθέσεων για αυτές τις παρατάσεις σε σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης, και συγκεκριμένα:
- τον αριθμό των διανυθέντων τομέων·
  - την ελάχιστη εν πτήσει ανάπαυση που διατίθεται σε κάθε μέλος πληρώματος·
  - τον τύπο των εγκαταστάσεων εν πτήσει ανάπαυσης· και
  - την προσαύξηση του βασικού πληρώματος πτήσης.

Δεδομένου ότι η παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήσει αποτελεί μια από τις λεγόμενες διατάξεις του άρθρου 8, ο Οργανισμός έπρεπε να βασιστεί την επιχειρησιακή πείρα των μελών της ομάδας θέσπισης κανόνων, στις υπάρχουσες εθνικές διατάξεις, στις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών επί της ΕΠΤ 2010-14, στις αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων στο αντίστοιχο ΕΑΠ και στην υπάρχουσα επιστημονική βιβλιογραφία. Τα κανονιστικά στοιχεία περιγράφονται πλήρως στις προδιαγραφές πιστοποίησης ώστε να είναι δυνατός κάποιος βαθμός ευελιξίας εφόσον αποδειχθεί ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

93. Οι διατάξεις βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην έκθεση της TNO<sup>16</sup>, την πληρέστερη επιστημονική εξέταση της διεθνούς βιβλιογραφίας και των βάσεων δεδομένων, η οποία μελετά και αναλύει την ποιότητα των διαφόρων εγκαταστάσεων ανάπαυσης εν πτήση σε σχέση με την απόδοση όσον αφορά τον ύπνο, την εγρήγορση και τις επιδόσεις.
94. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης δεν αποτελεί απευθείας μεταγραφή των αριθμητικών στοιχείων της έκθεσης TNO, αλλά μεταφορά των συστάσεων της στην πράξη. Ο κανόνας περιγράφει τη μέγιστη ημερήσια περίοδο πτητικής υπηρεσίας με τη χρήση παράτασης λόγω ανάπαυσης εν πτήση ως συνάρτηση της ποιότητας της εγκατάστασης ανάπαυσης εν πτήση και του αριθμού των πρόσθετων χειριστών που βρίσκονται επί του αεροσκάφους. Στις προτεινόμενες τιμές λαμβάνεται δεόντως υπόψη ο χρόνος που κατά μέσο όρο θα είχε παρέλθει πριν το πρόσθετο μέλος/τα πρόσθετα μέλη πληρώματος να μπορούν να κάνουν χρήση της φάσης πτήσης για ανάπαυση εν πτήση στο πλαίσιο περιόδου πτητικής υπηρεσίας 3 τομέων. Είναι σχετικά μεγαλύτερος ο χρόνος που είναι διαθέσιμος για ανάπαυση εν πτήση όσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος πτήσης σε μια περίοδο πτητικής υπηρεσίας ή με άλλα λόγια, όσο λιγότεροι είναι οι διανυθέντες τομείς. Ως εκ τούτου, τα όρια περιόδου πτητικής υπηρεσίας μπορεί να αυξηθούν έως και κατά μία ώρα αν ένας τομέας έχει διάρκεια άνω των 9 ωρών συνεχούς χρόνου πτήσης και η περίοδος πτητικής υπηρεσίας δεν περιλαμβάνει περισσότερους από 2 τομείς.
95. Τα όρια αυτά είναι ανεξάρτητα από το WOCL. Η προσέγγιση αυτή επιλέχθηκε για να διατηρηθεί η απλότητα και η ευκολία εφαρμογής του κανόνα. Βασίζεται στην επιχειρησιακή πείρα κάποιων αερομεταφορέων που έχουν χρησιμοποιήσει παρόμοιες διατάξεις για πολλά χρόνια. Πιο πρόσφατα, κάποια κράτη μέλη χρησιμοποίησαν αυτήν τη μέθοδο σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού EU-OPS. Καθώς η ανάπαυση εν πτήση τη νύκτα οδηγεί σε ύπνο που ξεκουράζει περισσότερο, ο Οργανισμός θεωρεί ότι αντισταθμίζει τη μεγαλύτερη παράταση που εφαρμόζεται σε περίοδο πτητικής υπηρεσίας που διεισδύει στο WOCL.

i- Ανάπαυση εν πτήση - Εγκαταστάσεις

96. Το σχέδιο της προδιαγραφής πιστοποίησης CS FTL.1.205 παράγραφος 3 προτείνει λύσεις για όλες τις πτυχές που αναφέρονται παραπάνω καθορίζοντας κατ' αρχήν τρεις τύπους εγκατάστασης ανάπαυσης εν πτήση. Οι τεχνικές προδιαγραφές των εγκαταστάσεων ανάπαυσης εν πτήση που επιλέχθηκαν για αυτό το σχέδιο προδιαγραφών πιστοποίησης προέρχονται από την έκθεση TNO. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης αρχικά δεν προέβλεπε τη χρήση εναλλακτικών μέσων για την επίτευξη παράτασης περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήση. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι άσκησαν κριτική στο γεγονός ότι δεν υπολογίζεται η ανάπαυση εν πτήση σε καθίσματα οικονομικής θέσης. Τονίστηκε ότι ορισμένες ναυλωμένες πτήσεις σε προορισμούς διακοπών εκτός της ΕΕ θα είναι αδύνατες ή οικονομικά ασύμφωρες με τις προτεινόμενες προδιαγραφές πιστοποίησης. Δεδομένου ότι είναι πιθανό τις συγκεκριμένες πτήσεις να αναλάβουν αερομεταφορείς τρίτων χωρών, εκθέτοντας ενδεχομένως πολίτες της ΕΕ σε μεγαλύτερο κίνδυνο από εκείνον που σχετίζεται με τη χρήση καθισμάτων της οικονομικής θέσης για ανάπαυση εν πτήση, όπως ισχύει σήμερα για πολλούς αερομεταφορείς της ΕΕ, ο Οργανισμός προτείνει μια πρόσθετη μεταβατική περίοδο κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις. Ωστόσο, τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα σε αυτό το στάδιο δεν δικαιολογούν τη χρήση των καθισμάτων οικονομικής θέσης για ανάπαυση εν πτήση.

j- Ανάπαυση εν πτήση-Ελάχιστη διάρκεια

97. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης για την ανάπαυση εν πτήση προτείνει τον περιορισμό της δυνατότητας χρήσης της ανάπαυσης εν πτήση για την παράταση της

<sup>16</sup> Simons M και Spencer MB (2007). Extension of flying duty period by in-flight relief. Έκθεση της TNOTNODV 2007 C362, TNO Defence and Security, Soesterberg, Κάτω Χώρες.

μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας σε πτητικές λειτουργίες που περιλαμβάνουν έως 3 τομείς. Η ελάχιστη *συνεχόμενη* διάρκεια της ανάπαυσης εν πτήση έχει οριστεί σε 90 διαδοχικά λεπτά και σε 2 ώρες για μέλη πληρώματος πτήσης που έχουν τον έλεγχο κατά τη διάρκεια της προσγείωσης. Για το πλήρωμα πτήσης, δεν υπάρχει ανάγκη για περαιτέρω καθορισμό της διάρκειας της ανάπαυσης εν πτήση για κάθε μέλος πληρώματος. Η χρονική διάρκεια της φάσης πτήσης διαιρείται, εξίσου ή μη, σε 3 μέρη αν χρησιμοποιείται ένας επιπλέον χειριστής και σε 2 μέρη αν δύο επιπλέον χειριστές είναι αναγκαίοι για την επίτευξη της προγραμματισμένης περιόδου πτητικής υπηρεσίας. Η πρόταση αυτή βασίζεται στη συνεισφορά των ενδιαφερόμενων όπου περιγράφονται η επιχειρησιακή πείρα και οι υφιστάμενες εθνικές διατάξεις.

k- Ανάπαυση εν πτήση-Πλήρωμα θαλάμου επιβατών

98. Επειδή ο αριθμός των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι μεταβλητός και δεν υπάρχει καμία απαίτηση για προσαύξηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε λειτουργίες με περίοδο πτητικής υπηρεσίας παρατεταμένη λόγω ανάπαυσης εν πτήση, η προσέγγιση που επιλέχθηκε για τις παρατάσεις της περιόδου πτητικής υπηρεσίας των μελών του πληρώματος πτήσης λόγω ανάπαυσης εν πτήση δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών. Ως εκ τούτου, συμπεριλήφθηκε στις ισχύουσες προδιαγραφές πιστοποίησης πίνακας που καθορίζει την ελάχιστη διάρκεια για κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών ως συνάρτηση της διάρκειας της περιόδου πτητικής υπηρεσίας και του τύπου της χρησιμοποιούμενης εγκατάστασης ανάπαυσης εν πτήση. Οι τιμές σε αυτόν τον πίνακα βασίζονται σε επιστημονική σύσταση<sup>17</sup>, ωστόσο, είναι πιο περιοριστικές καθώς θέτουν ένα ανώτατο όριο για τις παρατεταμένες περιόδους πτητικής υπηρεσίας που μπορούν να επιτευχθούν με εγκαταστάσεις ανάπαυσης εν πτήση κατηγορίας 2 και κατηγορίας 3.
99. Η ελάχιστη συνεχόμενη διάρκεια της ανάπαυσης εν πτήση για τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει οριστεί σε 90 λεπτά και στον πίνακα λαμβάνονται τα ακόλουθα υπόψη:
- κάθε μέλος πληρώματος πρέπει να διαθέτει δυνατότητα συνολικού 8 ωρών σε οποιοδήποτε 24ωρο· και
  - για κάθε 1 ώρα ύπνου ξεκούρασης υπολογίζονται 2 επιπλέον ώρες εγρήγορσης.
100. Η ποσοτική παρέκκλιση από τις τιμές που συνιστώνται στην έκθεση TNO για τους χειριστές, ειδικά για τις μεγάλες παρατάσεις, είναι λογική, διότι αν και αναγνωρίζεται ότι τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών έχουν σημαντικές ευθύνες για την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβατών του, δεν είναι πιθανό να χρειαστεί να διατηρήσουν το ίδιο επίπεδο αυτοσυγκέντρωσης που απαιτείται από τα μέλη πληρώματος πτήσης που έχουν τον έλεγχο του αεροσκάφους κατά την προσγείωση<sup>18</sup>.

l- Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

101. Οι γενικές προϋποθέσεις και οι περιστάσεις κάτω από τις οποίες ο κυβερνήτης θα πρέπει να είναι σε θέση να τροποποιήσει τα όρια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας και τις απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης απορρέουν από τις διατάξεις του τμήματος IZ

<sup>17</sup> Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Philippe Cabon.

<sup>18</sup> Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Mick Spencer.



σχετικά με τη διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη και παραμένουν εντός αυτών των γνωστών ορίων. Με βάση την επιχειρησιακή πείρα και τη συνεισφορά των ενδιαφερόμενων, ο ισχύων κανόνας βελτιώθηκε και επεκτάθηκε ώστε να καλύψει, επίσης, δύο διατάξεις του άρθρου 8, δηλαδή τις παρατάσεις περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήση και τη μεικτή υπηρεσία. Οι απαιτήσεις υποβολής αναφορών μεταφέρθηκαν από το τμήμα IZ. Οι αναφορές πρέπει να διατηρούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις για την τήρηση αρχείων (βλέπε επίσης παράγραφο 150).

102. Επιπλέον, οι αερομεταφορείς οφείλουν να θεσπίσουν διαδικασίες που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ασκείται η διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη. Το σχέδιο εκτενούς υλικού καθοδήγησης κατευθύνει προς τους παράγοντες που θα πρέπει τουλάχιστον να λαμβάνουν υπόψη οι αερομεταφορείς κατά τη χάραξη της πολιτικής διακριτικής ευχέρειας του κυβερνήτη. Περιγραφή διαδικασίας, χωρίς χαρακτήρα τιμωρίας, για τη χρήση της διακριτικής ευχέρειας του πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
103. Όπως ακριβώς και στο τμήμα IZ, η μέγιστη βασική μη παρατεταμένη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να αυξηθεί κατά 2 ώρες, εκτός εάν το πλήρωμα πτήσης έχει προσαυξηθεί, οπότε επιτρέπεται αύξηση 3 ωρών. Το ίδιο ισχύει και για τις παρατεταμένες λόγω ανάπαυσης εν πτήσης περιόδους πτητικής υπηρεσίας και τη μεικτή υπηρεσία. Διατηρείται η διάταξη που επιτρέπει τη συνέχιση μιας πτήσης προς τον προγραμματισμένο προορισμό ή προς προορισμό εναλλαγής σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων στον τελικό τομέα και μετά την απογείωση, οι οποίες οδηγούν στην υπέρβαση της επιτρεπόμενης αύξησης. Η ελάχιστη ανάπαυσης μπορεί να μειωθεί, αλλά όχι κάτω των 10 ωρών. Οι απαιτήσεις για την αναφορά της διακριτικής ευχέρειας του κυβερνήτη προσομοιάζουν με εκείνες του τμήματος IZ.
104. Ένα πιθανό όφελος για την ασφάλεια σε αυτήν την περίπτωση επιτυγχάνεται μέσω του συνδυασμού της υποχρεωτικής εκπαίδευσης σε θέματα διαχείρισης κινδύνων κόπωσης, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 76, και της νέας απαίτησης για τους αερομεταφορείς σύμφωνα με την οποία πρέπει να καθορίζουν και να περιγράφουν στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας διαδικασίες, χωρίς χαρακτήρα τιμωρίας, για την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας του κυβερνήτη.

m- Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πραγματικής πτητικής λειτουργίας  
— Καθυστερημένη προσέλευση

105. Για λόγους επιχειρησιακής ευελιξίας και για την κάλυψη περιπτώσεων όπως είναι η θέση του αεροσκάφους εκτός λειτουργίας λίγο πριν από την προσέλευση, στο σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης εισήχθησαν διατάξεις σχετικά με την «καθυστερημένη προσέλευση». Διάφοροι ενδιαφερόμενοι είχαν προτείνει τη συμπερίληψη διατάξεων που ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις για βραχυπρόθεσμο εκ νέου σχεδιασμό σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων πριν από την προσέλευση. Απουσία επιστημονικών στοιχείων, αλλά βάσει επιστημονικών συμβουλών και γνωμοδότησης<sup>19</sup>, η πρόταση βασίζεται στην επιχειρησιακή πείρα και τις ισχύουσες εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις. Σύμφωνα με το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης, ένας αερομεταφορέας μπορεί να επωφεληθεί αυτής της ευελιξίας αν στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας περιγράφονται διαδικασίες για καθυστερημένη προσέλευση και αν έχει καθοριστεί χρόνος κοινοποίησης που επιτρέπει σε ένα μέλος πληρώματος να συνεχίσει την ανάπαυσή του/της όταν ενεργοποιηθεί διαδικασία καθυστερημένης προσέλευσης.

n- Διαφορετικά όρια για πλήρωμα θαλάμου επιβατών και χειριστές

<sup>19</sup> Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Mick Spencer.

106. Διατηρείται η διάταξη του τμήματος IZ που επιτρέπει την παράταση μιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών κατά τη διαφορά μεταξύ της ώρας προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών και της ώρας προσέλευσης των χειριστών, αν αυτή η διαφορά δεν υπερβαίνει τα 60 λεπτά. Οι εκτελεστικοί κανόνες διευκρινίζουν επίσης ότι η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών βασίζεται στην ώρα προσέλευσης του πληρώματος πτήσης για την περίοδο πτητικής υπηρεσίας που το αφορά, ωστόσο, η εν λόγω περίοδος αρχίζει την ώρα προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Διαφορετικά, μια ώρα προσέλευσης 60 λεπτά πριν από το πλήρωμα πτήσης θα μπορούσε να οδηγήσει σε μέγιστη ημερήσια περίοδο πτητικής υπηρεσίας μικρότερη κατά μία ώρα για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, λόγω της μείωσης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας που εφαρμόζεται τις πρώτες πρωινές ώρες. Προκειμένου να αποφευχθεί η παρερμηνεία, συμπεριλήφθηκε εξήγηση που περιορίζει τη χρήση της εν λόγω διάταξης σε περιπτώσεις όπου απαιτείται περισσότερος χρόνος για την ενημέρωση πριν από την πτήση του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Παρά το γεγονός ότι το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και οι χειριστές επηρεάζονται εξίσου από την κόπωση, δεν είναι πιθανό να χρειαστεί το πλήρωμα θαλάμου επιβατών να διατηρήσει το ίδιο επίπεδο αυτοσυγκέντρωσης που απαιτείται από τα μέλη πληρώματος που έχουν τον έλεγχο του αεροσκάφους κατά την προσγείωση.<sup>20</sup>

### **Χρόνοι πτήσης και περίοδοι υπηρεσίας**

107. Οι χρόνοι πτήσης και οι περίοδοι υπηρεσίας αποτυπώνονται στην παράγραφο ORO.FTL.210 και μεταφέρουν τα όρια από το τμήμα IZ. Μετά τη συνεισφορά των ενδιαφερόμενων, ο Οργανισμός προσέθεσε δύο επιπλέον όρια. Παρότι τα επιστημονικά στοιχεία όσον αφορά τα κανονιστικά όρια για τη σωρευτική υπηρεσία είναι ελάχιστα, κυρίως επειδή οι επιπτώσεις της σωρευτικής κόπωσης των περιόδων υπηρεσίας εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το πώς συνδυάζονται αυτές οι περίοδοι υπηρεσίας, ο Οργανισμός συμφώνησε με τα αιτήματα των ενδιαφερόμενων για τη συμπερίληψη πρόσθετου ορίου υπηρεσίας 110 ωρών για 14 ημέρες και κυλιόμενου ορίου χρόνου πτήσης 1.000 ωρών ανά 12 διαδοχικούς ημερολογιακούς μήνες.

#### **a- Ημερήσιο όριο υπηρεσίας**

108. Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι ένα πρόσθετο ημερήσιο όριο υπηρεσίας δεν θα επιφέρει βελτίωση της ασφάλειας. Η ημερήσια δραστηριότητα των μελών πληρώματος περιορίζεται από την ημερήσια μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας. Η καθημερινή υπηρεσία θα έχει επίπτωση στην κόπωση μόνο όταν τα μέλη πληρώματος εκτελούν καθήκοντα εκτός πτητικής υπηρεσίας (π.χ. εκπαίδευση, διοικητικά καθήκοντα, μεταφορά). Οι επιπτώσεις, ωστόσο, λαμβάνεται υπόψη στις απαιτήσεις ανάπαυσης (βλέπε επίσης τις παραγράφους 128 και 129). Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης πριν από οποιαδήποτε περίοδο πτητικής υπηρεσίας είναι ίση με την προηγούμενη υπηρεσία.

#### **b- 7ήμερο όριο υπηρεσίας και 28ήμερο όριο υπηρεσίας**

109. Διατηρήθηκαν τα όρια των 60 ωρών υπηρεσίας σε οποιοδήποτε 7 διαδοχικές ημέρες και 190 ωρών υπηρεσίας σε οποιοδήποτε 28 διαδοχικές ημέρες που προβλέπονται στο τμήμα IZ.

#### **c- 14ήμερο όριο υπηρεσίας**

110. Επιπλέον των ανωτέρω ορίων υπηρεσίας, η σωρευτική υπηρεσία περιορίζεται σε 110 ώρες ανά 14 διαδοχικές ημέρες. Αρκετοί σχολιαστές απαιτήσαν το όριο να τεθεί στις 100 ώρες. Ωστόσο, ο Οργανισμός πιστεύει ότι ως μέτρο αντιστάθμισης της σωρευτικής κόπωσης, το

<sup>20</sup> Παροχή επιστημονικής εμπειρογνωμοσύνης για την υποβολή αξιολόγησης της ΕΠΤ σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης (FTL) και την παροχή καθοδήγησης και συμβουλών στην ομάδα αναθεώρησης για τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης – Τελική έκθεση – Mick Spencer.

προτεινόμενο όριο των 110 ωρών υπηρεσίας ανά 14 διαδοχικές ημέρες, σε συνδυασμό με πρόσθετες και βελτιωμένες απαιτήσεις σχετικά με την παρατεταμένη ανάπαυση ανάρρωσης (βλέπε επίσης παράγραφο c- Περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης ανάρρωσης στο κεφάλαιο που αφορά τις περιόδους ανάπαυσης), επαρκεί.

d- Επιπλέον κυλιόμενο όριο 1.000 ωρών πτήσης σε οποιουσδήποτε 12 διαδοχικούς μήνες

111. Παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν επιστημονικά στοιχεία που θα μπορούσαν να τεκμηριώσουν ένα ειδικό όριο ωρών πτήσης σε 12 μήνες, οι επιστήμονες στους οποίους ο Οργανισμός ανέθεσε την αξιολόγηση της ΕΠΤ 2010-14 ήταν της άποψης ότι ένα κυλιόμενο όριο είναι απαραίτητο ώστε να αποφευχθεί ο υπερβολικός αριθμός ωρών εντός περιόδου 12 μηνών. Την άποψη αυτή συμμερίζεται η πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων. Στους εκτελεστικούς κανόνες προστίθεται όριο 1.000 ωρών πτήσης σε οποιουσδήποτε 12 διαδοχικούς ημερολογιακούς μήνες. Το όφελος από αυτό το επιπλέον όριο είναι η ενίσχυση της απαίτησης του τμήματος IZ για την όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφη κατανομή των περιόδων υπηρεσίας και την αποφυγή της συσσώρευσης 1.300 ωρών πτήσης σε 12 ημερολογιακούς μήνες (δηλαδή 13 X 100 ώρες πτήσης ανά 28 ημέρες).

### **Μεταφορά**

112. Οι γνωστές διατάξεις του τμήματος IZ εξακολουθούν να εφαρμόζονται για τη μεταφορά. Για την επίτευξη ενός καλύτερα δομημένου κανόνα, ο Οργανισμός αποφάσισε να αφιερώσει μια ειδική παράγραφο στη μεταφορά αντί να τη συμπεριλάβει στην παράγραφο σχετικά με την περίοδο πτητικής υπηρεσίας.

### **Μεικτή υπηρεσία**

113. Σύμφωνα με το άρθρο 8 οι διατάξεις που εφαρμόζονται στα διάφορα κράτη μέλη σχετικά με τη μεικτή υπηρεσία ποικίλλουν. Προφανώς αυτή η ανομοιομορφία είναι η απάντηση στην πολυμορφία των επιχειρησιακών αναγκών. Προκειμένου να διατηρηθεί κάποια ευελιξία, η εναρμονισμένη πρόταση, παρότι βασίζεται κυρίως στην ισχύουσα στο εκάστοτε κράτος μέλος κανονιστική ρύθμιση, συμπεριλαμβάνεται στο σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης. Μόνο τα στοιχεία της μεικτής υπηρεσίας που πρέπει να προσδιορίζονται στο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης παρατίθενται στους εκτελεστικούς κανόνες ως εξής:

- ελάχιστη διάρκεια διακοπής στο έδαφος· και
- αύξηση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια της διακοπής και τις εγκαταστάσεις που παρέχονται στα μέλη πληρώματος για ανάπαυση.

Οι εκτελεστικοί κανόνες ορίζουν επίσης ότι η διακοπή στο έδαφος θα υπολογίζεται πλήρως ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας και ότι η μεικτή υπηρεσία δεν θα έπεται μειωμένης ανάπαυσης.

114. Αυτές οι βασικές απαιτήσεις αναπτύσσονται περαιτέρω στο ισχύον σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης, όπως αναφέρονται παρακάτω:

- Η διακοπή στο έδαφος εντός της περιόδου πτητικής υπηρεσίας έχει ελάχιστη διάρκεια 3 διαδοχικών ωρών.
- Εξαιρείται από τη διακοπή ο χρόνος υπηρεσίας μετά και πριν από την πτήση και μετακίνησης που υπολογίζεται σε τουλάχιστον 30 λεπτά.
- Η μέγιστη βασική (μη παρατεταμένη) περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να αυξηθεί κατά έως και 50% της διάρκειας της διακοπής.
- Πρέπει να παρέχεται κατάλληλο κατάλυμα για διακοπή 6 ή περισσότερων ωρών ή για διακοπή που διεισδύει στο WOCL.
- Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις:
  - παρέχεται κατάλυμα· και

- οποιοδήποτε χρονικό διάστημα της πραγματικής διακοπής που υπερβαίνει τις 6 ώρες ή οποιοδήποτε χρονικό διάστημα της διακοπής που διεισδύει στο WOCL δεν υπολογίζεται για την παράταση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας.
- Η μεικτή υπηρεσία δεν μπορεί να συνδυαστεί με ανάπαυση εν πτήσει.

### **Επιφυλακή, υπηρεσία στο αεροδρόμιο και εφεδρεία**

115. Η επιφυλακή, δεδομένου ότι αποτελεί μια διάταξη που χρησιμοποιείται για τη διαχείριση απρόβλεπτων περιστάσεων και την παροχή ευελιξίας, επί του παρόντος υπόκειται, δυνάμει του άρθρου 8, σε ένα ευρύ φάσμα λύσεων σε εθνικό επίπεδο. Μόνο ορισμένες πτυχές της επιφυλακής υπόκεινται σε κανονιστική ρύθμιση από το τμήμα IZ. Αυτές οι βασικές απαιτήσεις αναπαράγονται στην παράγραφο ORO.FTL.225. Για να μπορούν τα μέλη πληρώματος να προγραμματίζουν επαρκώς την ανάπαυσή τους, όλες οι μορφές επιφυλακής πρέπει να χρονοπρογραμματίζονται και η ώρα έναρξης και λήξης της επιφυλακής πρέπει να καθορίζεται και να κοινοποιείται εκ των προτέρων. Τα στοιχεία που υπόκεινται στις διατάξεις του άρθρου 8 περιλαμβάνονται σε προδιαγραφές πιστοποίησης προκειμένου να διατηρηθεί εν μέρει η ευελιξία που υπάρχει σήμερα.

#### a- Επιφυλακή στο αεροδρόμιο

116. Όσον αφορά την επιφυλακή στο αεροδρόμιο, διατηρείται στους εκτελεστικούς κανόνες η απαίτηση του τμήματος IZ για την παροχή καταλύματος στα μέλη πληρώματος και τον πλήρη υπολογισμό της υπηρεσίας στο αεροδρόμιο ως χρόνου υπηρεσίας. Το σχέδιο των εκτελεστικών κανόνων έρχεται να πληρώσει το κενό που άφησε το τμήμα IZ, καθορίζοντας ότι:

- της επιφυλακής στο αεροδρόμιο που δεν οδηγεί σε ανάθεση περιόδου πτητικής υπηρεσίας έπεται περίοδος ανάπαυσης·
- η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μειώνεται κατά το χρόνο της διάρκειας κάθε περιόδου επιφυλακής που υπερβαίνει τις 4 ώρες ή που περιλαμβάνεται στο διάστημα μεταξύ 22:00 και 7:00· και
- η μέγιστη συνδυασμένη διάρκεια επιφυλακής στο αεροδρόμιο και ανατεθείσας βασικής μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας είναι 16 ώρες.

117. Αυτό το ανώτατο όριο των 16 ωρών δεν εφαρμόζεται, ωστόσο, στην περίπτωση ανάθεσης περιόδων πτητικής υπηρεσίας με μεικτή υπηρεσία ή στην περίπτωση όπου παρέχεται ανάπαυση εν πτήσει.

118. Τις διατάξεις για την επιφυλακή στο αεροδρόμιο στηρίζει η πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων. Είναι πιο περιοριστικές από ό,τι οι περισσότερες εθνικές διατάξεις του άρθρου 8 που εφαρμόζονται σήμερα για την επιφυλακή στο αεροδρόμιο, ιδίως με την εισαγωγή του ανώτατου ορίου των 16 ωρών για τη συνδυασμένη διάρκεια επιφυλακής στο αεροδρόμιο και ανατεθείσας περιόδου πτητικής υπηρεσίας.

#### b- Υπηρεσία στο αεροδρόμιο

119. Ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να παρέχει κατάλυμα στα μέλη πληρώματος κατά τη διάρκεια υπηρεσίας στο αεροδρόμιο. Παρά το γεγονός ότι σήμερα δεν υπάρχουν άμεσα επιστημονικά στοιχεία σχετικά με το θέμα αυτό, μπορεί να θεωρηθεί ότι η παραμονή στο αεροδρόμιο χωρίς τη δυνατότητα χαλάρωσης σε κατάλυμα προκαλεί κόπωση ίδια με εκείνη που προκαλείται σε μέλος πληρώματος σε καθήκοντα. Ως εκ τούτου, η υπηρεσία στο αεροδρόμιο, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 68, θα υπολογίζεται πλήρως ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας από την αρχή του χρόνου προσέλευσης για την εν λόγω υπηρεσία.

#### c- Άλλη επιφυλακή

120. Η παράγραφος ORO.FTL.225 περιλαμβάνει τις ακόλουθες απαιτήσεις που θα καθορίζονται στα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης:

- τη μέγιστη διάρκεια για όλες τις μορφές επιφυλακής·

- τις επιπτώσεις της επιφυλακής στη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας που μπορεί να ανατεθεί σε μέλος πληρώματος που βρίσκεται σε επιφυλακή·
  - τη βασική ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης έπειτα από την επιφυλακή που δεν οδηγεί σε ανάθεση καθηκόντων για περίοδο πτητικής υπηρεσίας· και
  - τον τρόπο με τον οποίον ο χρόνος της επιφυλακής προσμετράται για τον υπολογισμό των σωρευτικών ωρών υπηρεσίας.
121. Τα κανονιστικά όρια για αυτές τις απαιτήσεις περιλαμβάνονται στο σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης, όπως αναφέρονται παρακάτω:
- η μέγιστη διάρκεια είναι 16 ώρες·
  - ο χρόνος υπολογίζεται ως 25% του χρόνου υπηρεσίας για τον σκοπό της παραγράφου ORO.FTL.210·
  - της επιφυλακής έπεται ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης·
  - σε περίπτωση κλήσης για προσέλευση για ανάληψη υπηρεσίας εντός των πρώτων 8 ωρών, η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μετρά από την προσέλευση·
  - σε περίπτωση κλήσης για προσέλευση για ανάληψη υπηρεσίας μετά τις πρώτες 8 ώρες, η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μειώνεται κατά το χρονικό διάστημα της επιφυλακής που υπερβαίνει τις 8 ώρες·
  - παύει όταν το μέλος πληρώματος προσέλθει στο καθορισμένο σημείο προσέλευσης· και
  - ο χρόνος απόκρισης μεταξύ της ώρας κλήσης και της ώρας προσέλευσης που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα επιτρέπει στο μέλος πληρώματος να φτάσει από τον τόπο όπου αναπαύεται στο καθορισμένο σημείο προσέλευσης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
122. Αυτοί οι περιορισμοί βρίσκονται στο μέσο μεταξύ της πρακτικής που επικρατεί στην πλειοψηφία των κρατών μελών βάσει της οποίας η διάρκεια της «άλλης επιφυλακής» περιορίζεται σε 24 ώρες και επιτρέπεται πλήρης περίοδος πτητικής υπηρεσίας ακόμη και αν η ανάθεση υπηρεσίας γίνει στο τέλος της περιόδου επιφυλακής και της διάταξης που εφαρμόζεται σε ορισμένα κράτη μέλη βάσει της οποίας η άλλη επιφυλακή περιορίζεται σε 12 ώρες.
- d- Εφεδρεία
123. Ο ορισμός της «εφεδρείας» που δίνεται στην παράγραφο 68 αναφέρεται σε χρονική περίοδο κατά την οποία μπορεί να ανατεθεί υπηρεσία σε ένα μέλος πληρώματος τουλάχιστον 10 ώρες πριν από την ώρα προσέλευσης. Αυτό σημαίνει ότι το μέλος πληρώματος θα είναι σε θέση να προγραμματίσει σε κάποιο βαθμό την ανάπαυσή του.
124. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης δεν προβλέπει κανένα περιορισμό όσον αφορά τη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας αν ένα μέλος πληρώματος λάβει ανάθεση για περίοδο πτητικής υπηρεσίας κατά τη διάρκεια εφεδρείας. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης ορίζει ότι οι περίοδοι εφεδρείας δεν υπολογίζονται ως υπηρεσία για το σκοπό της σωρευτικής υπηρεσίας και δεν παρέχεται δυνατότητα ανάπαυσης σε περίπτωση μη ανάθεσης υπηρεσίας. Οι αερομεταφορείς πρέπει να καθορίζουν τη μέγιστη διάρκεια κάθε περιόδου εφεδρείας και τον αριθμό των διαδοχικών ημερών κατά τις οποίες μπορεί να διατηρηθεί η κατάσταση εφεδρείας.
125. Παρότι μόνο ελάχιστα κράτη μέλη διαθέτουν διατάξεις για αυτήν την κατάσταση και σε γενικές γραμμές η ανάθεση υπηρεσίας με ενδιάμεση περίοδο ανάπαυσης ελέγχεται μόνο μέσω των βέλτιστων πρακτικών των αερομεταφορέων, ο Οργανισμός διαπιστώνει βελτίωση της ασφάλειας σε μια εναρμονισμένη προσέγγιση. Την άποψη αυτή συμμερίζονται οι ενδιαφερόμενοι, ιδίως επειδή ο κανόνας αυτός θα καταστήσει την κανονιστική επιτήρηση αυτού του θέματος ευκολότερη.

126. Οι γενικές απαιτήσεις περιγράφονται στους εκτελεστικούς κανόνες. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης αναπαράγει τις τρέχουσες πρακτικές σε ορισμένα κράτη μέλη.

### **Περίοδοι ανάπαυσης**

127. Η παράγραφος ORO.FTL.235 αναπαράγει τις απαιτήσεις ανάπαυσης οι οποίες είναι πολύ γνωστές από το Τμήμα IZ. Ο Οργανισμός προτείνει λύσεις στο σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης στις περιπτώσεις όπου, σύμφωνα με το άρθρο 8, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν εθνικές διατάξεις ή όπου στη συνεισφορά των ενδιαφερόμενων και την εξέταση της επιστημονικής βιβλιογραφίας επισημαίνεται η ανάγκη να προταθεί περαιτέρω κανονιστική ρύθμιση. Οι κανονιστικές παράμετροι για την ελάχιστη ανάπαυση συμπεριλαμβάνονται στους εκτελεστικούς κανόνες και είναι ίδιες με τις διατάξεις του τμήματος IZ ως εξής:
- a- Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης στην έδρα βάσης
128. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει στην έδρα βάσης είναι ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας, και πάντως όχι μικρότερη των 12 ωρών.
- b- Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης
129. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει εκτός έδρας βάσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας, και πάντως όχι μικρότερη των 10 ωρών. Εκτός έδρας βάσης, τα μέλη πληρώματος δεν μετακινούνται με δικά τους μέσα και από το αεροδρόμιο προς στον τόπο ανάπαυσης. Διατηρείται η απαίτηση να περιλαμβάνει η περίοδος ανάπαυσης δυνατότητα ύπνου 8 ωρών επιπλέον του χρόνου για τη μετακίνηση και τις φυσιολογικές ανάγκες.
- c- Περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης ανάρρωσης
130. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για τις παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης ανάρρωσης προσομοιάζουν εκείνες του τμήματος IZ. Ωστόσο, κατόπιν της συνεισφοράς των ενδιαφερόμενων, που υποστηρίζεται από επιστημονικά στοιχεία, καταργήθηκε η δυνατότητα να αποφασίζουν τα κράτη μέλη ότι η δεύτερη τοπική νύκτα μπορεί να ξεκινήσει στις 04:00. Η ελάχιστη περιοδική παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης ανάρρωσης είναι 36 ώρες, συμπεριλαμβανομένων δύο τοπικών νυκτών, ώστε να μην μεσολαβούν ποτέ περισσότερες από 168 ώρες μεταξύ της λήξης της μίας περιοδικής παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης ανάρρωσης και της έναρξης της επόμενης.
131. Παρά το γεγονός ότι τα επιστημονικά στοιχεία όσον αφορά την ποσοτικοποίηση της σωρευτικής κόπωσης είναι ελάχιστα, κάποιοι ενδιαφερόμενοι έχουν προτείνει την περιοδική αύξηση της παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης ανάρρωσης. Ένα τέτοιο μέτρο βρήκε επίσης υποστήριξη στην επιστημονική αξιολόγηση της ΕΠΤ 2010-14.
132. Η περιοδική παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης ανάρρωσης αυξάνεται σε δύο ημέρες δύο φορές κάθε μήνα.
- d- Μειωμένη ανάπαυση
133. Οι μειωμένες ρυθμίσεις ανάπαυσης υπόκεινται επί του παρόντος στις διατάξεις του άρθρου 8. Η χρήση τους είναι ευρέως αποδεκτή ώστε να είναι δυνατή η ανάρρωση από υπηρεσία που προκαλεί διαταραχή του ύπνου και να επιτρέπονται συγκεκριμένες λειτουργίες. Σε γενικές γραμμές βασίζονται στην αρχή ότι η περίοδος πτητικής υπηρεσίας που ακολουθεί μειωμένη ανάπαυση μειώνεται κατά το χρονικό διάστημα του οποίου υπολειπόταν η περίοδος ανάπαυσης. Επιπλέον, η ελλιπής ανάπαυση πρέπει να καλυφθεί στην επόμενη ανάπαυση. Κάποια κράτη μέλη περιορίζουν επίσης τη συχνότητα της μειωμένης ανάπαυσης μεταξύ 2 επαναλαμβανόμενων περιόδων ανάρρωσης ή σε 1 μήνα.
134. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης καθορίζει ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης στο πλαίσιο διατάξεων μειωμένης ανάπαυσης στην έδρα βάσης και εκτός αυτής. Οι ακόλουθες

απαιτήσεις μειωμένης ανάπαυσης έχουν την υποστήριξη της πλειοψηφίας των ενδιαφερόμενων:

- Οι ελάχιστες περίοδοι μειωμένης ανάπαυσης στο πλαίσιο μειωμένων ρυθμίσεων ανάπαυσης είναι 12 ώρες στην έδρα βάσης και 10 ώρες εκτός έδρας βάσης.
- Η μειωμένη ανάπαυση χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης.
- Η περίοδος ανάπαυσης που έπεται της μειωμένης ανάπαυσης παρατείνεται κατά τη διαφορά μεταξύ της μη μειωμένης ελάχιστης περιόδου ανάπαυσης (όπως ορίζεται στους εκτελεστικούς κανόνες) και της μειωμένης ανάπαυσης.
- Η περίοδος πτητικής υπηρεσίας που έπεται της μειωμένης ανάπαυσης μειώνεται κατά τη διαφορά μεταξύ της μη μειωμένης ελάχιστης περιόδου ανάπαυσης (όπως ορίζεται στους εκτελεστικούς κανόνες) και της μειωμένης ανάπαυσης.
- Υπάρχουν το πολύ 2 περίοδοι μειωμένης ανάπαυσης μεταξύ 2 περιοδικών παρατεταμένων περιόδων ανάπαυσης ανάρρωσης.

e- Διάσχιση ζωνών ώρας

135. Το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης συμπληρώνει τους εκτελεστικούς κανόνες για να αντισταθμίζονται οι επιπτώσεις των διαφορών ζωνών ώρας. Οι επιπτώσεις των διαφορών ζωνών ώρας και ο τρόπος αντιστάθμισης τους είναι χωρίς αμφιβολία ένα άκρως περίπλοκο ζήτημα. Αναγνωρίζοντας την περιπλοκότητα αυτού του ζητήματος, το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης απαιτεί από τους αερομεταφορείς να παρακολουθούν τις περιστροφές (όπως περιγράφεται στην παράγραφο 65) και τους συνδυασμούς όσον αφορά τις επιπτώσεις τους στην κόπωση των πληρωμάτων.
136. Παρέχεται επιπρόσθετη ανάπαυση κατά την επιστροφή στην έδρα βάσης, αν σε μια περίοδο πτητικής υπηρεσίας ενέχεται διαφορά 4 ή περισσότερων ωρών μεταξύ της τοπικής ώρας στο σημείο αναχώρησης και της τοπικής ώρας στο σημείο άφιξης. Η επιπρόσθετη ανάπαυση μετράται σε τοπικές νύκτες, επειδή, σύμφωνα με την επιστημονική βιβλιογραφία ο σημαντικότερος zeitgeber<sup>21</sup> για το βιολογικό ρολόι είναι ο ρυθμός ημέρας-νύκτας.
137. Η εισαγωγή της «ώρας αναφοράς», όπως περιγράφεται στην παράγραφο 63, απλουστεύει τον υπολογισμό της επιπλέον ανάπαυσης που πρέπει να παρέχεται στην έδρα βάσης, ιδίως αν τα μέλη πληρώματος στην ίδια περιστροφή έχουν την έδρα βάσης τους σε γειτονικές ζώνες ώρας.
138. Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης μετά από μια περιστροφή, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 136, είναι τουλάχιστον 2 τοπικές νύκτες και αυξάνεται ως συνάρτηση του χρόνου που έχει παρέλθει από την προσέλευση για περιστροφή που περιλαμβάνει διαφορά ώρας τουλάχιστον 4 ωρών σε σχέση με την ώρα αναφοράς και της μέγιστης διαφοράς ώρας μεταξύ της ώρας αναφοράς και της τοπικής ώρας της περιοχής όπου ένα μέλος πληρώματος αναπαύεται κατά τη διάρκεια μιας περιστροφής.

<sup>21</sup> **Zeitgeber** (από τα [γερμανικά](#) όπου σημαίνει «αυτός που δίνει χρόνο» ή «συντονιστής») είναι κάθε εξωγενές (εξωτερικό) ερέθισμα που συντονίζει το ενδογενές σύστημα χρόνου (βιολογικό ρολόι) ενός οργανισμού με τον 24ωρο κύκλο φωτός/σκότους της γης. Ο ισχυρότερος zeitgeber τόσο για τα φυτά όσο και για τα ζώα είναι το φως. Οι μη φωτικοί zeitgeber περιλαμβάνουν τη θερμοκρασία, τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις, το φαρμακολογικό χειρισμό, την άσκηση τα μοντέλα κατανάλωσης τροφής/ποτού. Για τη διατήρηση του συντονισμού ρολογιού-περιβάλλοντος, οι zeitgeber οδηγούν σε μεταβολές στις συγκεντρώσεις των μοριακών συστατικών του ρολογιού σε επίπεδα σύμφωνα με το κατάλληλο στάδιο στον 24ωρο κύκλο, μια διαδικασία που ονομάζεται [παρασυρμός](#). [·[Πηγή: Wikipedia].]

139. Ο αριθμός των ελάχιστων τοπικών νυκτών ανάπαυσης στην έδρα βάσης για την αντιστάθμιση των διαφορών ζωνών ώρας αποτυπώνεται σε ένα φιλικό προς το χρήστη πίνακα στο σχέδιο προδιαγραφών πιστοποίησης. Αυτός ο πίνακας μεταφέρει επιστημονικές αρχές, όπως εξηγήθηκε κατά τη διάρκεια της επιστημονικής αξιολόγησης της ΕΠΤ 2010-14. Για την περίπτωση μεταβάσεων περιστροφών προς αντίθετες κατευθύνσεις, το σχέδιο προδιαγραφών πιστοποίησης προβλέπει μία πρόσθετη τοπική νύχτα ανάπαυσης στην έδρα βάσης.
140. Εκτός της έδρα βάσης η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης είναι τουλάχιστον ίση με την προηγηθείσα υπηρεσία και πάντως όχι μικρότερη των 14 ωρών.
- f- Προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου
141. Ανεξάρτητα από το γεγονός ότι μόνο ένα κράτος μέλος περιλαμβάνει την έννοια της «έναρξης νωρίς» και της «λήξης αργά» στις απαιτήσεις του σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης, οι ενδιαφερόμενοι έχουν βρει επαρκή επιστημονικά στοιχεία για να τεκμηριώσουν την ανάγκη για αντιστάθμιση της πρόσθετης σωρευτικής κόπωσης λόγω προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 66.
142. Μελέτες που διεξήχθησαν στα κράτη μέλη που περιορίζουν τον αριθμό περιόδων υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς σε ένα χρονικό διάστημα υπηρεσίας έχουν δείξει ότι η εναλλαγή των μεταβάσεων από το ένα είδος υπηρεσίας στο άλλο είναι πάρα πολύ κουραστική. Ο περιορισμός του διαδοχικού αριθμού αυτών των περιόδων υπηρεσίας μπορεί, συνεπώς, να μην είναι το πιο αποτελεσματικό μέτρο για την αντιστάθμιση της απώλειας ύπνου, επειδή ο περιορισμός αυτός ενθαρρύνει τους αερομεταφορείς να χρονοπρογραμματίζουν μεταβάσεις μόλις επιτευχθεί το όριο για παράδειγμα των περιόδων πτητικής υπηρεσίας που ξεκινούν νωρίς.
143. Η ανάγκη για αντιστάθμιση της σωρευτικής απώλειας ύπνου που ακολουθεί τις εν λόγω περιόδους υπηρεσίας και τις μεταβάσεις μεταξύ των εν λόγω περιόδων είναι αποδεκτή από την πλειοψηφία των ενδιαφερόμενων. Στο πλαίσιο της επιστημονικής αξιολόγησης της ΕΠΤ 2010-14 επίσης προτάθηκε η συμπερίληψη κάποιου είδους αντισταθμιστικών μέτρων.
144. Ως εκ τούτου, το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης προβλέπει την αύξηση της δεύτερης παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης ανάρρωσης σε 60 ώρες για μέλος πληρώματος που εκτελεί 4 ή περισσότερες περιόδους πτητικής υπηρεσίας που χαρακτηρίζονται ως «προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου» μεταξύ 2 παρατεταμένων περιόδων ανάπαυσης ανάρρωσης. Επίσης, αν στην έδρα βάσης σχεδιάζεται μετάβαση από υπηρεσία που τελειώνει αργά/νυκτερινή υπηρεσία σε υπηρεσία που ξεκινά νωρίς, η περίοδος ανάπαυσης μεταξύ των 2 περιόδων πτητικής υπηρεσίας πρέπει να περιλαμβάνει μία τοπική νύχτα. Τα μέτρα αυτά υποστηρίζονται από τους ενδιαφερόμενους.
145. Οι πολιτισμικές διαφορές που σχετίζονται με την ώρα της ημέρας (βλέπε επίσης παράγραφο 66) και η προκύπτουσα προσαρμογή των ορισμών καθιστούν αναγκαία μια τροποποίηση του παραρτήματος II-Απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές για τις αεροπορικές δραστηριότητες (Μέρος ARO) του σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες. Περιλαμβάνονται οι ακόλουθες απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές: Η αρμόδια αρχή προσδιορίζει τα προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου ως «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς» ή ως «τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά» για όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές υπό την επιτήρησή της.
- g- Διαδοχικές λειτουργίες
146. Η παράγραφος ORO.FTL.235 περιλαμβάνει μια διάταξη που επιτρέπει την εφαρμογή στην έδρα βάσης των απαιτήσεων για ελάχιστη ανάπαυση εκτός έδρας βάσης αν ο αερομεταφορέας παρέχει στο μέλος πληρώματος κατάλληλο κατάλυμα. Σε αυτή την



περίπτωση τα μέλη πληρώματος δεν χρειάζεται να μετακινούνται με δικά τους προς και από το αεροδρόμιο. Αυτή η πρακτική ήδη επιτρέπεται σύμφωνα με το τμήμα ΙΖ.

147. Ανάλογη εξαίρεση από το γενικό κανόνα για αντισταθμιστική ανάπαυση στην έδρα βάσης περιλαμβάνεται στο σχέδιο προδιαγραφών πιστοποίησης για την απαίτηση ανάπαυσης έπειτα από μεταβάσεις μεταξύ ζωνών ώρας. Και σε αυτήν την περίπτωση η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης μπορεί να εφαρμοστεί στην έδρα βάσης εφόσον ο αερομεταφορέας παρέχει στο μέλος πληρώματος κατάλληλο κατάλυμα.

#### **Διατροφή**

148. Η απαίτηση στο τμήμα ΙΖ για τη δυνατότητα γεύματος και ποτού αναπαράγεται στους εκτελεστικούς κανόνες. Επιπλέον και προκειμένου να διευκολυνθεί η κανονιστική επιτήρηση, οι αερομεταφορείς πρέπει να καθορίζουν στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας με ποιο τρόπο διασφαλίζουν τη διατροφή των μελών πληρώματος κατά τη διάρκεια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας.

#### **Αρχεία**

149. Η παράγραφος ORO.FTL.245 απαιτεί από τους αερομεταφορείς, όπως ακριβώς και το τμήμα ΙΖ, να τηρούν *ατομικά* αρχεία για κάθε μέλος πληρώματος που περιλαμβάνουν:

- τους χρόνους πτήσης·
- την έναρξη, διάρκεια και λήξη κάθε περιόδου υπηρεσίας και περιόδου πτητικής υπηρεσίας· και
- τις περιόδους ανάπαυσης και τις ημέρες που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας.

Επιπλέον των αρχείων που περιέχουν αυτά τα στοιχεία και προκειμένου να καθιστάται δυνατή η κανονιστική επιτήρηση της απαίτησης για την αύξηση της παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης ανάρρωσης στην περίπτωση αλλαγής της βάσης, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 77, θα τηρούνται στοιχεία σχετικά με την *ανατεθείσα έδρα βάσης*.

150. Η γενική απαίτηση για τη θέσπιση ενός συστήματος που θα επιτρέπει την αξιόπιστη ιχνηλασιμότητα όλων των εκτελούμενων δραστηριοτήτων<sup>22</sup> εξηγείται περαιτέρω με τη συμπερίληψη της υποχρέωσης τήρησης αναφορών σχετικά με παρατεταμένες περιόδους πτητικής υπηρεσίας και μειωμένες περιόδους ανάπαυσης.

151. Για να διευκολύνει τα μεμονωμένα μέλη πληρώματος στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από την παράγραφο CAT.GEN.MPA.100<sup>23</sup> σχετικά με την παροχή σε κάθε αερομεταφορέα των στοιχείων που απαιτούνται για το χρονοπρογραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης όταν αναλαμβάνουν υπηρεσία για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς, οι αερομεταφορείς οφείλουν να παρέχουν, εφόσον τους ζητηθεί, αντίγραφα των ατομικών αρχείων χρόνων πτήσης και υπηρεσίας και περιόδων ανάπαυσης στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος και σε άλλον αερομεταφορέα σε σχέση με μέλος πληρώματος που είναι ή καθίσταται μέλος πληρώματος του εν λόγω αερομεταφορέα.

#### **V. Αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων**

152. Εντοπίστηκαν και συνοψίζονται παρακάτω οι ακόλουθες επιπτώσεις. Βλέπε προσάρτημα Ι για την πλήρη αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων.

#### **Επίπτωση στην ασφάλεια**

---

<sup>22</sup> [Σχέδιο κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.](#)

<sup>23</sup> [Σχέδιο κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες.](#)

Γενικά

- Εναρμονισμένα πρότυπα ασφάλειας υψηλού επιπέδου στην ΕΕ-27+4, με τη θέσπιση ενιαίων απαιτήσεων ασφάλειας για όλες τις πτυχές των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και των απαιτήσεων ανάπαυσης.

Έδρα βάσης

- Μία ενιαία θέση αεροδρομίου που ανατίθεται με μεγάλο βαθμό μονιμότητας.
- Αυξημένη παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης ανάρρωσης πριν από την έναρξη της υπηρεσίας έπειτα από αλλαγή έδρας βάσης.
- Η μετακίνηση μεταξύ της παλιάς και της νέας έδρας βάσης προσμετράται ως υπηρεσία (είτε ως μεταφορά είτε ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας).
- Τα αρχεία για την ανατεθείσα έδρα βάσης θα τηρούνται για 24 μήνες.

Σωρευμένη κόπωση

- Βελτιωμένη απαίτηση για παρατεταμένη ανάπαυση ανάρρωσης καταργώντας τη δυνατότητα για ώρα προσέλευσης μετά από παρατεταμένη ανάπαυση ανάρρωσης νωρίτερα από τις 06:00.
- Πρόσθετο όριο σωρευτικής υπηρεσίας ανά 14 ημέρες.
- Πρόσθετο κυλιόμενο όριο ανά 12 ημερολογιακούς μήνες.
- Εκτεταμένη παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης ανάρρωσης δύο φορές μηνιαίως.
- Αυξημένη παρατεταμένη ανάπαυση ανάρρωσης για αντιστάθμιση των προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου.

Μέγιστη βασική ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας

- Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας περιορίζεται σε 11 ώρες παρατείνεται ώστε να καλύπτει το δωδεκάωρο μεταξύ 17:00 και 5:00.

Προγραμματισμένες παρατάσεις περιόδου πτητικής υπηρεσίας

- Αφαιρέθηκε η δυνατότητα προγραμματισμού παρατάσεων για τις λιγότερες ευνοϊκές περιόδου έναρξης.

Παράταση περιόδου πτητικής υπηρεσίας λόγω ανάπαυσης εν πτήσει

- Παράταση με βάση την ποιότητα της εγκατάστασης ανάπαυσης εν πτήσει.
- Δεν επιτρέπεται η παράταση λόγω ανάπαυσης εν πτήσει σε καθίσματα της οικονομικής θέσης.

Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη

- Διαδικασία προσέλευσης χωρίς χαρακτήρα τιμωρίας.

Μεικτή υπηρεσία

- Καθορισμένα ελάχιστα πρότυπα για το κατάλυμα και το κατάλληλο κατάλυμα.
- Προστασία της ωφέλιμης διάρκειας της διακοπής εξαιρώντας από τη διακοπή την υπηρεσία μετά και πριν από την πτήση και τη μετακίνηση.

Επιφυλακή στο αεροδρόμιο

- Καθορισμένα ελάχιστα πρότυπα για το κατάλυμα κατά τη διάρκεια της επιφυλακής στο αεροδρόμιο.
- Περίοδος πτητικής υπηρεσίας μειωμένη κατά το χρόνο της διάρκειας της επιφυλακής στο αεροδρόμιο που υπερβαίνει τις 4 ώρες και που εκτελείται τις νυκτερινές ώρες.

- Περιορισμένη διάρκεια του συνδυασμού της επιφυλακής στο αεροδρόμιο και της περιόδου πτητικής υπηρεσίας όταν το μέλος πληρώματος κληθεί να αναλάβει υπηρεσία (για περιόδους πτητικής υπηρεσίας με προσαυξημένο πλήρωμα και αν δεν προγραμματίζεται διακοπή στο έδαφος).
- Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης μετά την επιφυλακή στο αεροδρόμιο ίση με την περίοδο της υπηρεσίας.

#### Επιφυλακή εκτός της επιφυλακής στο αεροδρόμιο

- Η διάρκεια περιορίζεται σε 16 ώρες.
- Ποσοστό 25% της διάρκειας της επιφυλακής προσμετράται για τον υπολογισμό του σωρευτικού χρόνου υπηρεσίας.
- Περίοδος πτητικής υπηρεσίας μειωμένη κατά το χρόνο της διάρκειας της επιφυλακής που υπερβαίνει τις 8 ώρες.
- Ο αερομεταφορέας καθορίζει τον εύλογο χρόνο απόκρισης μεταξύ της κλήσης για ανάληψη υπηρεσίας και της ώρας προσέλευσης.
- Της επιφυλακής πρέπει να έπεται περίοδος ανάπαυσης.

#### Μειωμένη ανάπαυση

- Προστατευόμενη δυνατότητα ύπνου 8 ωρών.
- Οι επιπτώσεις στη σωρευτική κόπωση μετριάζονται από την παράταση της ελάχιστης περιόδου ανάπαυσης και τη μείωση της μέγιστης περιόδου πτητικής υπηρεσίας μετά τη μειωμένη ανάπαυση.
- Συνεχής παρακολούθηση της απόδοσης του κανόνα με διαχείριση κινδύνων κόπωσης.

#### Ανάπαυση για την αντιστάθμιση των διαφορών ζώνης ώρας

- Αυξημένη ανάπαυση στον προορισμό.
- Παρακολούθηση των επιπτώσεων κόπωσης των περιστροφών.
- Πρόσθετη ανάπαυση μετά από περιστροφές ανατολής-δύσης/δύσης-ανατολής.
- Η ελάχιστη ανάπαυση στην έδρα βάσης μετράται σε τοπικές νύκτες με τουλάχιστον 2 τοπικές νύκτες μετά από σημαντικές μεταβάσεις μεταξύ (4 ή περισσότερων) ζωνών ώρας.

#### Εκπαίδευση σε θέματα διαχείρισης της κόπωσης

- Είναι υποχρεωτική η αρχική και περιοδική εκπαίδευση για τα μέλη πληρώματος, το προσωπικό χρονοπρογραμματισμού υπηρεσίας των μελών πληρώματος και το σχετικό προσωπικό διαχείρισης.

#### Άλλα στοιχεία

- Απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς σχετικά με τον καθορισμό στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του τρόπου με τον οποίο διασφαλίζεται η διατροφή.
- Βελτιωμένες απαιτήσεις για την τήρηση αρχείων.

#### **Κοινωνικές επιπτώσεις**

Οι κοινωνικές επιπτώσεις αναμένεται να είναι περιορισμένες καθώς ο κανόνας αποτελεί μια προσεκτική και ισορροπημένη επικαιροποίηση του τμήματος IZ.

#### **Οικονομικές επιπτώσεις**

Συνολικά εκτιμάται ότι η πρόταση του Οργανισμού θα έχει μικρό οικονομικό αντίκτυπο. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους θα πρέπει να αντιμετωπίσουν αμελητέο οικονομικό

αντίκτυπο, ενώ οι εθνικοί αερομεταφορείς, οι περιφερειακοί αερομεταφορείς και οι εμπορευματικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να αντιμετωπίσουν περιορισμένο οικονομικό αντίκτυπο. Οι αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων μπορεί να υποστούν σημαντικότερο οικονομικό αντίκτυπο, ιδίως λόγω της απαγόρευσης της χρήσης των καθισμάτων της οικονομικής θέσης ως εγκατάσταση ανάπαυσης εν πτήσει, αλλά αυτό θα αντισταθμιστεί από τα σχετικές βελτιώσεις της ασφάλειας. Επιπλέον, η ευελιξία που παρέχει η χρήση των προδιαγραφών πιστοποίησης στον τομέα αυτό, σε συνδυασμό με κατάλληλα μέτρα μετάβασης θα παρέχουν στους αερομεταφορείς ναυλωμένων πτήσεων την ευκαιρία να αναπτύξουν εναλλακτικές εγκαταστάσεις ανάπαυσης εν πτήσει σύμφωνες τόσο με το οικονομικό μοντέλο τους όσο και με την απαίτηση για υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας.

### **Επιπτώσεις στον κανονιστικό συντονισμό και την εναρμόνιση**

Θετικός αντίκτυπο στην εναρμόνιση αναμένεται από την παρούσα πρόταση του Οργανισμού. Ο κανόνας θα βελτιώσει τους κοινούς κανόνες στην ΕΕ συμβάλλοντας έτσι στο θεμιτό ανταγωνισμό. Μέχρι στιγμής οι κανονισμοί σχετικά με την κόπωση των πληρωμάτων δεν έχουν αναγνωριστεί ως θέμα εναρμόνισης μεταξύ του Οργανισμού και της κύριας διεθνούς αντίστοιχης υπηρεσίας. Επιπλέον, ο κανόνας δεν αποτελεί θεμελιώδη αλλαγή στον ισχύοντα κανόνα, ως εκ τούτου, οι επιπτώσεις στο διεθνή συντονισμό και την εναρμόνιση αναμένεται να είναι αμελητέες.

Κολωνία, 28<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2012

P. GOUDOU

Εκτελεστικός Διευθυντής