



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, ΧΧΧ  
[...]<sup>C</sup>

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της [...]

**για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... για τον καθορισμό τεχνικών  
απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις αεροπορικές  
δραστηριότητες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του  
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**

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

της

**για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**

### Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Έχοντας υπόψη: τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../... καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, οι εκτελεστικοί κανόνες που αφορούν το χρόνο πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης αρχικά θα περιλαμβάνουν όλες τις ουσιαστικές διατάξεις του τμήματος ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα πρόσφατα επιστημονικά και τεχνικά στοιχεία.
- (3) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../... θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συμπεριλάβει περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης.
- (4) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. .../... λαμβάνονται υπόψη τα όρια και τα ελάχιστα πρότυπα που έχει ήδη καθορίσει η οδηγία 2000/79/ΕΚ (5). Τα όρια που καθορίζονται στην οδηγία θα πρέπει να τηρούνται πάντα για τους μετακινούμενους εργαζόμενους στην πολιτική αεροπορία. Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../... και άλλες διατάξεις που εγκρίνονται δυνάμει του παρόντα κανονισμού σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να είναι ευρύτερες και συνεπώς να παρέχουν λιγότερη προστασία σε αυτούς τους εργαζόμενους. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού ισχύουν επίσης με την επιφύλαξη της εθνικής περισσότερο προστατευτικής κοινωνικής νομοθεσίας.
- (5) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και τους υπέβαλε υπό μορφή γνώμης στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

---

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 79 της 13.3.2008, σ. 1.

## ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

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

1. Στο άρθρο 2, εισάγεται ο ακόλουθος ορισμός:

«Ως “ναυλωμένη πτήση” νοείται, για το σκοπό των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, μη τακτική κατ' απαίτηση πτήση εμπορικών αερομεταφορών με αεροπλάνο με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση επιβατών (ΜΟΡSС) 19 ή λιγότερων θέσεων.»

2. Η παράγραφος 1 στοιχείο α) του άρθρου 8 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«Άρθρο 8

#### **Περιορισμοί χρόνου πτήσης**

Οι περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας υπόκεινται στα ακόλουθα:

Οι αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα θα συμμορφώνονται με το τμήμα FTL του παραρτήματος III. Οι ακόλουθες δραστηριότητες εμπορικών αερομεταφορών δεν υπόκεινται στο τμήμα FTL του παραρτήματος III:

ναυλωμένες πτήσεις με αεροπλάνο·

πτήσεις ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης με αεροπλάνο· και

πτητικές λειτουργίες μονομελούς πληρώματος με αεροπλάνο.

Έως τη θέσπιση των σχετικών εκτελεστικών κανόνων για τις εν λόγω δραστηριότητες, ισχύουν το άρθρο 8 παράγραφος 4 και το τμήμα IZ του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, καθώς και οι σχετικές εθνικές εξαιρέσεις με βάση εκτιμήσεις του κινδύνου ασφάλειας που διεξάγονται από τις αρμόδιες αρχές.»

3. Στο παράρτημα II, προστίθενται οι ακόλουθες νέες παράγραφοι:

«ARO.OPS.230 Καθορισμός προγραμμάτων διαταραχής του ύπνου

Για το σκοπό των περιορισμών χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, η αρμόδια αρχή καθορίζει, σύμφωνα με τους ορισμούς του "τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς" και του "τύπου έναρξης και λήξης της εργασίας αργά" στην παράγραφο ORO.FTL.105, ποιος από τους δύο τύπους προγραμμάτων εργασίας διαταραχής του ύπνου ισχύει για όλους τους αερομεταφορείς υπό την επιτήρησή της που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές.»

ARO.OPS.235 Έγκριση ατομικών συστημάτων προδιαγραφών χρόνου πτήσης

Η αρμόδια αρχή εγκρίνει τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που προτείνουν οι αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές εφόσον οι τελευταίοι έχουν αποδείξει συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το τμήμα FTL του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού.

α) Όταν ένας αερομεταφορέας προτείνει σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης το οποίο αποκλίνει από τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, η αρμόδια αρχή

εφαρμόζει τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

- β) Όταν ένας αερομεταφορέας προτείνει σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης το οποίο παρεκκλίνει από τους εφαρμοστέους εκτελεστικούς κανόνες, η αρμόδια αρχή εφαρμόζει τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- γ) Οι εγκεκριμένες αποκλίσεις ή παρεκκλίσεις υπόκεινται σε ανεξάρτητη επιστημονική και ιατρική αξιολόγηση κατόπιν της εφαρμογής της απόκλισης ή της παρέκκλισης.

4. Στο παράρτημα ΙΙΙ συμπεριλαμβάνεται ένα νέο τμήμα FTL σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 2

Εντός τριετίας από την έναρξη ισχύος, ο Οργανισμός πρέπει να εξετάσει την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα ΙΙ και ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) .../... Η εν λόγω εξέταση πρέπει να βασίζεται σε επιχειρησιακά δεδομένα που έχουν συλλεγεί σε βάθος χρόνου μετά την έναρξη ισχύος και να επικεντρώνεται τουλάχιστον στα ακόλουθα:

1. επιπτώσεις χρόνων υπηρεσίας άνω των 13 ωρών κατά το ευνοϊκότερο διάστημα της ημέρας·
2. επιπτώσεις χρόνων υπηρεσίας άνω των 10 ωρών κατά το λιγότερο ευνοϊκό διάστημα της ημέρας·
3. επιπτώσεις χρόνων υπηρεσίας άνω των 11 ωρών για μέλη πληρώματος των οποίων η κατάσταση εγκλιματισμού δεν είναι γνωστή·
4. πιθανές επιπτώσεις του υψηλού επιπέδου τομέων (>6) στην αυτοσυγκέντρωση του πληρώματος· και
5. επιπτώσεις των προγραμματιών εργασίας διαταραχής του ύπνου στα αθροιστικά όρια.

#### Άρθρο 3

1. Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται εντός [1 έτους από την έναρξη της ισχύος του].
3. Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εξακολουθούν να εφαρμόζουν το άρθρο 8 παράγραφος 4 και την παράγραφο OPS 1.1115 του τμήματος ΙΖ του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και τις σχετικές εθνικές εξαιρέσεις με βάση εκτιμήσεις του κινδύνου ασφάλειας που διεξάγονται από τις αρμόδιες αρχές αντί της παραγράφου ORO.FTL.210 στοιχείο ε) για διάστημα έως [2 ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].
4. Όταν ένα κράτος μέλος κάνει χρήση των διατάξεων της παραγράφου 2, το κοινοποιεί στην Επιτροπή και τον Οργανισμό. Η σχετική κοινοποίηση περιγράφει την αιτιολογία και τη διάρκεια της εν λόγω παρέκκλισης καθώς και το πρόγραμμα

εφαρμογής, το οποίο περιέχει τις προβλεπόμενες ενέργειες και το σχετικό χρονοδιάγραμμα.

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

Βρυξέλλες, ...

*Για την Επιτροπή*

*Μέλος της Επιτροπής*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΜΕΡΟΣ-ΟΡΟ (ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ)

#### Τμήμα — Περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης

##### Ενότητα 1

##### Γενικά

##### ΟΡΟ.FTL.100 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας αερομεταφορέας όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη πληρώματος.

##### ΟΡΟ.FTL.105 Ορισμοί

Για το σκοπό του παρόντος τμήματος νοούνται ως:

«Εγκλιματισμένος/η»: το μέλος πληρώματος που είναι εγκλιματισμένο σε ζώνη ώρας εύρους 2 ωρών που περιβάλλει την τοπική ώρα του σημείου αναχώρησής του/της. Όταν η τοπική ώρα του σημείου όπου αρχίζει η υπηρεσία διαφέρει κατά περισσότερες από 2 ώρες από την ώρα του τόπου όπου λήγει η υπηρεσία, το μέλος πληρώματος θεωρείται εγκλιματισμένο σύμφωνα με τις τιμές του παρακάτω πίνακα για τον υπολογισμό της μέγιστης ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας.

Διαφορά ώρας (h) μεταξύ της ώρας αναφοράς και της τοπικής ώρας όπου το μέλος πληρώματος αρχίζει την επόμενη υπηρεσία	Χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την αναφορά σε ώρα αναφοράς				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

«B» σημαίνει ότι το μέλος πληρώματος είναι εγκλιματισμένο στην τοπική ώρα της ζώνης ώρας αναχώρησης,

«D» σημαίνει ότι το μέλος πληρώματος είναι εγκλιματισμένο στην τοπική ώρα όπου αρχίζει την επόμενη υπηρεσία του/της, και

«X» σημαίνει ότι η κατάσταση εγκλιματισμού του μέλους πληρώματος δεν είναι γνωστή.

«Κατάλυμα»: για το σκοπό της επιφυλακής ή της μεικτής υπηρεσίας, ένα ήσυχο και αναπαυτικό μέρος στο οποίο δεν έχει πρόσβαση το κοινό, το οποίο διαθέτει δυνατότητα ελέγχου του φωτισμού και της θερμοκρασίας, κατάλληλη επίπλωση ώστε να παρέχει στο μέλος πληρώματος τη δυνατότητα ύπνου, με επαρκή χωρητικότητα για όλα τα μέλη πληρώματος που είναι παρόντα την ίδια στιγμή και με πρόσβαση σε τροφή και ποτό.

«Υπηρεσία στο αεροδρόμιο»: μια προανακοινωθείσα και καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία το μέλος πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής του αερομεταφορέα, να βρίσκεται στο αεροδρόμιο και να είναι άμεσα διαθέσιμο να αναλάβει καθήκοντα πτήσης, μεταφοράς ή άλλα καθήκοντα.

«Προσαυξημένο πλήρωμα πτήσης»: το πλήρωμα πτήσης του οποίου ο αριθμός των μελών υπερβαίνει τον ελάχιστο αριθμό που απαιτείται για την πτήση του αεροσκάφους και επιτρέπει σε κάθε μέλος πληρώματος πτήσης να αφήσει την καθορισμένη θέση του και να αντικατασταθεί από άλλο μέλος του πληρώματος πτήσης με τα κατάλληλα προσόντα για ανάπαυση κατά την πτήση.

«Διακοπή»: η χρονική περίοδος, διάρκειας μικρότερης της περιόδου ανάπαυσης, εντός περιόδου πτητικής υπηρεσίας, η οποία προσμετράται ως υπηρεσία και κατά τη διάρκεια της οποίας το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο παντός καθήκοντος.

«Καθυστερημένη προσέλευση»: η αναβολή προγραμματισμένης περιόδου πτητικής υπηρεσίας από τον αερομεταφορέα πριν το μέλος πληρώματος αποχωρήσει από τον τόπο ανάπαυσής του.

«Πρόγραμμα εργασίας διαταραχής του ύπνου»: το φύλλο υπηρεσίας ενός μέλους πληρώματος που αποτελείται από περίοδο πτητικής υπηρεσίας ή από συνδυασμό περιόδων πτητικής υπηρεσίας που αρχίζουν, τελειώνουν ή διεισδύουν σε οποιοδήποτε τμήμα της ημέρας ή της νύχτας όπου το μέλος πληρώματος είναι εγκλιματισμένο, διακόπτοντας τη δυνατότητα ύπνου κατά το βέλτιστο χρονικό διάστημα ύπνου. Ένα πρόγραμμα εργασίας μπορεί να προκαλέσει διαταραχή του ύπνου λόγω έναρξης της εργασίας νωρίς, λήξης της αργά και νυκτερινής υπηρεσίας.

α) «Τύπος έναρξης και λήξης της εργασίας νωρίς» του προγράμματος εργασίας διαταραχής του ύπνου:

(1) για «έναρξη νωρίς», περίοδος υπηρεσίας που αρχίζει κατά το χρονικό διάστημα από 05:00 έως 05:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος πληρώματος· και

(2) για «λήξη αργά», περίοδος υπηρεσίας που λήγει κατά το χρονικό διάστημα από 23:00 έως 01:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος πληρώματος.

β) «Τύπος έναρξης και λήξης της εργασίας αργά» του προγράμματος εργασίας διαταραχής του ύπνου:

(1) για «έναρξη νωρίς», περίοδος υπηρεσίας που αρχίζει κατά το χρονικό διάστημα από 05:00 έως 06:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος πληρώματος· και

(2) για «λήξη αργά», περίοδος υπηρεσίας που λήγει κατά το χρονικό διάστημα από 00:00 έως 01:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος πληρώματος.

γ) «Νυκτερινή υπηρεσία»: περίοδος υπηρεσίας που διεισδύει σε οποιοδήποτε τμήμα του χρονικού διαστήματος από 02:00 έως 04:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το πλήρωμα.

«Υπηρεσία»: κάθε καθήκον που εκτελεί το μέλος πληρώματος για τον αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων της πτητικής υπηρεσίας, της διοικητικής εργασίας, της παροχής ή λήψης εκπαίδευσης καθώς και του ελέγχου, της μεταφοράς και κάποιων στοιχείων της επιφυλακής.

«Περίοδος υπηρεσίας»: η χρονική περίοδος που αρχίζει τη στιγμή που το μέλος πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής αερομεταφορέα, να προσέλθει για την ανάληψη υπηρεσίας ή να αναλάβει υπηρεσία και λήγει όταν το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας.

«Μετάβαση ανατολικά-δυτικά και δυτικά-ανατολικά»: η μετάβαση στην έδρα βάσης μεταξύ περιστροφής που διασχίζει 6 ή περισσότερες ζώνες ώρας προς τη μία κατεύθυνση και περιστροφής που διασχίζει 4 ή περισσότερες ζώνες ώρας προς την αντίθετη κατεύθυνση.

«Περίοδος πτητικής υπηρεσίας»: η περίοδος που αρχίζει όταν το μέλος πληρώματος οφείλει να προσέλθει για ανάληψη υπηρεσίας, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει μια πτήση ή διαδοχικές πτήσεις, και λήγει όταν το αεροσκάφος τελικώς ακινητοποιηθεί και τεθούν εκτός λειτουργίας οι κινητήρες του, στο τέλος της τελευταίας πτήσης κατά την οποία ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος.

«Χρόνος πτήσης»: για αεροπλάνα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης, το χρονικό διάστημα που αρχίζει όταν το αεροσκάφος αρχίζει να μετακινείται από τη θέση στάθμευσής του προκειμένου να απογειωθεί και λήγει όταν το αεροσκάφος ακινητοποιηθεί στην καθορισμένη για αυτό θέση στάθμευσης και όλοι οι κινητήρες ή έλικες τεθούν εκτός λειτουργίας.

«Έδρα βάσης»: τόπος καθοριζόμενος για το μέλος πληρώματος από τον αερομεταφορέα από τον οποίο το μέλος πληρώματος συνήθως ξεκινά και στον οποίο συνήθως καταλήγει μετά από μια περίοδο υπηρεσίας ή από διαδοχικές περιόδους υπηρεσίας και στον οποίο, υπό κανονικές συνθήκες, ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος.

«Τοπική ημέρα»: η 24ωρη περίοδος που αρχίζει την 00:00 τοπική ώρα.

«Τοπική νύκτα»: οκτάωρη χρονική περίοδος μεταξύ 22:00 και 08:00 τοπική ώρα.

«Μέλος πληρώματος σε καθήκοντα»: το μέλος πληρώματος που εκτελεί τα καθήκοντά του/της κατά τη διάρκεια πτήσης.

«Μεταφορά»: η μετακίνηση ενός μέλους πληρώματος εκτός καθηκόντων από έναν τόπο σε άλλον, με εντολή του αερομεταφορέα, εξαιρουμένου του χρόνου μετάβασης από την οικία στον καθορισμένο τόπο προσέλευσης στην έδρα βάσης και το αντίστροφο, καθώς και του χρόνου για την τοπική μετακίνηση από το μέρος ανάπαυσης στο μέρος ανάληψης υπηρεσίας και το αντίστροφο.

«Ωρα αναφοράς»: η τοπική ώρα στο σημείο προσέλευσης σε εύρος ζώνης ώρας 2 ωρών πριν και μετά την τοπική ώρα στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος πληρώματος.

«Εγκατάσταση ανάπαυσης»: ένα κρεβάτι ή κάθισμα με υποστήριγμα των κάτω άκρων και των ποδιών, το οποίο προσφέρει στο μέλος πληρώματος τη δυνατότητα ύπνου επί του αεροσκάφους.

«Εφεδρεία»: η χρονική περίοδος κατά την οποία το πλήρωμα οφείλει, κατόπιν εντολής του αερομεταφορέα, να είναι διαθέσιμο να δεχθεί ανάθεση καθηκόντων για πτήση, μεταφορά ή



άλλη υπηρεσία με κοινοποίηση τουλάχιστον 10 ωρών νωρίτερα από την έναρξη της ανατεθείσας υπηρεσίας.

«Περίοδος ανάπαυσης»: συνεχής, απρόσκοπτη και καθορισμένη χρονική περίοδος μετά ή/και πριν από την υπηρεσία, κατά την οποία το μέλος πληρώματος είναι απαλλαγμένο από κάθε υπηρεσία και εφεδρεία.

«Περιστροφή»: μια περίοδος υπηρεσίας ή διαδοχικές περιόδους υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον μιας πτητικής υπηρεσίας, και περιόδων ανάπαυσης εκτός της έδρας βάσης, που αρχίζουν στην έδρα βάσης και λήγουν με την επιστροφή στη βάση έδρας για περίοδο ανάπαυσης όπου ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο μέλος πληρώματος.

«Ενιαία ημέρα χωρίς υπηρεσία»: για το σκοπό της συμμόρφωσης με την οδηγία 2000/79/EK του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2000, χρονικό διάστημα άνευ οποιασδήποτε υπηρεσίας αποτελούμενο από μία ημέρα και δύο τοπικές νύκτες και το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει μια περίοδο ανάπαυσης ως μέρος της ημέρας χωρίς υπηρεσία.

«Τομέας»: το χρονικό διάστημα μεταξύ της πρώτης κίνησης ενός αεροσκάφους για την απογείωση έως την ακινητοποίησή του μετά την προσγείωση στην καθορισμένη θέση στάθμευσης.

«Επιφυλακή»: καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία το μέλος πληρώματος υποχρεούται από τον αερομεταφορέα να είναι διαθέσιμο, εάν του ζητηθεί, για την ανάληψη υπηρεσίας σε πτήση, για μεταφορά ή άλλη υπηρεσία, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης, ως ακολουθεί:

α) ως επιφυλακή στο αεροδρόμιο νοείται η επιφυλακή που εκτελείται στο αεροδρόμιο, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε ανάθεση καθυκόντων πτήσης·

β) ως άλλη επιφυλακή νοείται η επιφυλακή είτε από την οικία είτε από κατάλληλο κατάλυμα, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε ανάθεση καθυκόντων πτήσης.

«Κατάλληλο κατάλυμα»: για το σκοπό της επιφυλακής, της μεικτής υπηρεσίας και του ελάχιστου χρόνου ανάπαυσης, ένα χωριστό δωμάτιο με κατάλληλες εγκαταστάσεις για κάθε μέλος πληρώματος, το οποίο βρίσκεται σε ένα ήσυχο περιβάλλον, διαθέτει κρεβάτι, επαρκή εξαερισμό, συσκευή ρύθμισης της θερμοκρασίας και της έντασης του φωτισμού, καθώς και πρόσβαση σε τροφή και ποτό.

«Δραστηριότητες υπερμακράς εμβέλειας»: πτήσεις μακράς εμβέλειας με προγραμματισμένη διάρκεια πτήσης άνω των 16 ωρών ή περίοδο πτητικής υπηρεσίας που υπερβαίνει τις 18 ώρες.

«Χαμηλός ρυθμός 24ώρου (WOCL)»: χρονική περίοδος από 02:00 έως 05:59 στη ζώνη ώρας στην οποία είναι εγκλιματισμένο το μέλος πληρώματος.

### **ORO.FTL.110 Ευθύνες αερομεταφορέα**

Εφόσον ισχύει ανάλογα με τον τύπο της δραστηριότητας, ο αερομεταφορέας:

α) δημοσιεύει φύλλα υπηρεσίας σε επαρκή χρόνο πριν, ούτως ώστε να παρέχεται στα μέλη πληρώματος η δυνατότητα να προγραμματίζουν κατάλληλη ανάπαυση·

β) εξασφαλίζει ότι οι περιόδους πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη πληρώματος να παραμένουν επαρκώς ξεκούραστα, ώστε να μπορούν εν πάση περιπτώσει να εργάζονται με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας·

- γ) καθορίζει τους χρόνους προσέλευσης ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος για την εκτέλεση των επί του εδάφους καθηκόντων·
- δ) λαμβάνει υπόψη τη σχέση μεταξύ της συχνότητας και του μοντέλου των περιόδων πτητικής υπηρεσίας και των περιόδων ανάπαυσης και λαμβάνει υπόψη τις σωρευτικές επιπτώσεις της πραγματοποίησης πολύωρης υπηρεσίας σε συνδυασμό με ελάχιστους χρόνους ανάπαυσης·
- ε) ορίζει μοντέλα υπηρεσίας που αποφεύγουν ανεπιθύμητες πρακτικές που προκαλούν σοβαρή διαταραχή του καθιερωμένου μοντέλου ύπνου/εργασίας, όπως είναι η εναλλαγή ημερήσιων/νυκτερινών καθηκόντων·
- στ) εφαρμόζει τον τύπο του προγράμματος εργασίας διαταραχής του ύπνου που καθορίζεται στην παράγραφο ARO.OPS.230, όταν δεν είναι δυνατή η αποφυγή ενός προγράμματος εργασίας διαταραχής του ύπνου·
- ζ) παρέχει περιόδους ανάπαυσης επαρκούς χρόνου, ώστε να δίδει τη δυνατότητα στα μέλη πληρώματος να συνέρχονται από τις συνέπειες των προηγούμενων υπηρεσιών και να είναι ξεκούραστα στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
- η) προγραμματίζει περιοδικές παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης ανάρρωσης και ενημερώνει τα μέλη πληρώματος σε επαρκή χρόνο πριν·
- θ) εξασφαλίζει ότι οι πτήσεις προγραμματίζονται κατά τρόπο ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τον αναγκαίο χρόνο για τα προ της εκτέλεσης της πτήσης καθήκοντα, τον χρόνο πτήσης και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο·
- ι) αλλάζει το ωράριο ή/και τις ρυθμίσεις απασχόλησης αν η πραγματική λειτουργία υπερβαίνει τη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας σε περισσότερες από το 33 % των πτήσεων του ωραρίου αυτού κατά τη διάρκεια προγραμματισμένης ανά εποχή περιόδου.

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

Τα μέλη πληρώματος:

- α) συμμορφώνονται με την παράγραφο CAT.GEN.MPA.100 του παραρτήματος IV (Μέρος CAT) και
- β) αξιοποιούν όσο το δυνατόν καλύτερα τις παρεχόμενες δυνατότητες και εγκαταστάσεις ανάπαυσης, και προγραμματίζουν και χρησιμοποιούν δεόντως τις περιόδους ανάπαυσής τους.

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

- α) Όταν σύμφωνα με το παρόν τμήμα ή την εφαρμοστέα προδιαγραφή πιστοποίησης απαιτείται διαχείριση κινδύνων κόπωσης, ο αερομεταφορέας θεσπίζει, εφαρμόζει και διατηρεί διαχείριση κινδύνων ως αναπόσπαστο μέρος του συστήματος διαχείρισης που διαθέτει. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις των παραγράφων 7.στ., 7.ζ. και 8.στ. του παραρτήματος IV του κανονισμού

(ΕΚ) αριθ. 216/2008. Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.

- β) Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης που θεσπίζεται, εφαρμόζεται και διατηρείται περιλαμβάνει:
- (1) περιγραφή της φιλοσοφίας και των αρχών του αερομεταφορέα αναφορικά με τη διαχείριση κινδύνων κόπωσης που αναφέρονται στην πολιτική διαχείρισης κινδύνων κόπωσης·
  - (2) τεκμηρίωση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων κόπωσης, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας ενημέρωσης του προσωπικού σχετικά με τις ευθύνες του και της διαδικασίας για την τροποποίηση της εν λόγω τεκμηρίωσης·
  - (3) επιστημονικές αρχές και γνώσεις·
  - (4) διαδικασία εντοπισμού κινδύνων και αξιολόγησης της επικινδυνότητας που επιτρέπει τη διαχείριση των επιχειρησιακού κινδύνου ή των κινδύνων του αερομεταφορέα που απορρέουν από τη διαρκή κόπωση των μελών πληρώματος·
  - (5) διαδικασία μείωσης της επικινδυνότητας που προβλέπει την έγκαιρη ανάληψη διορθωτικών ενεργειών, αναγκαίων για την αποτελεσματική μείωση του κινδύνου ή των κινδύνων του αερομεταφορέα που απορρέουν από την κόπωση των μελών πληρώματος, καθώς και τη διαρκή παρακολούθηση και τακτική αξιολόγηση της μείωσης των κινδύνων κόπωσης που επιτυγχάνουν οι συγκεκριμένες ενέργειες·
  - (6) και αντιστοιχεί στο σύστημα χρονοπρογραμματισμού ή στο σύστημα προδιαγραφών χρόνου πτήσης που χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας·
  - (7) προβλέπει τη διαρκή βελτίωση των γενικών επιδόσεων της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης·
  - (8) διαδικασίες εγγύησης ασφάλειας της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης·
  - (9) διαδικασίες προώθησης της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης.
- γ) Η διαχείριση κινδύνων κόπωσης ανταποκρίνεται στο μέγεθος του αερομεταφορέα και στη φύση και την περιπλοκότητα των δραστηριοτήτων του, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων και των συναφών δυσμενών επιπτώσεων που είναι εγγενείς σε αυτές τις δραστηριότητες καθώς και του ισχύοντος συστήματος προδιαγραφών χρόνου πτήσης.
- δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει μέτρα μείωσης της επικινδυνότητας όταν από τη διαδικασία εγγύησης ασφάλειας της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης προκύπτει ότι δεν διατηρούνται οι απαιτούμενες επιδόσεις ασφάλειας.

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

- α) Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2000, για την εκτέλεση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας

του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας, οι αερομεταφορείς θεσπίζουν, εφαρμόζουν και διατηρούν συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης κατάλληλα για τον τύπο ή τους τύπους δραστηριοτήτων που εκτελούνται και συμμορφώνονται προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παρόν τμήμα.

- β) Πριν την εφαρμογή τους, τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή.
- γ) Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και το παρόν τμήμα, ο αερομεταφορέας εφαρμόζει τις εφαρμοστέες προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός. Εναλλακτικά, αν ο αερομεταφορέας επιθυμεί, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, να παρεκκλίνει από τις προδιαγραφές πιστοποίησης που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, πρέπει προηγουμένως να υποβάλει στην αρμόδια αρχή πλήρη περιγραφή της παρέκκλισης. Η περιγραφή περιλαμβάνει τυχόν αναθεωρήσεις ενδεχομένως σχετικών εγχειριδίων ή διαδικασιών, καθώς και αξιολόγηση η οποία επιδεικνύει συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και του παρόντος τμήματος.

## ΕΝΟΤΗΤΑ 2

### Αερομεταφορείς που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές

#### ORO.FTL.200 Έδρα βάσης

Ο αερομεταφορέας ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος πληρώματος.

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

- α) Ο αερομεταφορέας:
  - (10) καθορίζει χρόνους προσέλευσης κατάλληλους για κάθε μεμονωμένη δραστηριότητα λαμβάνοντας υπόψη την παράγραφο ORO.FTL.110 στοιχείο γ).
  - (11) θεσπίζει διαδικασίες που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίον ο κυβερνήτης δύναται — σε περίπτωση ειδικών περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν σοβαρή κόπωση, και μετά από διαβούλευση μεταξύ των ενδιαφερομένων μελών πληρώματος — να μειώσει την πραγματική περίοδο πτητικής υπηρεσίας ή/και να αυξήσει την περίοδο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε επιβλαβή επίπτωση επί της ασφάλειας της πτήσης.
- β) Βασική μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας.
  - (1) Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας χωρίς τη χρήση παρατάσεων για εγκλιματισμένα μέλη πληρώματος συμμορφώνεται προς τον ακόλουθο πίνακα:

**Πίνακας 1: Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας — Εγκλιματισμένα μέλη πληρώματος**

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

(2) Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας όταν η κατάσταση εγκλιματισμού των μελών πληρώματος είναι άγνωστη συμμορφώνεται προς τον ακόλουθο πίνακα:

**i) Μέλη πληρώματος με άγνωστη κατάσταση εγκλιματισμού**

Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας βάσει τομέων						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας όταν η κατάσταση εγκλιματισμού των μελών πληρώματος είναι άγνωστη και ο αερομεταφορέας έχει

εφαρμόσει διαχείριση κινδύνων κόπωσης, συμμορφώνεται προς τον ακόλουθο πίνακα:

**ii) Μέλη πληρώματος με άγνωστη κατάσταση εγκληματισμού στο πλαίσιο διαχείρισης κινδύνων κόπωσης**

Οι τιμές στον παρακάτω πίνακα μπορούν να εφαρμόζονται εφόσον μέσω της διαχείρισης κινδύνων κόπωσης του αερομεταφορέα παρακολουθείται διαρκώς η διατήρηση των απαιτούμενων επιδόσεων ασφάλειας.

<b>Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας βάσει τομέων</b>						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

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

Όποτε το πλήρωμα θαλάμου επιβατών απαιτεί περισσότερο χρόνο για την ενημέρωσή του πριν από την πτήση για την ίδια πτήση ή διαδοχικές πτήσεις, η περίοδος πτητικής υπηρεσίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορεί να παραταθεί κατά τη διαφορά μεταξύ της ώρας προσέλευσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών και της ώρας προσέλευσης του πληρώματος πτήσης. Η διαφορά δεν υπερβαίνει τα 60 λεπτά. 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.

δ) Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας με τη χρήση παρατάσεων χωρίς εν πτήση ανάπαυση.

(1) Η μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να παραταθεί έως και 1 ώρα έως και δύο φορές εντός 7 συναπτόν ημερών. Σε αυτή την περίπτωση:

i) οι ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης πριν και μετά την πτήση αυξάνονται κατά 2 ώρες· ή

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

(2) Η χρήση της παράτασης προγραμματίζεται εκ των προτέρων και περιορίζεται στον μέγιστο αριθμό των:

i) 5 τομέων όταν δεν υπάρχει διείσδυση στον WOCL· ή

ii) 4 τομέων όταν η διείσδυση στον WOCL είναι 2 ή λιγότερες ώρες· ή

iii) 2 τομέων όταν η διείσδυση στον WOCL είναι άνω των 2 ωρών.

(3) Η παράταση της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας χωρίς εν πτήση ανάπαυση δεν συνδυάζεται με παρατάσεις λόγω εν πτήση ανάπαυσης ή μεικτής υπηρεσίας εντός της ίδιας περιόδου υπηρεσίας.

- (4) Όταν χρησιμοποιούνται παρατάσεις για διαδοχικές περιόδους πτητικής υπηρεσίας, η επιπλέον ανάπαυση πριν από την πτήση και μετά από αυτήν μεταξύ των δύο περιόδων πτητικής υπηρεσίας που παρατάθηκαν πραγματοποιούνται διαδοχικά.
- (5) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα όρια για τις παρατάσεις της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που εφαρμόζονται στον τύπο δραστηριότητας, λαμβάνοντας υπόψη:
- i) τον αριθμό των διανυθέντων τομέων· και
  - ii) τη διείδυση στον WOCL.
- ε) Μέγιστη ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας με τη χρήση παρατάσεων λόγω εν πτήσει ανάπαυσης.
- (1) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τις προϋποθέσεις για τις παρατάσεις της μέγιστης βασικής ημερήσιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας με εν πτήσει ανάπαυση σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που εφαρμόζονται στον τύπο δραστηριότητας, λαμβάνοντας υπόψη:
- i) τον αριθμό των διανυθέντων τομέων·
  - ii) την ελάχιστη εν πτήσει ανάπαυση που διατίθεται σε κάθε μέλος πληρώματος·
  - iii) τον τύπο των εγκαταστάσεων της εν πτήσει ανάπαυσης· και
  - iv) της επαύξησης του βασικού πληρώματος πτήσης.
- στ) Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας — Διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη
- (1) Οι προϋποθέσεις για την τροποποίηση των ορίων της πτητικής υπηρεσίας, των περιόδων υπηρεσίας και ανάπαυσης από τον κυβερνήτη στην περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων σε πτήσεις που αρχίζουν κατά την ώρα προσέλευσης ή μετά από αυτήν, συμμορφώνονται προς τα ακόλουθα:
- i) η μέγιστη βασική ημερήσια περίοδος πτητικής υπηρεσίας που προκύπτει μετά την εφαρμογή των στοιχείων β), ε) ή της παραγράφου ORO.FTL.220 δεν μπορεί να αυξηθεί κατά περισσότερο από δύο ώρες, εκτός εάν έχει προσ αυξηθεί το πλήρωμα πτήσης, οπότε η μέγιστη περίοδος πτητικής υπηρεσίας μπορεί να αυξηθεί κατά τρεις ώρες·
  - ii) εάν στον τελικό τομέα μιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας συντρέξουν απρόβλεπτες περιστάσεις μετά την απογείωση που θα προκαλέσουν

υπέρβαση της επιτρεπόμενης αύξησης, η πτήση μπορεί να συνεχιστεί προς τον προγραμματισμένο ή εναλλακτικό προορισμό· και

- iii) η περίοδος ανάπαυσης που ακολουθεί μια περίοδο πτητικής υπηρεσίας μπορεί να μειωθεί αλλά ποτέ κάτω των 10 ωρών.
  - (2) Σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων που ενδέχεται να προκαλέσουν έντονη κόπωση, ο κυβερνήτης πρέπει να μειώσει την πραγματική περίοδο πτητικής υπηρεσίας ή/και να αυξήσει την περίοδο ανάπαυσης, ούτως ώστε να εξαλείψει κάθε επιβλαβή επίπτωση επί της ασφάλειας της πτήσης.
  - (3) Ο κυβερνήτης πρέπει να προβεί σε διαβούλευση με όλα τα μέλη του πληρώματος σχετικά με τα επίπεδα αυτοσυγκέντρωσής τους προτού αποφασίσει να προβεί σε αυτές τις τροποποιήσεις.
  - (4) Ο αερομεταφορέας απαιτεί από τον κυβερνήτη να του υποβάλλει αναφορά όταν μια περίοδος πτητικής υπηρεσίας αυξάνεται ή όταν μια περίοδος ανάπαυσης μειώνεται με χρήση της διακριτικής ευχέρειάς του/της.
  - (5) Στην περίπτωση που η αύξηση μιας περιόδου πτητικής υπηρεσίας ή η μείωση μιας περιόδου ανάπαυσης υπερβαίνει τη μία ώρα, αντίγραφο της σχετικής αναφοράς, στην οποία ο αερομεταφορέας επισυνάπτει τις παρατηρήσεις του, διαβιβάζεται στην αρμόδια αρχή το αργότερο 28 ημέρες μετά το περιστατικό.
  - (6) Ο μεταφορέας εφαρμόζει διαδικασία άνευ κυρώσεων για τη χρήση της διακριτικής ευχέρειας που περιγράφεται στην παρούσα διάταξη και την περιγράφει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- ζ) Απρόβλεπτες περιστάσεις κατά τη διάρκεια της πτητικής λειτουργίας — Καθυστερημένη προσέλευση

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει διαδικασίες για την καθυστερημένη προσέλευση στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που είναι εφαρμοστέες στον τύπο δραστηριότητας.

#### **ORO.FTL.210 Χρόνοι πτήσης και περίοδοι υπηρεσίας**

- α) Το σύνολο των περιόδων υπηρεσίας που μπορούν να ανατεθούν σε ένα μέλος πληρώματος δεν υπερβαίνουν:
  - (1) τις 60 ώρες υπηρεσίας σε οποιοσδήποτε 7 συναπτές ημέρες·
  - (2) τις 110 ώρες υπηρεσίας σε οποιοσδήποτε 14 συναπτές ημέρες· και
  - (3) τις 190 ώρες υπηρεσίας σε οποιοσδήποτε 28 συναπτές ημέρες, κατανεμημένες όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα εντός αυτής περιόδου.
- β) Ο συνολικός χρόνος πτήσης των πτήσεων στις οποίες έχει ανατεθεί υπηρεσία σε κάποιο μέλος πληρώματος ως μέλος πληρώματος σε καθήκοντα δεν υπερβαίνει:



- (1) τις 100 ώρες χρόνου πτήσης σε οποιοσδήποτε 28 συναπτές ημέρες· και
  - (2) τις 900 ώρες χρόνου πτήσης σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος· και
  - (3) τις 1.000 ώρες χρόνου πτήσης σε οποιοσδήποτε 12 συναπτούς μήνες.
- γ) Η υπηρεσία μετά την πτήση προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας. Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας την ελάχιστη χρονική περίοδο για υπηρεσία μετά την πτήση.

#### **ORO.FTL.215 Μεταφορά**

Εάν οι αερομεταφορείς μεταφέρουν μέλη πληρώματος, ισχύουν τα ακόλουθα:

- α) Η μεταφορά μετά την προσέλευση αλλά πριν από τη λειτουργία προσμετράται ως περίοδος υπηρεσίας πτήσης αλλά όχι ως τομέας.
- β) Όλος ο χρόνος που διατίθεται για μεταφορά προσμετράται ως χρόνος υπηρεσίας.

#### **ORO.FTL.220 Μεικτή υπηρεσία**

α) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα ακόλουθα στοιχεία για τη μεικτή υπηρεσία σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που είναι εφαρμοστέες στον τύπο δραστηριότητας:

- (1) ελάχιστη διάρκεια διακοπής στο έδαφος· και
  - (2) κατά παρέκκλιση της παραγράφου ORO.FTL.205 στοιχείο β), η δυνατότητα αύξησης της περιόδου πτητικής υπηρεσίας λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια της διακοπής στο έδαφος και τις εγκαταστάσεις που διατίθενται στο μέλος πληρώματος για ανάπαυση και άλλους σχετικούς παράγοντες.
- β) Η διακοπή στο έδαφος προσμετράται πλήρως ως περίοδος πτητικής υπηρεσίας.
- γ) Η μεικτή υπηρεσία δεν ακολουθεί μειωμένη περίοδο ανάπαυσης.

#### **ORO.FTL.225 Επιφυλακή και υπηρεσία στο αεροδρόμιο**

Εάν οι αερομεταφορείς αναθέτουν στα μέλη πληρώματος καθήκοντα επιφυλακής ή υπηρεσίας στο αεροδρόμιο, ισχύουν τα ακόλουθα σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που είναι εφαρμοστέες στον τύπο δραστηριότητας:

- α) Για την επιφυλακή και την υπηρεσία στο αεροδρόμιο εκδίδονται φύλλα υπηρεσίας και η ώρα έναρξης και λήξης της επιφυλακής καθορίζεται και κοινοποιείται εκ των προτέρων στα σχετικά μέλη πληρώματος δίνοντας τους την δυνατότητα να προγραμματίσουν επαρκώς την ανάπαυσή τους.
- β) Η υπηρεσία στο αεροδρόμιο προσμετράται πλήρως ως χρόνος υπηρεσίας και η περίοδος πτητικής υπηρεσίας προσμετράται πλήρως από την ώρα προσέλευσης για την υπηρεσία στο αεροδρόμιο.

- γ) Ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλυμα στο μέλος πληρώματος στην περίπτωση επιφυλακής στο αεροδρόμιο.
- δ) Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν:
- (1) τη μέγιστη διάρκεια οποιασδήποτε επιφυλακής·
  - (2) τις επιπτώσεις της επιφυλακής στη μέγιστη περίοδο πτητικής υπηρεσίας που μπορεί να ανατεθεί, λαμβάνοντας υπόψη τις εγκαταστάσεις που παρέχονται στο μέλος πληρώματος για ανάπαυση καθώς και άλλους σχετικούς παράγοντες, όπως την ανάγκη για άμεση ετοιμότητα του μέλους πληρώματος, τις επιπτώσεις της επιφυλακής στον ύπνο ή/και επαρκή κοινοποίηση για τη διαφύλαξη της δυνατότητας ύπνου μεταξύ της διάρκειας της επιφυλακής και της ανατεθείσας περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
  - (3) τη βασική ελάχιστη περίοδο ανάπαυσης έπειτα από την επιφυλακή που δεν οδηγεί σε ανάθεση καθηκόντων για περίοδο πτητικής υπηρεσίας· και
  - (4) τον τρόπο με τον οποίον ο χρόνος της επιφυλακής προσμετράται για τον υπολογισμό των σωρευτικών ωρών υπηρεσίας.

#### **ORO.FTL.230 Εφεδρεία**

Εάν οι αερομεταφορείς αναθέτουν στα μέλη πληρώματος καθήκοντα εφεδρείας, ισχύουν τα ακόλουθα σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που είναι εφαρμοστέες στον τύπο δραστηριότητας:

- α) για την εφεδρεία εκδίδεται φύλλο υπηρεσίας·
- β) τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν τα ακόλουθα στοιχεία:
- (1) τη μέγιστη διάρκεια οποιασδήποτε μεμονωμένης περιόδου εφεδρείας·
  - (2) τον αριθμό των συναπτών ημερών κατά τις οποίες μπορούν να ανατεθούν καθήκοντα εφεδρείας σε μέλος πληρώματος.

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

- α) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης στην έδρα βάσης.

Η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης που παρέχεται πριν αναληφθεί περίοδος πτητικής υπηρεσίας που αρχίζει στην έδρα βάσης:

- (1) είναι τουλάχιστον ίση με την προηγούμενη περίοδο υπηρεσίας, και πάντως όχι μικρότερη των 12 ωρών· ή
- (2) συμμορφώνεται προς το στοιχείο β), αν ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλληλο κατάλυμα στο μέλος πληρώματος.

- β) Ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης εκτός έδρας βάσης.

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. Αυτή η περίοδος περιλαμβάνει δυνατότητα ύπνου 8 ωρών πλέον του χρόνου για τη μετακίνηση και τις φυσιολογικές ανάγκες.

γ) Μειωμένη ανάπαυση

Κατά παρέκκλιση των στοιχείων α) και β), τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης μπορούν να μειώσουν τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που είναι εφαρμοστέες στον τύπο δραστηριότητας:

- (1) ελάχιστη μειωμένη περίοδος ανάπαυσης·
- (2) αύξηση της μεταγενέστερης περιόδου ανάπαυσης· και
- (3) μείωση της περιόδου πτητικής υπηρεσίας μετά τη μειωμένη ανάπαυση.

δ) Περιοδικές παρατεταμένες περιόδοι ανάπαυσης ανάρρωσης

Τα συστήματα προδιαγραφών χρόνου πτήσης καθορίζουν παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης ανάρρωσης για την αντιστάθμιση της σωρευμένης κόπωσης. 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 μίας περιοδικής παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης ανάρρωσης και της έναρξης της επόμενης. Η περιοδική παρατεταμένη περίοδος ανάπαυσης ανάρρωσης αυξάνεται σε δύο ημέρες δύο φορές κάθε μήνα.

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

- (1) των επιπτώσεων των διαφορών ζώνης ώρας και των παρατάσεων της περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
- (2) της επιπλέον σωρευμένης κόπωσης που οφείλεται στα προγράμματα εργασίας διαταραχής του ύπνου· και
- (3) της αλλαγής της έδρας βάσης.

**ORO.FTL.240 Διατροφή**

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

β) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τον τρόπο με τον όποιον εξασφαλίζεται η διατροφή του μέλους πληρώματος κατά τη διάρκεια της περιόδου πτητικής υπηρεσίας.

### **ORO.FTL.245 Αρχεία χρόνων πτήσης και υπηρεσίας και περίοδοι ανάπαυσης**

- α) Οι αερομεταφορείς τηρούν για περίοδο 24 μηνών:
- (1) ατομικά αρχεία για κάθε μέλος πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων:
    - i) των χρόνων πτήσης·
    - ii) της έναρξης, της διάρκειας και της λήξης κάθε περιόδου υπηρεσίας και περιόδου πτητικής υπηρεσίας·
    - iii) των περιόδων ανάπαυσης και των ημερών που το μέλος πληρώματος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας· και
    - iv) της ανατεθείσας έδρας βάσης.
  - (2) Αναφορές για παρατεταμένες περιόδους πτητικής υπηρεσίας και μειωμένες περιόδους ανάπαυσης.
- β) Εφόσον ζητηθεί, ο αερομεταφορέας παρέχει αντίγραφα των ατομικών αναφορών χρόνων πτήσης και υπηρεσίας και περιόδων ανάπαυσης:
- (1) στο σχετικό μέλος πληρώματος· και
  - (2) σε άλλον αερομεταφορέα, σχετικά με μέλος πληρώματος που είναι ή καθίσταται μέλος πληρώματος του εν λόγω αερομεταφορέα.
- γ) Τα αρχεία που αναφέρονται στην παράγραφο CAT.GEN.MPA.100 στοιχείο β) σημείο 5 σχετικά με μέλη πληρώματος που εκτελούν καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς, τηρούνται για περίοδο 24 μηνών.

### **ORO.FTL.250 Εκπαίδευση διαχείρισης κόπωσης**

- α) Ο αερομεταφορέας παρέχει αρχική και περιοδική εκπαίδευση διαχείρισης της κόπωσης σε μέλη πληρώματος, στο προσωπικό χρονοπρογραμματισμού της υπηρεσίας των μελών πληρώματος και στο σχετικό προσωπικό διαχείρισης.
- β) Η εν λόγω εκπαίδευση ακολουθεί ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης που καταρτίζει ο αερομεταφορέας και περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας. Το αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης καλύπτει τα πιθανά αίτια και τις επιπτώσεις της κόπωσης καθώς και αντίμετρα αντιμετώπισης της κόπωσης.