



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, XXX
[...]^C

A BIZOTTSÁG .../.../EU RENDELETE

(...)

**a légi műveletekhez kapcsolódó műszaki előírásoknak és közigazgatási eljárásoknak a
216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről
szóló .../.../EU rendelet módosításáról**

A BIZOTTSÁG .../.../EU RENDELETE

(...)

a légi műveletekhez kapcsolódó műszaki előírásoknak és közigazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló .../.../EU rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

- (1) A .../.../EU rendelet meghatározza a légi műveletekhez kapcsolódó műszaki előírásokat és közigazgatási eljárásokat.
- (2) A 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdésével összhangban a repülési és szolgálati időre, valamint a pihenési követelményekre vonatkozó végrehajtási szabályoknak kezdetben tartalmazniuk kell a 3922/91/EGK rendelet III. mellékletének Q. alrészében szereplő valamennyi lényeges rendelkezést, figyelembe véve a legújabb tudományos és műszaki bizonyítékokat.
- (3) A .../.../EU rendeletet ezért módosítani kell, hogy tartalmazza a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokat és a pihenési követelményeket.
- (4) A .../.../EU rendelet figyelembe veszi a 2000/79/EK irányelvben már meghatározott korlátozásokat és minimumkövetelményeket. A polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók tekintetében mindig be kell tartani az irányelvben meghatározott korlátozásokat. A .../.../EU rendelet rendelkezései, valamint az e rendeletet követően elfogadott bármely egyéb rendelkezés semmilyen körülmények között sem lehet engedékenyebb és ezáltal nem nyújthat kevesebb védelmet a munkavállalóknak. Az e rendeletben szereplő rendelkezések emellett nem érintik a nagyobb védelmet nyújtó nemzeti szociális törvényeket.
- (5) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdése alapján végrehajtási szabálytervezetet állított össze, és azt véleményként benyújtotta az Európai Bizottságnak.
- (6) Az e rendeletben meghatározott intézkedések összhangban állnak a 216/2008/EK rendelet 65. cikke alapján létrehozott bizottság véleményével,

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.13., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A .../.../EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk az alábbi meghatározással egészül ki:

„Légi taxi üzemeltetés” a repülési és szolgálati idő korlátozásának vonatkozásában a 19-et nem meghaladó maximális üzemelési utasülés-konfigurációjú repülőgéppel végzett nem menetrend szerinti, egyéni megrendelésre teljesített kereskedelmi célú légi fuvarozási művelet.”

2. A 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

A repülési időre vonatkozó korlátozások

A repülési és szolgálati idő korlátozása a következők szerint történik:

A repülőgéppel kereskedelmi célú légi fuvarozási műveleteket végrehajtó üzemeltetőknek teljesíteniük kell a III. melléklet FTL. alrészében szereplő követelményeket. Az alábbi kereskedelmi célú fuvarozási műveletek nem tartoznak a III. melléklet FTL. alrészének a hatálya alá:

repülőgéppel végzett légi taxi műveletek,

repülőgéppel nyújtott sürgősségi orvosi szolgálat,

egy pilótás repülőgéppel végzett műveletek.

Az ilyen műveletekre vonatkozó végrehajtási szabályok elfogadásáig a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (4) bekezdése és III. mellékletének Q. alrésze, valamint az illetékes hatóságok által elvégzett biztonsági kockázatelemzéseken alapuló nemzeti kivételek vannak érvényben.”

3. A II. melléklet az következő pontokkal egészül ki:

„ARO.OPS.230 A kimerítő munkarend meghatározása

A repülési idő korlátozása céljából az ORO.FTL.105. pontban szereplő „korai típusú” és „késői típusú” meghatározások alapján az illetékes hatóság megállapítja, hogy a felügyelete alatt álló kereskedelmi célú légi fuvarozási üzemeltetőkre a kimerítő munkarendek melyikét kell alkalmazni.”

ARO.OPS.235 Egyéni repülési időt meghatározó rendszerek jóváhagyása

Az illetékes hatóság jóváhagyja a kereskedelmi célú légi fuvarozásban tevékenykedő üzemeltető által benyújtott repülési időt meghatározó rendszert, amennyiben az üzemeltető bizonyítja, hogy az megfelel a 216/2008/EK rendeletben, illetve az e rendelet III. melléklete FTL. alrészében meghatározott követelményeknek.

(a) Amennyiben egy üzemeltető által benyújtott repülési időt meghatározó rendszer eltér az Ügynökség által kiadott vonatkozó típusalkalmassági előírásoktól, az illetékes hatóság a 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást alkalmazza.

(b) Amennyiben az üzemeltető által benyújtott repülési időt meghatározó rendszer eltér a vonatkozó végrehajtási szabályoktól, az illetékes hatóság

a 216/2008/EK rendelet 14. cikkének (6) bekezdésében meghatározott eljárást alkalmazza.

(c) A jóváhagyott eltéréseket vagy korlátozásokat azok alkalmazását követően tudományos és orvosi értékelésnek kell alávetni.

4. A III. melléklet az e rendelet mellékletének megfelelően a következő új, FTL. résszel egészül ki:

2. cikk

A hatálybalépést követő 3 év elteltével az Ügynökség felülvizsgálja a .../.../EU rendelet II. és III. mellékletében meghatározott repülési és szolgálati időkorlátokra, valamint a pihenési követelményekre vonatkozó előírások hatékonyságát. A felülvizsgálat a hatálybalépést követően hosszú távon gyűjtött üzemeltetési adatokon alapul, és legalább az alábbiakra terjed ki:

1. a kedvezőbb napszakban a 13 órát meghaladó szolgálati idő hatása;
2. a kedvezőtlenebb napszakban a 10 órát meghaladó szolgálati idő hatása;
3. a 11 órát meghaladó szolgálati idő hatása a személyzet ismeretlen akklimatizációs állapotú tagjainál;
4. nagyszámú (>6) szektor lehetséges hatása a személyzet éberségére; valamint
5. a kimerítő munkarend hatása a korlátozások összességére.

3. cikk

1. Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételét követő 20. napon lép hatályba.
2. A rendelet [1 évvel hatálybalépést követően] alkalmazandó.
3. Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy az ORO.FTL.210. e) pont helyett továbbra is a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (4) bekezdését és III. melléklete Q. alrészének OPS 1.1115. pontját, valamint az illetékes hatóságok által elvégzett biztonsági kockázatelemzések alapján nemzeti kivételeket alkalmaznak [az e rendelet hatályba lépést követő 2 évig].
4. Amennyiben egy tagállam él a (2) bekezdés rendelkezéseivel, arról köteles tájékoztatni a Bizottságot és az Ügynökséget. A tájékoztatásnak tartalmaznia kell az eltérés okát és időtartamát, valamint a tervezett intézkedéseket és a vonatkozó időzítést tartalmazó végrehajtási programot.

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

Kelt Brüsszelben,

a Bizottság részéről

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

ORO. RÉSZ (SZERVEZETEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK)

Alrész — A repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és a pihenési követelmények

1. Fejezet

Általános rész

ORO.FTL.100 Hatály

Ez az alrész meghatározza az üzemeltető által a személyzet repülési és szolgálati idejére vonatkozó korlátozások, illetve a rájuk vonatkozó pihenési követelmények tekintetében betartandó előírásokat.

ORO.FTL.105 Fogalommeghatározások

Ennek az alrésznek az alkalmazásában az alábbi meghatározások alkalmazandók:

„Akklimatizálódott”: a személyzet tagja akklimatizálódottnak számít az indulási pontjától számított 2 órás időzónában. Amennyiben a szolgálat kezdetének a helyén a helyi idő több mint 2 órával eltér attól a helyi időtől, ahol a szolgálat befejeződik, a személyzet tagja az alábbi, a maximum napi repülési szolgálati idő kiszámítására szolgáló táblázatban található értékeknek megfelelően számít akklimatizálódottnak.

Időeltolódás (h) a referencia-idő és azon helyi idő között, ahol a személyzet tagja a következő szolgálatot elkezdi	A referencia-idő szerinti szolgálatra jelentkezést követően eltelt idő				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

„B”: az indulási időzóna helyi idejéhez akklimatizálódott;

„D”: azon helyi időhöz akklimatizálódott, ahol a személyzet tagja megkezdte a következő szolgálatot; és

„X”: a személyzet tagja ismeretlen akklimatizációs állapotban van.

„Szállás”: a készenléti és az osztott szolgálat vonatkozásában a nyilvánosságtól elzárt, csendes és kényelmes hely, ahol kontrollálható a fény és a hőmérséklet, olyan bútorzattal, amely a személyzet tagja számára lehetővé teszi az alvást, és amelynek kapacitása elegendő a

személyzet egy időben ott tartózkodó valamennyi tagjának elhelyezésére, valamint ahol rendelkezésre áll étel és ital.

„Repülőtéri szolgálat”: egy előre jelzett és meghatározott időtartam, amelynek során az üzemeltető kötelezi a személyzet tagját, hogy tartózkodjon a repülőtéren és álljon azonnali készenlétben repülésre, áthelyezésre vagy egyéb szolgálatra történő beosztásra.

„Megerősített hajózó személyzet”: olyan hajózó személyzet, amely a repülőgép üzemeltetéséhez szükséges legkisebb létszámnál nagyobb létszámú, és amelyben repülés közbeni szünet céljából bármely tag elhagyhatja beosztását és a hajózó személyzet másik, megfelelő képzettséggel rendelkező tagja léphet helyébe.

„Szünet”: az a repülési szolgálati időbe beleszámító idő, amely a pihenőidőnél rövidebb, és amely alatt a személyzet tagja mentesül összes feladata alól.

„Elhalasztott szolgálatra jelentkezés”: egy tervezett repülési szolgálat üzemeltető általi elhalasztása, még mielőtt a személyzet tagja elhagyja pihenőhelyét.

„Kimerítő munkarend”: a személyzet tagjának a munkaidő-beosztása olyan repülési szolgálati időt vagy repülési szolgálati idők kombinációját tartalmazza, amely a személyzet tagjának akklimatizálódása helyén a nappal vagy éjszaka olyan szakaszában kezdődik vagy végződik, illetve olyan szakaszába nyúlik át, hogy ezáltal az optimális alvási időszakban megszakad az alvás. A munkaidő-beosztás a korai kezdés, a késői befejezés vagy az éjszakai szolgálat miatt lehet kimerítő.

(a) „Korai típusú” kimerítő munkarend:

- (1) „korai kezdés” vonatkozásában azon szolgálati időszak, amely 05:00 és 05:59 között kezdődik abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott;
- (2) „késői befejezés” vonatkozásában azon szolgálati időszak, amely 23:00 és 01:59 között fejeződik be abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott.

(b) „Késői típusú” kimerítő munkarend:

- (1) „korai kezdés” vonatkozásában azon szolgálati időszak, amely 05:00 és 06:59 között kezdődik abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott;
- (2) „késői befejezés” vonatkozásában azon szolgálati időszak, amely 00:00 és 01:59 között fejeződik be abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott.

(c) „Éjszakai műszak”: az a szolgálati időszak, amely a 02:00 és 04:59 közötti időszak bármely részébe átnyúlik abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott.

„Szolgálat”: bármely olyan feladat, amelyet a személyzet tagja az üzemeltető részére végez, beleértve a repülési szolgálatot, az adminisztratív munkát, a képzés nyújtását vagy a képzésben és az ellenőrzésben történő részvételt, az áthelyezést, valamint a készenléti időszak egyes részeit.

„Szolgálati idő”: az az időszak, amely akkor kezdődik, amikor a személyzet egy tagjának az üzemeltető a szolgálatra jelentkezést vagy a szolgálat megkezdését előírja, és akkor fejeződik be, amikor a személyzet tagja minden feladat alól mentesül.

„Kelet-nyugati és nyugat-keleti átállás”: az átállás a bázishelyen az egyik irányba 6 vagy több, az ellenkező irányba pedig 4 vagy több időzónát átlépő repülések között.

„Repülési szolgálati idő (flight duty period, FDP)”: az az egy vagy több repülést tartalmazó időszak, amely akkor kezdődik, amikor a személyzet tagjának szolgálatra kell jelentkeznie, és akkor ér véget, amikor a légi jármű megáll, és a hajtóművet leállítják az utolsó olyan repülés végén, amelynek során az adott személy az operatív személyzet tagjaként szolgálatot teljesített.

„Repülési idő”: repülőgépeknél és motoros túravitorlázó repülőgépeknél az az idő, amely a légi járműnek az állóhelyről, felszállás céljából történő első kiállása, illetve a kijelölt állóhelyen történő leállása és a hajtóművek vagy légcsavarok leállítása között telik el.

„Bázishely”: az üzemeltető által a személyzet tagja számára kijelölt helyszín, ahol a személyzet tagja általában elkezd és befejezi a szolgálati időszakot vagy időszakokat, és ahol rendes körülmények között az üzemeltető nem felel az érintett személyzeti tag elszállásolásáért.

„Helyi nap”: a helyi idő szerint 00:00 órakor kezdődő 24 órás időszak.

„Helyi éjszaka”: a helyi idő szerint 22.00 és 08.00 óra közé eső 8 órás időszak.

„Az üzemeltetést végző személyzet tagja”: a személyzet azon tagja, amely légi járműben repülés közben végzi feladatát.

„Áthelyezés”: az üzemeltetést nem végző személyzet tagjának az üzemeltető rendelkezésére történő áthelyezése egyik helyről a másikra, kivéve az otthon és a kijelölt szolgálati hely közötti oda-vissza utazással, illetve a pihenőhely és a szolgálati hely közötti oda-vissza helyi közlekedéssel töltött időt.

„Referencia-idő”: a szolgálatra jelentkezés helyén mért helyi idő a személyzeti tag akklimatizálódásának helyétől számított 2 órás időzóna tartományban.

„Pihenési lehetőség”: hálóhely vagy lábtartóval ellátott ülés a légi jármű fedélzetén, ahol a személyzet tagjainak lehetőségük nyílik az alvásra.

„Tartalék”: az az időszak, amelynek során a személyzet tagja köteles az üzemeltető rendelkezésére állni repülésre, áthelyezésre vagy egyéb szolgálatra történő kijelölés céljából, a kijelölt szolgálat kezdete előtt legalább 10 órás értesítési idővel.

„Pihenőidő”: folyamatos, megszakítás nélküli és meghatározott időtartam egy szolgálatot követően és/vagy megelőzően, amely alatt a személyzet tagja mentes mindenféle szolgálat és készenlét alól.

„Rotáció”: az a legalább egy repülési szolgálatot és a bázishelyen kívüli pihenőidőket tartalmazó szolgálat vagy szolgálatok sorozata, amely a bázishelyen kezdődik és a bázishelyre pihenőidő eltöltése céljából történő visszaérkezéssel ér véget, amikor is az üzemeltető többé nem felel a személyzet tagjának elszállásolásáért.

„Szolgálat nélküli szabadnap”: a 2000. november 27-i 2000/79/EK tanácsi irányelvnek történő megfelelés vonatkozásában az a szolgálat nélküli időszak, amely egy nappól és két helyi éjszakából áll, és amely a szabadnap részeként tartalmazhat pihenőidőt.

„Szektor”: a repülőgépnek az állóhelyről felszállás céljából történő kigurulása megkezdése és a kijelölt állóhelyen a leszállást követően történő leállása között eltelt idő.

„Készenlét”: egy előzetesen kiadott és meghatározott időszak, amelynek során az üzemeltető a személyzet tagjától megköveteli, hogy legyen elérhető egy járatra történő kijelölésre, áthelyezésre vagy más feladatra közbeeső pihenési időszak nélkül, az alábbiak szerint:

- (a) a repülőtéri készenlét a repülőtéren teljesített készenléti szolgálat, amely szolgálatra történő kijelöléshez vezethet;

- (b) az egyéb készenlét az otthon vagy egy megfelelő szálláson teljesített készenléti szolgálat, amely szolgálatra történő kijelöléshez vezethet.

„Megfelelő szállás”: a készenlét, az osztott szolgálat és a minimális pihenőidő vonatkozásában a személyzet minden tagja számára rendelkezésre álló, különálló, megfelelő felszereltségű szoba egy csendes környezetben, ahol ágy, megfelelő szellőzés és a megvilágítás és hőmérséklet szabályozását lehetővé tévő eszköz található, valamint rendelkezésre áll étel és ital.

„Ultrahosszú távú üzemeltetések (ultra long range operations, ULR)”: olyan hosszú távú repülések, amelyek tervezett repülési ideje a 16 órát meghaladja, vagy olyan repülési szolgálati idő, amely a 18 órát meghaladja.

„Window of Circadian Low (WOCL)”: 02.00 és 05.59 óra közötti idő abban az időzónában, ahol a személyzet tagja akklimatizálódott.

ORO.FTL.110 Az üzemeltető felelősségei

Amennyiben az üzemelés típusára alkalmazható, az üzemeltető köteles:

- (a) a szolgálati beosztást megfelelő időben kiadni, hogy a személyzet tagjainak legyen lehetőségük megfelelő pihenőidő tervezésére;
- (b) biztosítani a repülési szolgálati időszakok oly módon való megszervezését, hogy elkerülhető legyen a személyzet tagjainak a kimerültsége, és így minden körülmények között kielégítő biztonsági szinten teljesíthessenek szolgálatot;
- (c) olyan szolgálatra jelentkezési időket előírni, amelyek elegendő időt hagynak a földi feladatok ellátásához;
- (d) figyelembe venni a repülési szolgálat idő és a pihenőidő szakaszainak a gyakorisága és eloszlása közötti összefüggéseket, valamint a minimális pihenőidőkkel kombinált hosszú szolgálati időszakok ellátásának halmozódó hatásait;
- (e) olyan módon kialakítani a szolgálati beosztásokat, hogy elkerülhetőek legyenek a kialakult alvási- vagy munkaritmus súlyos megzavarásához vezető gyakorlatok, mint például a nappali/éjszakai szolgálatok váltakozása;
- (f) a kimerítő munkarendet az ARO.OPS.230. pontban meghatározott előírásoknak megfelelően alkalmazni, amennyiben az nem kerülhető el;
- (g) elegendő hosszúságú pihenőidőket biztosítani, hogy a személyzet tagjai kipihenhessék az előző szolgálatok fáradalmait és a következő repülési szolgálatot megfelelően kipihenten kezdhessék;
- (h) rendszeresen meghosszabbított pihenőidőket tervezni és erről a személyzet tagjait időben értesíteni;
- (i) biztosítani, hogy a repülések tervezett befejezése a rendelkezésre álló repülési szolgálati időn belül történjen, figyelembe véve a repülés előtti feladatok, a repülés és a légi jármű visszatérésének időtartamát;

- (j) a menetrendet és/vagy a személyzeti beosztást módosítani, amikor a tényleges üzemeltetés a menetrend szerinti szezonális időszakon belül a menetrend járatainak több mint 33 %-án meghaladja a maximális FDP-t.

ORO.FTL.115 A személyzet tagjainak felelősségei

A személyzet tagjai kötelesek:

- (a) betartani a IV. melléklet (CAT. rész) CAT.GEN.MPA.100. pontját; és
- (b) optimális mértékben kihasználni a rendelkezésre álló pihenési lehetőségeket és létesítményeket, valamint a pihenőidőt megtervezni és azt megfelelő mértékben kihasználni.

ORO.FTL.120 A kimerültség kockázatának kezelése (Fatigue risk management, FRM)

- (a) Amennyiben ez az alrész vagy egy vonatkozó típusalkalmassági előírás megköveteli a kimerültség kockázatának kezelését, az üzemeltető vezetői rendszerének szerves részeként köteles kidolgozni, bevezetni és fenntartani egy erre vonatkozó rendszert. A kimerültség kockázata kezelésének meg kell felelnie a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f., 7.g. és 8.f. pontjaiban szereplő lényeges előírásoknak, valamint szerepelnie kell az üzemben tartási kézikönyvben.
- (b) A kidolgozott, bevezetett és fenntartott FRM-nek:
- (1) tartalmaznia kell az üzemeltető FRM-mel kapcsolatos filozófiájának és elveinek leírását, amelyre FRM szakpolitikaként kell hivatkozni;
 - (2) tartalmaznia kell az FRM folyamatok dokumentálását, beleértve azt a folyamatot is, amelynek során a személyzet figyelmét felhívják felelőségeikre, valamint a dokumentáció módosítására vonatkozó eljárást;
 - (3) tartalmaznia kell a tudományos elveket és ismereteket;
 - (4) tartalmaznia kell a veszélyek azonosításának és a kockázatok értékelésének folyamatát, amely lehetővé teszi, hogy az üzemeltető kezelje a személyzet tagjainak folyamatos kimerültségéből eredő üzemeltetési kockázato(ka)t;
 - (5) tartalmaznia kell egy kockázatsökkentő folyamatot, amely lehetővé teszi az orvosi intézkedések azonnali meghozatalát, amennyiben a személyzet tagjának kimerültségéből eredő üzemeltetési kockázat(ok) hatékony csökkentése érdekében szükségessé válik, valamint a kimerültségből eredő kockázat(ok) az ilyen intézkedésekkel elért csökkentésének folyamatos nyomon követését és rendszeres felülvizsgálatát;
 - (6) összhangban kell állnia az üzemeltető által alkalmazott munkaidő-beosztási rendszerrel vagy repülési időt meghatározó rendszerrel;
 - (7) gondoskodnia kell az FRM általános teljesítményének folyamatos javításáról;
 - (8) tartalmaznia kell az FRM repülésbiztonság garantálásának folyamatait;

- (9) tartalmaznia kell az FRM előmozdításának folyamatait.
- (c) Az FRM-nek összhangban kell állnia az üzemeltető méretével és tevékenységeinek természetével és összetettségével, figyelembe véve az e tevékenységekből eredő veszélyeket és kapcsolódó kockázatokat, valamint az alkalmazandó repülési időt meghatározó rendszert.
- (d) Az üzemeltető kockázatsökkentő intézkedéseket hajt végre, amennyiben az FRM repülésbiztonság-garantálási folyamat azt mutatja, hogy az előírt biztonsági teljesítmény nem tartható.

ORO.FTL.125 Repülési időt meghatározó rendszerek

- (a) A polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók szervezetére vonatkozó európai megállapodásról szóló 2000. november 27-i 2000/79/EK tanácsi irányelv sérelme nélkül az üzemeltető köteles olyan repülési időt meghatározó rendszert kidolgozni, bevezetni és fenntartani, amely megfelel a végzett művelet(ek)nek, valamint a 216/2008/EK rendeletben és ebben az alrészben szereplő előírásoknak.
- (b) A repülési időt meghatározó rendszereket bevezetésük előtt az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.
- (c) A 216/2008/EK rendelet és ezen alrész rendelkezéseinek történő megfelelés bizonyítása céljából az üzemeltető az Ügynökség által elfogadott típusalkalmassági előírásokat alkalmazza. Ha azonban az üzemeltető a 216/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése értelmében el kíván térni az Ügynökség által elfogadott típusalkalmassági előírásoktól, a végrehajtás előtt köteles az eltérést teljes körűen bemutatni az illetékes hatóságnak. A leírásnak tartalmaznia kell a kézikönyvekben vagy eljárásokban végrehajtott valamennyi releváns felülvizsgálatot, valamint egy értékelést, amely bizonyítja, hogy teljesülnek a 216/2008/EK rendelet, valamint ezen alrész előírásai.

2. FEJEZET

Kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletek

ORO.FTL.200 Bázishely

Az üzemeltető a személyzet minden egyes tagja számára kijelöl egy bázishelyet.

ORO.FTL.205 Repülési szolgálati idő (Flight duty period, FDP)

- (a) Az üzemeltető:
- (1) minden egyes műveletre vonatkozóan szolgálatra jelentkezési időket határoz meg, figyelembe véve az ORO.FTL.110 (c) pontot;
 - (2) eljárásokat dolgoz ki annak meghatározására, hogy a parancsnok – olyan különleges körülmények esetén, amelyek komoly kimerültséghez vezethetnek, valamint a személyzet érintett tagjaival történt egyeztetést követően – a

repülésbiztonságra kifejtett hátrányos hatás elkerülése érdekében hogyan csökkentse a tényleges repülési szolgálati időt vagy növelje a pihenőidőt.

(b) Maximális napi alap FDP.

(1) A maximális napi FDP a személyzet akklimatizálódott tagjai vonatkozásában meghosszabbítások alkalmazása nélkül az alábbi táblázatnak megfelelően alakul:

1. táblázat: Maximális napi FDP – A személyzet akklimatizálódott tagjai

A repülési szolgálati idő kezdete	1-2 szektor	3 szektor	4 szektor	5 szektor	6 szektor	7 szektor	8 szektor	9 szektor	10 szektor
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) Amennyiben a személyzet tagjai ismeretlen akklimatizációs állapotban vannak, a maximális napi FDP az alábbi táblázatnak megfelelően alakul:

(i) A személyzet ismeretlen akklimatizációs állapotú tagjai

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

(3) Amennyiben a személyzeti tagjai ismeretlen akklimatizációs állapotban vannak és az üzemeltető FRM-et vezetett be, a maximális napi FDP az alábbi táblázatnak megfelelően alakul:

(ii) A személyzet ismeretlen akklimatizációs állapotú tagjai FRM mellett

Az alábbi táblázatban található értékek akkor alkalmazhatók, ha az üzemeltető FRM-e folyamatosan nyomon követi, hogy fenntartják-e az előírt repülésbiztonsági teljesítményt.

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

(c) FDP, amennyiben a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet különböző időpontokban jelentkeznek szolgálatra:

Amennyiben a légiutas-kísérő személyzet ugyanarra a repülésre vagy repülések sorozatára felkészítő eligazítása hosszabb időt vesz igénybe, mint a hajózó személyzet eligazítási ideje, a légiutas-kísérők FDP-je megnövelhető a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet szolgálatra jelentkezési ideje közötti eltérés időtartamával. A különbség nem haladhatja meg a 60 percet. A légiutas-kísérő személyzet maximális napi FDP-je azon az időn alapul, amelyet a hajózó személyzet a saját FDP-je vonatkozásában jelent, az FDP azonban a légiutas-kísérő személyzet szolgálatra jelentkezésének időpontjában kezdődik.

(d) Maximális napi FDP meghosszabbítások alkalmazásával, repülés közbeni pihenés nélkül.

(1) A maximális napi FDP bármely hétnapos időszakban legfeljebb kétszer legfeljebb 1 órával meghosszabbítható. Ebben az esetben:

(i) a minimális repülés előtti és utáni pihenést 2 órával meg kell hosszabbítani; vagy

(ii) a repülés utáni pihenést 4 órával meg kell hosszabbítani.

(2) A meghosszabbítás alkalmazását előre kell tervezni, és az nem haladhat meg:

(i) 5 szektort, amennyiben a WOCL-ba nem nyúlik át; vagy

(ii) 4 szektort, amennyiben a WOCL-ba legfeljebb 2 órán keresztül nyúlik át;

(iii) 2 szektort, amennyiben a WOCL-ba több mint 2 órán keresztül nyúlik át.

(3) A maximális napi FDP repülés közbeni pihenés nélkül történő meghosszabbítása ugyanabban a szolgálati időszakban nem vonható össze a repülés közbeni pihenés vagy osztott szolgálat miatti meghosszabbítással.

(4) Amennyiben a meghosszabbítást két egymást követő FDP-re alkalmazzák, a két meghosszabbított FDP közötti repülés előtti és utáni kiegészítő pihenésnek megszakítás nélkül kell következnie.

- (5) A repülési időt meghatározó rendszerben rögzíteni kell a maximális napi FDP meghosszabbításának korlátait az adott műveleti típusnak megfelelő típusalkalmassági előírás alapján, figyelembe véve:
- (i) a repült szektorok számát; valamint
 - (ii) a WOCL-ba történő átnyúlást.
- (e) Maximális napi FDP repülés közbeni pihenés miatti meghosszabbítások alkalmazása mellett.
- (1) A repülési időt meghatározó rendszerekben az adott műveleti típusnak megfelelő típusalkalmassági előírás alapján meg kell határozni a maximális napi alap FDP repülés közbeni pihenéssel történő meghosszabbításának a feltételeit, figyelembe véve:
- (i) a repült szektorok számát;
 - (ii) a személyzet egyes tagjai számára rendelkezésre álló repülés közbeni minimális pihenést;
 - (iii) a repülés közben pihenésre rendelkezésre álló létesítményeket; valamint
 - (iv) az alap hajózó személyzet megerősítését.
- (f) Előre nem látott körülmények a repülési műveletek során — a parancsnok egyéni döntése.
- (1) Azoknak a feltételeknek, amelyek alapján a parancsnok a repülési műveletben előre nem látott körülmények esetén a szolgálatra jelentkezés időpontjában vagy azt követően módosíthatja a repülőszolgálati, szolgálati és pihenőidőket, az alábbiaknak kell megfelelniük:
- (i) a (b), (e) vagy ORO.FTL.220 pont alkalmazását követően kiszámított maximális napi alap FDP legfeljebb 2 órával hosszabbítható meg, kivéve, ha a hajózó személyzetet megerősítették, amely esetben a maximális repülési szolgálati idő legfeljebb 3 órával hosszabbítható meg;
 - (ii) ha egy FDP utolsó szektorában a felszállást követően előre nem látott körülmények jelentkeznek, amelyek az engedélyezett hosszabbítást túllépését eredményezik, a repülés folytatható a tervezett cél- vagy kitérő repülőtérré; valamint
 - (iii) az FDP-t követő pihenés lerövidíthető, azonban az soha nem lehet kevesebb, mint 10 óra.

- (2) Olyan előre nem látott körülmények esetén, amelyek komoly kimerültséghez vezethetnek, a parancsnok a repülésbiztonságra kifejtett káros hatások elkerülése érdekében csökkenti a tényleges repülési szolgálati időt és/vagy meghosszabbítja a pihenőidőt.
 - (3) Az ezekről a változtatásokról való döntés előtt a parancsnok köteles a személyzet valamennyi tagjával egyeztetni éberségi szintjükéről.
 - (4) Az üzemeltető köteles előírni a parancsnok számára, hogy jelentést nyújtson be az üzemeltetőnek, amennyiben saját hatáskörében növelte az FDP-t vagy csökkentette a pihenőidőt.
 - (5) Amennyiben az FDP meghosszabbítása vagy a pihenőidő lerövidítése az 1 órát meghaladja, a jelentésnek az üzemeltető megjegyzéseivel ellátott másolatát legkésőbb 28 nappal az eseményt követően meg kell küldeni az illetékes hatóság részére.
 - (6) Az üzemeltető a parancsnoknak az e rendelkezésben leírt egyéni döntésére vonatkozóan egy nem büntetésen alapuló folyamatot dolgoz ki, és azt közzéteszi az üzemben tartói kézikönyvben.
- (g) Előre nem látott körülmények a repülési műveletekben — elhalasztott szolgálatra jelentkezés

Az üzemeltető az üzemben tartói kézikönyvben az elhalasztott szolgálatra jelentkezésre vonatkozó eljárásokat határoz meg a művelet típusának megfelelő típusalkalmassági előírással összhangban.

ORO.FTL.210 Repülési és szolgálati idők

- (a) A személyzet tagja számára kijelölt teljes szolgálati időtartam nem lehet több mint:
 - (1) 60 szolgálati óra bármely 7 napos időszakban;
 - (2) 110 szolgálati óra bármely 14 napos időszakban; és
 - (3) 190 szolgálati óra bármely 28 napos időszakban, a lehető legegyszerűsebben elosztva.
- (b) A repülési összidő azon repüléseken, ahova a személyzet tagját az üzemeltetést végző személyzet tagjaként osztották be, nem lehet több, mint:
 - (1) 100 óra repülési idő bármely 28 napos időszakban; és
 - (2) 900 repülési óra bármely naptári évben; és
 - (3) 1 000 repülési óra bármely 12 naptári hónapos időszakban.
- (c) A repülést követő szolgálat szolgálatnak számít. Az üzemeltető az üzembentartói kézikönyvben meghatározza a repülést követő szolgálatok minimális időtartamát.

ORO.FTL.215 Áthelyezés

Amennyiben az üzemeltető a személyzet tagjait áthelyezi, az alábbiak szabályok alkalmazandók:

- (a) A szolgálatra jelentkezést követő, de üzemeltetést megelőző áthelyezés FDP-nek számít, azonban nem számít szektornak.
- (b) Az áthelyezéssel töltött minden idő szolgálati időnek számít.

ORO.FTL.220 Osztott szolgálat

- (a) A repülési időt meghatározó rendszerben az adott műveleti típusnak megfelelő típusalkalmassági előírásnak megfelelően meg kell határozni az osztott szolgálat alábbi elemeit:
 - (1) a földön töltött szünet minimális időtartamát;
 - (2) az ORO.FTL.205 (b) ponttól eltérve az FDP meghosszabbításának lehetőségét a földi szünet időtartamának, a személyzet tagjai számára rendelkezésre bocsátott pihenési létesítményeknek és egyéb releváns tényezőknek a figyelembe vételével.
- (b) A földön töltött szünet teljes mértékben FDP-nek számít.
- (c) Az osztott szolgálat nem következhet csökkentett pihenőidő után.

ORO.FTL.225 Készenléti és repülőtéri szolgálat

Az üzemeltető által készenléti vagy repülőtéri szolgálatra beosztott személyzeti tagokra a művelet típusának megfelelő típusalkalmassági előírásoknak megfelelően az alábbiak vonatkoznak:

- (a) A készenléti és repülőtéri szolgálatot fel kell tüntetni a munkaidő-beosztásban, valamint a készenléti szolgálat kezdetét és végét előzetesen közölni kell a személyzet érintett tagjaival, hogy lehetőségük legyen megfelelő pihenőidő tervezésére.
- (b) A repülőtéri szolgálat teljes egészében szolgálati időnek számít, és az FDP a repülőtéri szolgálatra történő jelentkezés időpontjától kezdve teljes egészében számítandó.
- (c) Az üzemeltető a repülőtéri szolgálatra beosztott személyzeti tag részére köteles szállást biztosítani.
- (d) A repülési időtartamot meghatározó rendszerben fel kell tüntetni az alábbi elemeket:
 - (1) a készenléti szolgálat maximális időtartama;
 - (2) a készenléti szolgálat hatása a kiadható maximális FDP-re, figyelembe véve a személyzeti tag rendelkezésére bocsátott pihenési lehetőségeket és egyéb vonatkozó tényezőket, például azt, hogy szükség van-e a személyzeti tag azonnali készültségére, hogy a készenléti szolgálat átnyúlik-e az alvásidőbe és/vagy a szolgálatra történő behívás és a kiadott FDP közötti alvási lehetőség védelme szempontjából megfelelő időben történt-e az értesítés;

- (3) az FDP-re történő beosztást nem eredményező készenléti szolgálatot követő minimális alap pihenőidő; és
- (4) annak leírása, hogy a kumulatív szolgálati órák esetében hogyan kell figyelembe venni a készenléti szolgálatban töltött időt.

ORO.FTL.230 Tartalék

Az üzemeltető által tartalékos szolgálatra beosztott személyzeti tagokra a művelet típusának megfelelő típusalkalmassági előírásoknak megfelelően az alábbiak vonatkoznak:

- (a) A tartalékos szolgálatot fel kell tüntetni a munkarendben;
- (b) A repülési időtartamot meghatározó rendszerben fel kell tüntetni az alábbi elemeket:
 - (1) az egyes tartalékos szolgálatok maximális időtartama;
 - (2) azon egybefüggő napok száma, amelyek alatt a személyzet tagja tartalékos szolgálatra beosztható.

ORO.FTL.235 Pihenőidők

- (a) Minimális pihenőidő a bázishelyen.

A bázishelyen kezdődő FDP előtt biztosított minimális pihenőidőnek:

- (1) legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint az azt megelőző szolgálati idő, vagy 12 órának, amelyik hosszabb; vagy
- (2) meg kell felelnie a (b) pontnak, amennyiben az üzemeltető a személyzet tagjának megfelelő szállást biztosít.

- (b) Minimális pihenőidő a bázishelytől távol.

A bázishelytől távol kezdődő FDP előtt biztosított minimális pihenőidőnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint az azt megelőző szolgálati időnek, vagy 10 órának, amelyik hosszabb. Ennek az időszaknak az utazásra és fiziológiai igények kielégítésére fordított időn felül tartalmaznia kell egy 8 órás alvási lehetőséget.

- (c) Csökkentett pihenőidő

Az (a) és (b) ponttól eltérve a repülési időt meghatározó rendszer a művelet típusának megfelelő típusalkalmassági előírásoknak megfelelően lehetőséget adhat a minimális pihenőidők csökkentésére, figyelembe véve az alábbi elemeket:

- (1) a minimális csökkentett pihenőidő;
- (2) a következő pihenőidő meghosszabbítása; és
- (3) a csökkentett pihenőidőt követő FDP csökkentése.

- (d) Rendszeres meghosszabbított regenerálódásra szolgáló pihenőidők

A repülési időt meghatározó rendszereknek a felgyülemlett fáradtság ellensúlyozása érdekében rendszeres meghosszabbított regenerálódásra szolgáló pihenőidőket kell

meghatározniuk. A minimális rendszeres meghosszabbított regenerálódásra szolgáló pihenőidő legalább 2 helyi éjszakát tartalmazó 36 óra úgy, hogy az egyik rendszeres meghosszabbított regenerálódásra szolgáló pihenőidő vége és a másik rendszeres meghosszabbított regenerálódásra szolgáló pihenőidő kezdete között eltelt idő soha nem lehet több, mint 168 óra. A rendszeres meghosszabbított regenerálódásra szolgáló pihenőidőt minden hónapban kétszer 2 naposra kell növelni.

(e) A repülési időt meghatározó rendszereknek további pihenőidőket kell meghatározniuk a művelet típusának megfelelő típusalkalmassági előírásoknak megfelelően, az alábbiak ellensúlyozására:

- (1) az időzóna-eltérések és az FDP meghosszabbításának hatásai;
- (2) a kimerítő munkarendből eredő felgyülemlett fáradtság hatásai; és
- (3) a bázishely megváltoztatása.

ORO.FTL.240 Táplálkozás

(a) Az FDP alatt étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani a személyzeti tag teljesítmény-csökkenésének elkerülése érdekében, különösen, ha az FDP a 6 órát meghaladja.

(b) Az üzemeltető az üzemben tartói kézikönyvében meghatározza, miként biztosított a személyzeti tag étkezése az FDP alatt.

ORO.FTL.245 A repülési és szolgálati időre, valamint a pihenésre vonatkozó feljegyzések

(a) Az üzemeltetők 24 hónapos időszakra megőrzik:

- (1) Az egyes személyzeti tagokra vonatkozó egyéni feljegyzéseket, beleértve:
 - (i) a repülési időket;
 - (ii) minden szolgálati időszak kezdetét, tartamát, végét és az FDP-t;
 - (iii) a pihenőidőket és a szolgálatmentes napokat; és
 - (iv) a kijelölt bázishelyet.
- (2) A meghosszabbított repülési szolgálati időre és a csökkentett pihenőidőre vonatkozó jelentések.

(b) Az üzemeltető kérésre átadja a repülési és szolgálati időre, valamint a pihenőidőre vonatkozó egyéni feljegyzéseket az alábbi személyeknek:

- (1) az érintett személyzeti tagnak; és
- (2) egy másik üzemeltetőnek, amennyiben a személyzeti tag az érintett üzemeltetőnél új tagnak számít, vagy azzá válik.

- (c) A CAT.GEN.MPA.100 (b)(5) pontban az egynél több üzemeltetőnél feladatot teljesítő személyzeti tagokra vonatkozó feljegyzéseket 24 hónap időtartamig kell megőrizni.

ORO.FTL.250 Kimerültség-kezelő tanfolyam

- (a) Az üzemeltető a kezdeti és rendszeres kimerültség kezelésre vonatkozóan képzést nyújt a személyzeti tagok, a beosztást végző személyzet, valamint az érintett vezetői személyzet részére.
- (b) A képzést az üzemeltető által kidolgozott és az üzemben tartói kézikönyvben leírt képzési program keretében kell lebonyolítani. A tantervnek tartalmaznia kell a kimerültség lehetséges kiváltó okait és hatásait, valamint a kimerültség elleni lehetséges lépéseket.