



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, XXX  
[...]<sup>C</sup>

**KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. .../..**

**af [...]**

**om ændring af forordning (EU) nr. .../... om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008**

## KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. .../...

af

### om ændring af forordning (EU) nr. .../... om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EC <sup>(1)</sup>, særlig artikel 8, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EU) nr. .../... fastlægger de tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer.
- (2) I overensstemmelse med artikel 22, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008 skal gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser som udgangspunkt omfatte alle materielle bestemmelser i subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 under hensyntagen til de seneste videnskabelige og tekniske resultater.
- (3) Forordning (EU) nr. .../... bør derfor ændres, så den omfatter flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.
- (4) Forordning (EU) nr. .../... tager hensyn til de begrænsninger og minimumsforskrifter, der allerede er fastsat i direktiv 2000/79/EF (5). De begrænsninger, der er fastsat i førnævnte direktiv, bør altid overholdes for mobile arbejdstagere i civil luftfart. Bestemmelserne i forordning (EU) nr. .../... og andre bestemmelser godkendt i henhold til denne forordning bør under ingen omstændigheder være bredere og dermed yde disse arbejdstagere mindre beskyttelse. Bestemmelserne i denne forordning berører endvidere ikke national arbejdsmarkedslovgivning, som yder mere beskyttelse.
- (5) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur har udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagt disse som en udtalelse for Kommissionen i henhold til artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

---

<sup>(1)</sup> EUT L 79 af 13.3.2008, s. 1.

## VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### Artikel 1

I forordning (EU) nr. .../.... foretages følgende ændringer:

1. I artikel 2 indsættes følgende definition:

""Lufttaxioperation": for så vidt angår flyve- og tjenestetidsregler, ikke-planlagte erhvervmæssige lufttransportoperationer på bestilling med en flyvemaskine med en maksimal passagersædekonfiguration for operation (MOPSC) på 19 sæder eller derunder."

2. Artikel 8, stk. 1, litra a), affattes således:

"Artikel 8

#### **Flyvetidsbegrænsninger**

Flyve- og tjenestetidsbegrænsninger skal være underlagt følgende:

Luftfartsforetagender, der gennemfører erhvervmæssige lufttransportoperationer, skal overholde subpart FTL i bilag III. Følgende erhvervmæssige lufttransportoperationer er ikke omfattet af subpart FTL i bilag III:

lufttaxioperationer med flyvemaskine

ambulanceflyvninger med flyvemaskine

flyvemaskineoperationer med én pilot.

Indtil relevante gennemførelsesbestemmelser vedtages for sådanne operationer, gælder artikel 8, stk. 4, og subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og de relevante nationale undtagelser i medfør af sikkerhedsrisikovurderinger gennemført af de kompetente myndigheder."

3. I bilag II tilføjes følgende punkt:

"ARO.OPS.230 Bestemmelse af forstyrrende planer

Med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger (FTL) bestemmer den kompetente myndighed i overensstemmelse med definitionerne af "typen tidlig" (early type) og "typen sen" (late type) i ORO.FTL.105, hvilken af disse to typer forstyrrende planer der gælder for alle erhvervmæssige lufttransportoperatører, som den fører tilsyn med."

ARO.OPS.235 Godkendelse af individuelle specifikationssystemer for flyvetid

Den kompetente myndighed godkender specifikationssystemer for flyvetid, som fremlægges af en erhvervmæssig lufttransportoperatør, hvis det dokumenterer overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og subpart FTL i bilag III til denne forordning.

- a) Når et specifikationssystem for flyvetid fremlagt af et luftfartsforetagende afviger fra de gældende certificeringsspecifikationer udstedt af agenturet, anvender den kompetente myndighed den procedure, der er beskrevet i artikel 22, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Når et specifikationssystem for flyvetid fremlagt af et luftfartsforetagende afviger fra de gældende gennemførelsesbestemmelser, anvender den kompetente myndighed den

procedure, der er beskrevet i artikel 14, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008.

- c) Godkendte afvigelser underkastes uafhængig videnskabelig og medicinsk vurdering efter anvendelsen af afvigelsen.

4. I bilag III tilføjes en ny subpart FTL i overensstemmelse med bilaget til denne forordning.

#### Artikel 2

Tre år efter ikrafttrædelsesdatoen gennemfører agenturet en revision af effektiviteten af flyve- og tjenestetidsbegrænsningerne samt hvilebestemmelserne i bilag II og III til forordning (EU) nr. .../.... Denne revision baseres på operationelle data indsamlet over lang tid efter ikrafttrædelsesdatoen og skal som minimum fokusere på følgende:

1. indvirkningen af tjenestetider på mere end 13 timer på den mest gunstige tid på dagen
2. indvirkningen af tjenestetider på mere end 10 timer på den mindst gunstige tid på dagen
3. indvirkningen af tjenestetider på mere end 11 timer for besætningsmedlemmer med ukendt akklimatiseringstilstand
4. den mulige indvirkning af et højt antal sektorer (>6) på besætningsmedlemmers årvågenhed
5. indvirkningen af forstyrrende planer på samlede grænser.

#### Artikel 3

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den anvendes fra [1 år efter ikrafttrædelsen].
3. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan medlemsstaterne beslutte fortsat at anvende artikel 8, stk. 4, og OPS 1.1115 i subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og relevante nationale undtagelser i medfør af sikkerhedsrisikovurderinger gennemført af de kompetente myndigheder i stedet for ORO.FTL.210 e) indtil [2 år efter denne forordnings ikrafttrædelse].
4. Når en medlemsstat anvender bestemmelserne i stk. 2, skal den underrette Kommissionen og agenturet herom. Denne meddelelse skal beskrive begrundelsen for en sådan afvigelse og dens varighed samt programmet for gennemførelsen heraf med angivelse af påtænkte foranstaltninger og tidspunkter.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Kommissionens vegne*

*Medlem af Kommissionen*

## BILAG

### DEL-ORO (ORGANISATIONSKRAV)

#### Subpart – Flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser

##### Afsnit 1

##### Generelt

##### ORO.FTL.100 Anvendelsesområde

Denne subpart fastlægger de krav, som et luftfartsforetagende skal opfylde i forbindelse med besætningsmedlemmers flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.

##### ORO.FTL.105 Definitioner

I denne subpart forstås ved:

"akklimeret": Et besætningsmedlem vurderes at være akklimeret til en tidszone på to timer omkring den lokale tid på vedkommendes afgangssted. Når den lokale tid på det sted, hvor en tjeneste påbegyndes, er mere end to timer forskellig fra det sted, hvor tjenesten afsluttes, vurderes besætningsmedlemmet at være akklimeret i overensstemmelse med værdierne i tabellen nedenfor til beregning af den maksimale daglige flyvetjenesteperiode (FDP).

Tidsforskel (t) mellem referencetid og lokal tid, hvor besætningsmedlemmet påbegynder den efterfølgende tjeneste	Tid siden påbegyndt tjeneste i referencetid				
	<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": akklimeret til lokal tid i tidszonen for afgangsstedet

"D": akklimeret til den lokale tid, hvor besætningsmedlemmet påbegynder den efterfølgende tjeneste

"X": et besætningsmedlem med ukendt akklimeringstilstand

"indkvartering": for så vidt angår standby og opdelt tjeneste, et roligt og komfortabelt sted, hvortil offentligheden ikke har adgang, med mulighed for at kontrollere lys og temperatur, med hensigtsmæssig møblering, som giver et besætningsmedlem mulighed for at sove, med

tilstrækkelig kapacitet til alle besætningsmedlemmer, som er til stede samtidig, og med adgang til mad og drikke

"lufthavnstjeneste": en på forhånd bekendtgjort og fastlagt periode, hvor et besætningsmedlem på luftfartsforetagendets forlangende skal stå til rådighed for at modtage indkaldelse til flyvning, positionering eller anden tjeneste

"udvidet flyvebesætning": en flyvebesætning, der består af flere personer end det påkrævede mindsteantal for den pågældende flyvemaskine, og hvor hvert flyvebesætningsmedlem kan forlade sin post og blive erstattet af et andet passende kvalificeret flyvebesætningsmedlem med henblik på hvile under flyvning

"pause": en periode, der tæller som en FDP, men hvori besætningsmedlemmet fritages for alle opgaver, og som er kortere end en hvileperiode

"udskudt mødetid": luftfartsforetagendets udsættelse af en planlagt FDP, inden et besætningsmedlem har forladt sit hvilested

"forstyrrende plan": et besætningsmedlems tidsplan, som omfatter en FDP eller en kombination af FDP'er, der starter, slutter eller berører en del af døgnet, hvor et besætningsmedlem er akklimatiseret, og som forstyrrer muligheden for at sove i det optimale tidsrum for søvn. En plan kan være forstyrrende på grund af tidlig start, sen afslutning og nattevagt

a) forstyrrende plan af "typen tidlig":

- 1) ved "tidlig start" en tjenesteperiode, der begynder i tidsrummet mellem kl. 05:00 og 05:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til
- 2) ved "sen afslutning" en tjenesteperiode, der slutter i tidsrummet mellem kl. 23:00 og 01:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

b) forstyrrende plan af "typen sen":

- 1) ved "tidlig start" en tjenesteperiode, der begynder i tidsrummet mellem kl. 05:00 og 06:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til
- 2) ved "sen afslutning" en tjenesteperiode, der slutter i tidsrummet mellem kl. 00:00 og 01:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

c) "nattevagt": en tjenesteperiode, der berører en del af tidsrummet mellem kl. 02:00 og 04:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

"tjeneste": enhver opgave, som et besætningsmedlem udfører for luftfartsforetagendet, herunder flyvetjeneste, administrativt arbejde, træning, undervisning og kontrol, positionering og visse elementer af standby

"tjenesteperiode": en periode, der påbegyndes, når et besætningsmedlem af luftfartsforetagendet pålægges at møde eller påbegynde tjeneste, og som afsluttes, når besætningsmedlemmet fritages for alle opgaver

"øst-vest- og vest-øst-overgang": overgangen på hjemmebasen mellem en turnus, der krydser seks eller flere tidszoner i én retning, og en turnus, der krydser fire eller flere tidszoner i modsat retning

"flyvetjenesteperiode (FDP)": en periode, der påbegyndes, når et besætningsmedlem af luftfartsforetagendet pålægges at møde til tjeneste, herunder en flyvning eller en række af flyvninger, og som ophører, når flyvemaskinen parkeres, og motorerne standses ved afslutningen af den sidste flyvning, hvor vedkommende er tjenestegørende besætningsmedlem

"flyvetid": for flyvemaskiner og motorsvævefly til rejsebrug tidsrummet fra det tidspunkt, hvor et luftfartøj forlader sin standplads for at påbegynde flyvningen, til det tidspunkt, hvor det standser på den udpegede parkeringsplads, og alle motorerne eller propellerne er standset

"hjemmebase": en for besætningsmedlemmet af luftfartsforetagendet angiven lokalitet, hvor besætningsmedlemmet normalt påbegynder og afslutter en tjenesteperiode eller en række af tjenesteperioder, og hvor luftfartsforetagendet under normale omstændigheder ikke er ansvarligt for indkvartering af det pågældende besætningsmedlem

"lokal dag": en 24 timers periode, der begynder kl. 00:00 lokal tid

"lokal nat": en otte timers periode mellem kl. 22:00 og 08:00 lokal tid

"tjenestegørende besætningsmedlem": et besætningsmedlem, der udfører sine opgaver i en flyvemaskine under en flyvning

"positionering": befordring på et luftfartsforetagendes foranledning af et ikke-tjenestegørende besætningsmedlem fra sted til sted, dog ikke den tid, der medgår til befordring fra hjemmet til et angivet mødested på hjemmebasen og vice versa, og den tid, der medgår til lokal transfer fra et hvilested til påbegyndelse af tjenesten og vice versa

"referencetid": den lokale tid på mødestedet i et tidszonebånd på to timer omkring den lokale tid, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

"hvilefacilitet": en køje eller et sæde med ben- og fodstøtte, som giver et besætningsmedlem mulighed for at sove om bord på en flyvemaskine

"tilkaldevagt": en periode, hvor et besætningsmedlem på luftfartsforetagendets forlangende skal stå til rådighed for at modtage indkaldelse til flyvning, positionering eller anden tjeneste med mindst 10 timers varsel, inden tjenesten påbegynder

"hvileperiode": en sammenhængende, uafbrudt og nærmere bestemt periode efter og/eller før tjeneste, hvor et besætningsmedlem er fritaget for enhver tjeneste og tilkaldevagt

"turnus": en tjeneste eller en række af tjenester, herunder mindst én flyvetjeneste, og hvileperioder uden for hjemmebasen, som starter ved hjemmebasen og slutter ved hjemkomst til hjemmebasen med henblik på en hvileperiode, hvor luftfartsforetagendet ikke længere er ansvarligt for besætningsmedlemmets indkvartering

"en enkelt dag fri fra tjeneste": en periode fri fra enhver tjeneste, som med henblik på at overholde Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 består af en enkelt dag og to lokale nætter, og som kan omfatte en hvileperiode som del af en dag fri fra tjeneste

"sektor": tidsrummet mellem en flyvemaskines første manøvrering fra standpladsen med henblik på start og til parkering af flyvemaskinen på standpladsen

"standby": en på forhånd bekendtgjort og nærmere bestemt periode, hvor et besætningsmedlem på luftfartsforetagendets forlangende skal stå til rådighed for at modtage indkaldelse til flyvning, positionering eller anden tjeneste uden mellemliggende hvileperiode, hvor:

- a) "standby i lufthavn" er standby, der gennemføres i lufthavnen, og som kan føre til indkaldelse til tjeneste

- b) "anden standby" er standby, der gennemføres hjemme eller under passende indkvartering, og som kan føre til indkaldelse til tjeneste

"passende indkvartering": for så vidt angår standby, opdelt tjeneste og minimumshvile, et separat værelse med nødvendige faciliteter til hvert besætningsmedlem i et roligt miljø, med en seng, tilstrækkelig ventilation, mulighed for regulering af temperatur og lys og med adgang til mad og drikke

"operationer med ultralang rækkevidde (ULR)": flyvninger med lang rækkevidde med en planlagt flyvevarighed på mere end 16 timer eller en flyvetjenesteperiode på mere end 18 timer

"Window of Circadian Low (WOCL)": tidsrummet mellem kl. 02:00 og 05:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til.

### **ORO.FTL.110 Luftfartsforetagendets ansvar**

Afhængigt af typen af operation skal et luftfartsforetagende:

- a) udarbejde tjenesteplaner, som bekendtgøres i så god tid i forvejen, at besætningsmedlemmer kan planlægge fyldestgørende hviletid
- b) sikre, at flyvetjenesteperioder planlægges på en sådan måde, at besætningsmedlemmer er tilstrækkeligt udhvilede, således at de under alle forhold kan udføre deres arbejde på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau
- c) angive mødetider, der giver den nødvendige tid til opgaver på jorden
- d) tage hensyn til sammenhængen mellem hyppighed af og mønster for flyve-, tjeneste- og hviletid og at tage behørigt hensyn til den kumulative virkning af lang tjenestetid afbrudt af meget korte hviletider
- e) tildele tjenestetid således, at der undgås u hensigtsmæssig praksis, der forårsager alvorlig forstyrrelse af det normale søvn-/arbejds mønster, f.eks. skiftevis dag- og nattjeneste
- f) anvende den type forstyrrende plan, der er fastlagt under ARO.OPS.230, når en forstyrrende plan ikke kan undgås
- g) sikre, at hvileperioden er tilstrækkelig lang til, at besætningen overvinder virkningerne af forudgående tjenestetider og er veludhvilet ved påbegyndelsen af den efterfølgende flyvetjenesteperiode
- h) planlægge tilbagevendende forlængede hvileperioder og meddele disse til besætningen i tilstrækkelig god tid i forvejen
- i) sikre, at flyvninger planlægges således, at de er afsluttet inden for den fastsatte flyvetjenesteperiode, hvori der medregnes den nødvendige tid til forberedelse af flyvningen, selve flyvetiden og turnaround-tiden
- j) ændre en plan og/eller besætningens sammensætning, hvis den faktiske operation overskrider den maksimale flyvetjenesteperiode på mere end 33 % af flyvningerne efter den pågældende plan i den deraf omfattede periode.



### **ORO.FTL.115 Besætningsmedlemmernes ansvar**

Besætningsmedlemmer skal:

- a) overholde CAT.GEN.MPA.100 i bilag IV (del-CAT)
- b) i størst mulig udstrækning gøre brug af de disponible hvilemuligheder og -faciliteter og tilbringe deres hvileperioder på passende måde.

### **ORO.FTL.120 Håndtering af risiko for træthed (Fatigue Risk Management - FRM)**

- a) Når FRM kræves i henhold til denne subpart eller en relevant certificeringsspecifikation, skal luftfartsforetagendet udforme, gennemføre og vedligeholde et FRM-system som en integreret del af sit administrationssystem. FRM-systemet skal sikre overensstemmelse med de væsentlige krav 7.f., 7.g. og 8.f. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. FRM-systemet skal beskrives i driftshåndbogen.
- b) Det FRM-system, der etableres, gennemføres og vedligeholdes, skal omfatte:
  - 1) en beskrivelse af luftfartsforetagendets filosofi og principper med hensyn til håndtering af risiko for træthed
  - 2) dokumentation af alle processer i FRM-systemet, herunder en proces for bevidstgørelse af de ansatte om deres ansvar og proceduren for ændring af denne dokumentation
  - 3) videnskabelige principper og viden
  - 4) en proces for fareidentifikation og risikovurdering, der muliggør styring af operationelle risici, der opstår for luftfartsforetagendet som følge af vedvarende træthed blandt besætningsmedlemmerne
  - 5) en proces for risikoreduktion, der omfatter korrigerende foranstaltninger, som skal gennemføres omgående med henblik på at reducere de risici, der opstår for luftfartsforetagendet som følge af vedvarende træthed blandt besætningsmedlemmerne, løbende overvågning og regelmæssig vurdering af den opnåede reduktion af træthed
  - 6) og svare til det vagtplanlægnings- eller specifikationssystem for flyvetid, som luftfartsforetagendet anvender
  - 7) løbende forbedring af den generelle effektivitet af FRM-systemet
  - 8) FRM-sikkerhedsstyring
  - 9) processer til fremme af FRM-systemet.
- c) FRM-systemet skal svare til luftfartsforetagendets størrelse samt arten og kompleksiteten af dets aktiviteter under hensyntagen til de farer og risici, der er forbundet med disse aktiviteter og det relevante specifikationssystem for flyvetid.

- d) Luftfartsforetagendet skal iværksætte korrigerende foranstaltninger, når FRM-sikkerhedsstyringen påviser, at de krævede sikkerhedsresultater ikke opnås.

#### **ORO.FTL.125 Specifikationssystemer for flyvetid**

- a) Luftfartsforetagendet skal udforme, gennemføre og vedligeholde specifikationssystemer for flyvetid, der er relevante for den pågældende type operation, og som er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og denne subpart, jf. dog Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart.
- b) Inden specifikationssystemer for flyvetid gennemføres, skal de godkendes af den kompetente myndighed.
- c) For at dokumentere overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og denne subpart skal luftfartsforetagendet anvende de gældende certificeringsspecifikationer udstedt af agenturet. Hvis luftfartsforetagendet i henhold til artikel 22, stk. 2, i forordning 216/2008 ønsker at afvige fra de certificeringsspecifikationer, som agenturet har udstedt, skal det indgive en udførlig beskrivelse af afvigelsen til den kompetente myndighed, inden afvigelsen gennemføres. Beskrivelsen skal omfatte revisioner af håndbøger eller procedurer, der kan være relevante, og en vurdering, der viser, at kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og denne subpart overholdes.

## **AFSNIT 2**

### **Erhvervsmæssige luftfartsforetagender**

#### **ORO.FTL.200 Hjemmebase**

Et luftfartsforetagende skal udpege en hjemmebase for hvert besætningsmedlem.

#### **ORO.FTL.205 Flyvetjenesteperiode (FDP)**

- a) Luftfartsforetagendet skal:
- 1) angive mødetider, der er hensigtsmæssige for hver enkelt operation under hensyntagen til ORO.FTL.110 c)
  - 2) fastlægge procedurer, der angiver, hvordan luftfartøjschefen — under særlige omstændigheder, som kan føre til alvorlig træthed — efter at have drøftet sagen med de berørte besætningsmedlemmer skal nedskære den faktiske FDP og/eller forøge hvileperioden for at undgå enhver negativ indvirkning på sikkerheden under flyvningen.
- b) Grundlæggende maksimal daglig FDP
- 1) Den maksimale daglige FDP skal uden forlængelse for akklimatiserede besætningsmedlemmer være i overensstemmelse med følgende tabel:

**Tabel 1: Maksimal daglig FDP — akklimatiserede besætningsmedlemmer**

Start på FDP	1-2 sektorer	3 sektorer	4 sektorer	5 sektorer	6 sektorer	7 sektorer	8 sektorer	9 sektorer	10 sektorer
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) Den maksimale daglige FDP, når akklimatiseringstilstanden for besætningsmedlemmer ikke kendes, skal være i overensstemmelse med følgende tabel:

**i) Besætningsmedlemmer med ukendt akklimatiseringstilstand**

Maksimal daglig FDP i henhold til sektorer						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Den maksimale daglige FDP, når akklimatiseringstilstanden for besætningsmedlemmer ikke kendes, og når luftfartsforetagendet har gennemført et FRM-system, skal være i overensstemmelse med følgende tabel:

**ii) Besætningsmedlemmer med ukendt akklimatiseringstilstand under FRM**

Værdierne i tabellen nedenfor gælder, hvis luftfartsforetagendets FRM-system løbende overvåger, at de krævede sikkerhedsstandarder overholdes.

<b>Maksimal daglig FDP i henhold til sektorer</b>						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) FDP med forskellig mødetid for flyvebesætning og kabinebesætning

Når kabinebesætningen har brug for mere tid end flyvebesætningen til deres briefing før flyvning for den samme flyvning eller række af flyvninger, kan kabinebesætningens FDP forlænges med forskellen mellem kabinebesætningens og flyvebesætningens mødetidspunkt. Forskellen må ikke overstige 60 minutter. Den maksimale daglige FDP for kabinepersonale skal baseres på det tidspunkt, hvor flyvebesætningen møder til deres FDP, men FDP'en skal starte på kabinebesætningens mødetidspunkt.

d) Maksimal daglig FDP med forlængelse uden hvile under flyvning

- 1) Den maksimale daglige FDP kan forlænges med op til en time to gange i løbet af syv på hinanden følgende dage. I så fald:
  - i) forøges minimumshvileperioden før og efter flyvningen med to timer, eller
  - ii) forøges hvileperioden efter flyvningen med fire timer.
- 2) Forlængelse skal planlægges på forhånd og skal være begrænset til højst:
  - i) fem sektorer, når en FDP ikke strækker sig ind i WOCL-tidsfasen, eller
  - ii) fire sektorer, når en FDP strækker sig ind i WOCL-tidsfasen med op til to timer, eller
  - iii) to sektorer, når en FDP strækker sig ind i WOCL-tidsfasen med mere end to timer.
- 3) Forlængelse af den maksimale daglige FDP uden hvile under flyvning må ikke kombineres med forlængelser med henblik på hvile under flyvning eller opdelt tjeneste i samme tjenesteperiode.
- 4) Når forlængelserne sker i forbindelse med flere på hinanden følgende FDP'er, skal de yderligere hvileperioder før og efter flyvning mellem de to forlængede FDP'er være fortløbende.
- 5) I specifikationssystemer for flyvetid skal der angives grænser for forlængelse af den maksimale daglige FDP i overensstemmelse med de

certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation, under hensyntagen til:

- i) det antal sektorer, der flyves
- ii) berøring af WOCL-tidsfasen.

e) Maksimal daglig FDP med forlængelse på grund af hvile under flyvning

1) I specifikationssystemer for flyvetid skal der angives betingelser for forlængelse af den maksimale daglige FDP i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation, under hensyntagen til:

- i) det antal sektorer, der flyves
- ii) den minimumshvileperiode under flyvning, der er tildelt hvert besætningsmedlem
- iii) typen af hvilefaciliteter under flyvning
- iv) udvidelsen af basisflyvebesætningen.

f) Uforudsete omstændigheder under gennemførelsen af flyvningen – luftfartøjschefens beføjelser

1) Luftfartøjschefens ændring af grænserne for flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder i tilfælde af uforudsete omstændigheder under flyvningen, som begynder på eller efter mødetidspunktet, skal være i overensstemmelse med følgende:

- i) Den maksimale daglige basis-FDP efter anvendelse af b), e) eller ORO.FTL.220 må ikke forøges med mere end to timer, medmindre flyvebesætningen er blevet udvidet. I så fald kan den tilladte flyvetjenesteperiode forøges med højst tre timer.
- ii) Hvis der i den sidste sektor inden for en FDP indtræffer uforudsete omstændigheder efter start, hvorved den tilladte forøgelse overskrides, kan flyvningen fortsætte til det planlagte bestemmelsessted eller til en alternativ flyveplads.
- iii) Hvileperioden efter en FDP kan nedskæres, men aldrig til mindre end 10 timer.

2) Under særlige omstændigheder, som kan føre til alvorlig træthed, skal luftfartøjschefen nedskære den faktiske flyvetjenestetid og/eller forøge hvileperioden for at undgå enhver negativ indvirkning på flyvesikkerheden.

- 3) Luftfartøjschefen skal høre alle besætningsmedlemmer om deres årvågenhed, inden denne træffer beslutning om sådanne ændringer.
  - 4) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjschefen indgiver en beretning til luftfartsforetagendet, når en FDP forøges, eller en hvileperiode nedskæres efter luftfartøjschefens skøn.
  - 5) Når forøgelsen af en FDP eller nedskæringen af en hvileperiode overstiger en time, skal der senest 28 dage herefter fremsendes en genpart af beretningen med tilføjelse af luftfartsforetagendets kommentarer til den kompetente myndighed.
  - 6) Luftfartsforetagendet skal gennemføre en undersøgelse uden elementer af straf af luftfartøjschefens skønsmæssige ændringer i henhold til denne bestemmelse og beskrive den i driftshåndbogen.
- g) Uforudsete omstændigheder under gennemførelsen af flyvningen — udskudt mødetid.

Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer for udskudt mødetid i driftshåndbogen i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation.

#### **ORO.FTL.210 Flyvetider og tjenesteperioder**

- a) Det samlede antal tjenesteperioder, som et besætningsmedlem skal gøre tjeneste i, må ikke overstige:
  - 1) 60 tjenestestimer i syv på hinanden følgende dage
  - 2) 110 tjenestestimer i 14 på hinanden følgende dage
  - 3) 190 tjenestetimer i 28 på hinanden følgende dage fordelt så jævnt som muligt på hele perioden.
- b) Den samlede flyvetid på flyvninger, hvor et besætningsmedlem skal gøre tjeneste som tjenestegørende besætningsmedlem, må ikke overstige:
  - 1) 100 timers flyvetid i 28 på hinanden følgende dage
  - 2) 900 timers flyvetid i et kalenderår
  - 3) 1 000 timers flyvetid i 12 på hinanden følgende kalendermåneder.
- c) Tjeneste efter flyvning tæller som tjeneste. Luftfartsforetagendet skal i sin driftshåndbog angive minimumsperioden for tjeneste efter flyvning.

#### **ORO.FTL.215 Positionering**

Hvis luftfartsforetagendet sørger for positionering af besætningsmedlemmer, gælder følgende:

- a) Positionering efter et mødetidspunkt, men inden en flyvning, indgår som en del af FDP, men tæller ikke som en sektor.

- b) Al positioneringstid tæller som tjenestetid.

### **ORO.FTL.220 Opdelt tjeneste**

- a) I specifikationssystemer for flyvetid skal der angives følgende for opdelt tjeneste i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation:
  - 1) minimumsvarigheden af en pause på jorden
  - 2) muligheden for at forlænge FDP under hensyntagen til varigheden af pausen på jorden, de hvilefaciliteter, der tilbydes besætningsmedlemmerne, og andre relevante faktorer, uanset ORO.FTL.205 b).
- b) Hele pausen på jorden tæller som FDP.
- c) Opdelt tjeneste må ikke efterfølge en forkortet hvileperiode.

### **ORO.FTL.225 Standby og lufthavnstjeneste**

Hvis luftfartsforetagendet indkalder besætningsmedlemmer til standby eller lufthavnstjeneste, gælder følgende i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation:

- a) Standby og lufthavnstjeneste planlægges, og tidspunktet for påbegyndelse og afslutning af standby skal fastlægges og bekendtgøres på forhånd for de pågældende besætningsmedlemmer, så de kan planlægge fyldestgørende hviletid.
- b) Lufthavnstjeneste medregnes fuldt ud i tjenestetiden, og FDP'en regnes fra mødetidspunktet for lufthavnstjeneste.
- c) Når et besætningsmedlem er på standby i lufthavn, skal luftfartsforetagendet stille indkvartering til rådighed.
- d) I specifikationssystemer for flyvetid angives følgende elementer:
  - 1) den maksimale varighed af enhver standby
  - 2) indvirkningen af standby på den maksimale FDP, der kan indkaldes til, under hensyntagen til hvilefaciliteter for besætningsmedlemmer og andre relevante faktorer, som f.eks. behovet for, at besætningsmedlemmet umiddelbart er parat til tjeneste, berøring af søvnperioder og/eller tilstrækkeligt varsel til at sikre mulighed for søvn mellem indkaldelse til tjeneste og FDP
  - 3) minimumshvileperioden efter standby, som ikke fører til påbegyndelse af FDP
  - 4) hvordan tid på standby medregnes i det akkumulerede antal tjenestetimer.

### **ORO.FTL.230 Tilkaldevagt**

Hvis luftfartsforetagendet indkalder besætningsmedlemmer til tilkaldevagt, gælder følgende i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation:

- a) Tilkaldevagt skal planlægges.
- b) I specifikationssystemer for flyvetid angives følgende elementer:
  - 1) den maksimale varighed af enhver enkelt periode på tilkaldevagt
  - 2) antallet af sammenhængende dage på tilkaldevagt, som et besætningsmedlem kan indkaldes til.

### **ORO.FTL.235 Hvileperioder**

- a) Minimumshvileperiode på hjemmebase

Minimumshvileperioden inden en FDP, der påbegyndes på hjemmebasen, skal:

- 1) være mindst lige så lang som den forudgående tjenesteperiode, dog mindst 12 timer, eller
  - 2) være i overensstemmelse med b), hvis luftfartsforetagendet tilbyder besætningsmedlemmet hensigtsmæssig indkvartering.
- b) Minimumshvileperiode på et andet sted end hjemmebasen

Minimumshvileperioden inden en FDP, der påbegyndes på et andet sted end hjemmebasen, skal være mindst lige så lang som den forudgående tjenesteperiode, dog mindst 10 timer. Denne periode skal sikre mulighed for søvn i mindst otte timer ud over tid til rejse og andre fysiologiske behov.

- c) Reducerede hvileperioder

Uanset a) og b) kan minimumshvileperioderne reduceres i specifikationssystemer for flyvetid i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation, under hensyntagen til:

- 1) den reducerede minimumshvileperiode
  - 2) forøgelsen af den efterfølgende hvileperiode
  - 3) reduktionen af FDP efter den reducerede hvileperiode.
- d) Tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering

I specifikationssystemer for flyvetid angives tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering med henblik på at kompensere for akkumuleret træthed. Tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering skal være på mindst 36 timer, herunder to lokale nætter, så der aldrig er mere end 168 timer mellem afslutningen på en tilbagevendende forlænget hvileperiode og starten på den næste forlængede hvileperiode. Den tilbagevendende forlængede hvileperiode til restituering forøges med to dage hver måned.



- e) I specifikationssystemer for flyvetid angives yderligere hvileperioder i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer for at kompensere for:
  - 1) virkningerne af tidszoneforskelle og forlængelser af FDP
  - 2) yderligere akkumuleret træthed som følge af forstyrrende planer
  - 3) ændring af hjemmebase.

#### **ORO.FTL.240 Forplejning**

- a) Der skal være mulighed for at indtage mad og drikke for at undgå enhver uheldig påvirkning af et besætningsmedlems præstationsevne, og navnlig når FDP overstiger seks timer.
- b) Luftfartsforetagendet skal i sin driftshåndbog angive, hvordan besætningsmedlemmets forplejning sikres under FDP.

#### **ORO.FTL.245 Registrering af flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder**

- a) Luftfartsforetagendet skal for hver periode på 24 måneder opbevare:
  - 1) individuelle registreringer for hvert besætningsmedlem, herunder:
    - i) flyvetider
    - ii) påbegyndelse, varighed og afslutning for hver tjenesteperiode og FDP
    - iii) hvileperioder og dage fri fra tjeneste
    - iv) tildelt hjemmebase
  - 2) registreringer af forlængede flyvetjenesteperioder og reducerede hvileperioder.
- b) Efter anmodning skal luftfartsforetagendet stille kopier af individuelle registreringer over flyve-, tjeneste- og hvileperioder til rådighed for:
  - 1) det pågældende besætningsmedlem
  - 2) et andet luftfartsforetagende, hvis besætningsmedlemmet er eller bliver besætningsmedlem hos det pågældende luftfartsforetagende.
- c) Registreringer omhandlet i CAT.GEN.MPA.100 b) 5) vedrørende besætningsmedlemmer, der arbejder for mere end ét luftfartsforetagende, opbevares i 24 måneder.

#### **ORO.FTL.250 Træning i håndtering af træthed**

- a) Luftfartsforetagendet skal give indledende og tilbagevendende træning i håndtering af træthed til besætningsmedlemmer, bemandingspersonale og berørte ledende medarbejdere.

- b) Denne træning skal følge et træningsprogram, som fastlægges af luftfartsforetagendet og beskrives i driftshåndbogen. Træningsplanen skal omfatte de mulige årsager til og virkninger af træthed samt foranstaltninger til modvirkning af træthed.