



EUROOPAN KOMISSIO

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

**KOMISSION ASETUS (EY) N:o .../..**

**annettu [...]**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti  
lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista  
menettelyistä annetun asetuksen (EU) N:o .../... muuttamisesta**

## KOMISSION ASETUS (EY) N:o .../..

annettu

### **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä annetun asetuksen (EU) N:o .../... muuttamisesta**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun asetuksen (EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta <sup>(1)</sup>, sekä erityisesti sen 8 artiklan 5 kohdan,

ja katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksessa (EU) N:o .../... annetaan lentotoimintaan liittyvät tekniset vaatimukset ja hallinnolliset menettelyt.
- (2) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 22 artiklan 2 kohdan mukaan lento- ja työaika rajoituksiin ja lepovaatimukseen liittyviin täytäntöönpanosääntöihin sisällytetään aluksi asetuksen (EY) N:o 3922/91 liitteessä III olevan luvun Q kaikki olennaiset säännökset ottaen samalla huomioon viimeisimmän tieteellisen ja teknisen selvityksen.
- (3) Asetusta (EU) N:o .../... tulisi näin ollen tarkistaa siten, että siihen sisällytetään lento- ja työaika rajoitukset ja lepovaatimukset.
- (4) Asetuksessa (EU) N:o .../... otetaan huomioon rajoitukset ja vähimmäisvaatimukset, jotka on jo vahvistettu direktiivissä 2000/79/EY. Kyseisessä direktiivissä vahvistettuja rajoituksia tulisi aina noudattaa siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden osalta. Asetuksen (EU) N:o .../... säännökset ja muut tämän asetuksen nojalla hyväksytyt säännökset eivät saa missään tapauksessa olla väljempinä ja siten heikentää kyseisten työntekijöiden suojaa. Tämän asetuksen säännökset eivät myöskään rajoita kansallista sosiaalilainsäädäntöä, joka tarjoaa paremman suojan.
- (5) Euroopan lentoturvallisuusvirasto laati luonnoksen täytäntöönpanosäännöiksi ja toimitti sen lausuntona Euroopan komissiolle asetuksen (EY) N:o 216/2008 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
- (6) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet vastaavat asetuksen (EY) N:o 216/2008 65 artiklalla perustetun komitean lausuntoa.

---

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

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan asetusta (EU) N:o .../... seuraavasti:

1. Asetuksen 2 artiklaan lisätään seuraava määritelmä:  
”taksilentoliikenteellä” tarkoitetaan lento- ja työaikarajoitusten yhteydessä kaupallista tilauslentoliikennettä lentokoneella, jonka suurin sallittu matkustajapaikkaluku on enintään 19.

2. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohta korvataan seuraavasti:

8 artikla

**Lentoaikarajoitukset (FTL)**

Lento- ja työaikarajoituksia koskevat seuraavat vaatimukset:

Lentoliikenteen harjoittajien, jotka tarjoavat kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla, on noudatettava liitteessä III olevaa lukua FTL. Seuraavat kaupalliset ilmakuljetustoiminnot eivät kuulu liitteessä III olevan luvun FTL soveltamisalaan:

taksilentoliikenne lentokoneella;

kiireellinen lääkintälentotoiminta lentokoneella; ja

lennot yhden ohjaajan miehistöllä.

Siihen asti kunnes näille toiminnoille on hyväksytty täytöntöönpanosäännöt, sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 4 kohtaa ja liitteessä III olevaa lukua Q sekä niihin liittyviä kansallisia poikkeuksia, jotka perustuvat toimivaltaisten viranomaisten tekemiin turvallisuusriskiarviointeihin.

3. Liitteeseen II lisätään seuraavat uudet kohdat:

ARO.OPS.230 Häiritsevien aikataulujen määrittäminen

Lento- ja työaikarajoituksia varten toimivaltainen viranomainen määrittelee säännössä ORO.FTL.105 esitettyjen termien ”aikainen” ja ”myöhäinen” määritelmien mukaisesti kumpaa näistä häiritsevistä aikatauluista sovelletaan kaikkiin sen valvonnassa oleviin kaupallisen lentoliikenteen harjoittajiin.

ARO.OPS.235 Yksittäisten lentoaikojen määrittelyjärjestelmien hyväksyntä

Toimivaltainen viranomainen hyväksyy kaupallisen lentoliikenteen harjoittajien ehdottamat lentoaikojen määrittelyjärjestelmät, jos toiminnanharjoittajat ovat osoittaneet, että ne täyttävät asetuksen (EY) N:o 216/2008 ja sen liitteessä III olevan luvun FTL vaatimukset.

- (a) Jos lentotoiminnan harjoittajan ehdottama lentoaikojen määrittelyjärjestelmä poikkeaa sovellettavista viraston antamista hyväksyntäeritelmistä, toimivaltainen viranomainen noudattaa asetuksen (EY) N:o 216/2008 22 artiklan 2 kohdassa kuvailtua menettelyä.
- (b) Jos lentotoiminnan harjoittajan ehdottama lentoaikojen määrittelyjärjestelmä poikkeaa sovellettavista täytöntöönpanosäännöistä, toimivaltainen viranomainen noudattaa asetuksen (EY) N:o 216/2008 14 artiklan 6 kohdassa kuvailtua menettelyä.

- (c) Hyväksytyihin poikkeamiin tai poikkeuksiin kohdistetaan riippumaton tieteellinen ja lääketieteellinen arviointi poikkeaman tai poikkeuksen soveltamisen jälkeen.

4. Liitteeseen III lisätään uusi luku FTL tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

#### 2 artikla

Kolmen vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta virasto arvioi asetuksen (EU) .../... liitteisiin II ja III sisältyvien lento- ja työaikarajoituksia ja lepovaatimuksia koskevien säännösten tehokkuuden. Arviointi perustuu asetuksen voimaantulon jälkeen pitkällä aikavälillä kerättyihin operatiivisiin tietoihin ja siinä keskitytään ainakin seuraaviin seikkoihin:

1. yli 13 tunnin työvuorojen vaikutukset suotuisaan aikaan päivästä;
2. yli 10 tunnin työvuorojen vaikutukset epäsuotuisaan aikaan päivästä;
3. yli 11 tunnin työvuorojen vaikutukset miehistöjen jäseniin, joiden sopeutumisen tilanteesta ei ole tietoa;
4. lukuisten (> 6) lentojen mahdollinen vaikutus miehistön vireyteen; ja
5. häiritsevien aikataulujen vaikutus kumulatiivisiin rajoituksiin.

#### 3 artikla

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä aletaan soveltaa [vuoden kuluttua sen voimaantulosta].
3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää, että ne soveltavat asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 4 kohtaa ja liitteen III luvun Q kohtaa OPS 1.1115 sekä niihin liittyviä kansallisia poikkeuksia, jotka perustuvat toimivaltaisten viranomaisten tekemiin turvallisuusriskiarviointeihin, kohdan ORO.FTL.210 (e) sijasta [kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta].
4. Jos jäsenvaltio toimii 2 kohdassa esitetyllä tavalla, sen on ilmoitettava asiasta komissiolle ja virastolle. Ilmoituksessa on esitettävä poikkeamisen perusteet ja kesto sekä toimeenpano-ohjelma, josta käyvät ilmi suunnitellut toimenpiteet ja niihin liittyvä aikataulu.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

*Komission puolesta*

*Komission jäsen*

## LIITE

### OSA ORO (ORGANISAATIOTA KOSKEVAT VAATIMUKSET)

#### Luku – Lento- ja työaika rajoitukset ja lepovaatimukset

##### Osasto 1

##### Yleistä

##### ORO.FTL.100 Laajuus

Tässä luvussa vahvistetaan vaatimukset, jotka lentotoiminnan harjoittajan on täytettävä miehistön jäsenten lento- ja työaika rajoitusten ja lepovaatimusten osalta.

##### ORO.FTL.105 Määritelmät

Tässä luvussa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

”Sopeutunut”: miehistön jäsenen katsotaan olevan sopeutunut kahden tunnin aikavyöhykkeeseen lähtöpaikan ympärillä. Kun työvuoron alkamispaikan ja päättymispaikan paikallisissa ajoissa on yli kaksi tuntia eroa, miehistön jäsenen katsotaan sopeutuvan seuraavan pisimmän sallitun päivittäisen lentotyöjakson laskennassa käytettävän taulukon arvojen mukaisesti.

| Aikaero (tunnit) viiteajan ja sen paikallisen ajan välillä, jossa miehistön jäsen aloittaa seuraavan työvuoron | Aika, joka on kulunut ilmoittautumisesta viiteaikana |          |          |           |      |
|--|--|----------|----------|-----------|------|
|  | <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” tarkoittaa sopeutunutta lähtöaikavyöhykkeen paikalliseen aikaan,

”D” tarkoittaa sopeutunutta paikalliseen aikaan, jossa miehistön jäsen aloittaa seuraavan työvuoron, ja

”X” tarkoittaa, ettei miehistön jäsenen sopeutumisen tilanne ole tiedossa.

”Majoitus” tarkoittaa päivystyksen ja keskeytyvän työjakson yhteydessä rauhallista ja mukavaa yleisöltä suljettua tilaa, jossa voidaan säätää valaistusta ja lämpötilaa, joka on kalustettu siten, että miehistön jäsen voi nukkua siellä, johon mahtuvat kaikki paikalla olevat miehistön jäsenet samaan aikaan ja jossa on mahdollisuus saada ruokaa ja juomaa.

”Varallaolo lentoasemalla” tarkoittaa ennalta ilmoitettua ja määriteltyä ajanjaksoa, jolloin miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä oltava lentokentällä valmiina ottamaan vastaan lähtö lennolle, siirtyminen tai muu tehtävä.

”Lisätty ohjaamomiehistö” tarkoittaa ohjaamomiehistöä, jonka jäsenten lukumäärä on suurempi kuin ilma-aluksen käyttämiseen vaadittava vähimmäismäärä ja jossa jokainen ohjaamomiehistön jäsen voi poistua työskentelypaikaltaan lepäämään lennon aikana siten, että hänen tilalleen tulee toinen asianmukaiset kelpoisuusvaatimukset täyttävä ohjaamomiehistön jäsen.

”Tauko” tarkoittaa lentotyöjakson aikaista ajanjaksoa, joka on lyhyempi kuin lepojako ja jolloin miehistön jäsen on vapaa kaikista työtehtävistä, mutta joka kuitenkin lasketaan työajaksi.

”Myöhempi ilmoittautuminen” tarkoittaa, että lentotoiminnan harjoittaja siirtää työvuorolistan mukaisen lentotyöjakson myöhemmäksi ennen kuin miehistön jäsen on poistunut lepopaikaltaan.

”Häiritsevä aikataulu” tarkoittaa, että miehistön jäsenen työvuorolistassa on lentotyöjakso tai lentotyöjaksojen yhdistelmä, joka alkaa tai päättyy sellaisena aikana tai lyhentää sellaista aikaa päivällä tai yöllä, jolloin miehistön jäsen on sopeutunut, siten että se häiritsee hänen mahdollisuuttaan nukkua optimaalisena nukkumisaikana. Aikataulu voi olla häiritsevä aikaisen alkamisen, myöhäisen päättymisen ja yövuoron takia.

(a) ”Aikainen” häiritsevä aikataulu tarkoittaa seuraavaa:

(1) aikaisessa lähdössä työvuoro alkaa kello 5.00–05.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut, ja

(2) myöhäisessä lähdössä työvuoro päättyy kello 23.00–1.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.

(b) ”Myöhäinen” häiritsevä aikataulu tarkoittaa seuraavaa:

(1) aikaisessa lähdössä työvuoro alkaa kello 5.00–6.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut, ja

(2) myöhäisessä lähdössä työvuoro päättyy kello 00.00–1.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.

(c) ”Yövuoro” tarkoittaa työvuoroa, joka menee joltakin osin päällekkäin kellonajan 2.00–4.59 kanssa sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.

”Työ” tarkoittaa tehtävää, jonka miehistön jäsen suorittaa lentotoiminnan harjoittajalle ja johon lasketaan lentotyö, hallinnollinen työ, koulutuksen antaminen ja saaminen sekä tarkastuslennot, siirtyminen ja jotkin päivystyksen muodot.

”Työjakso” tarkoittaa aikaa, joka alkaa silloin, kun miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä ilmoitettava tai aloitettava työ, ja päättyy, kun miehistön jäsen on vapautunut kaikista työtehtävistä.

”Idästä länteen- ja lännestä itään -siirtyminen” tarkoittaa siirtymistä kotiasemalta yli kuuden aikavyöhykkeen yli yhteen suuntaan ja yli neljän aikavyöhykkeen yli päinvastaiseen suuntaan.

”Lentotyöjakso (FDP)” tarkoittaa aikaa, joka alkaa, kun miehistön jäsenen on ilmoittauduttava lentoa tai lentosarjaa varten, ja päättyy, kun ilma-alus pysähtyy ja sen moottorit pysähtyvät viimeisen sellaisen lennon lopussa, jolla miehistön jäsen on toiminut työssä olevana miehistön jäsenenä.

”Lentoaika” tarkoittaa lentokoneiden ja TMG-purjelentokoneiden osalta aikaa siitä, kun ilma-alus lähtee paikoitusalueelta liikkeelle lentoonlähtöä varten, siihen, kun se pysähtyy sille osoitettuun pysäköintipaikkaan ja sen kaikki moottorit tai potkurit on pysäytetty.

”Kotiasema” tarkoittaa lentotoiminnan harjoittajan miehistön jäsenelle nimeämää paikkaa, jossa miehistön jäsen tavallisesti aloittaa ja lopettaa työjakson tai peräkkäisten työjaksojen sarjan ja jossa lentotoiminnan harjoittaja ei tavallisesti vastaa hänen majoituksestaan.

”Paikallinen vuorokausi” tarkoittaa 24 tunnin pituista ajanjaksoa, joka alkaa kello 00.00 paikallista aikaa.

”Paikallinen yö” tarkoittaa 8 tunnin pituista ajanjaksoa, joka sijoittuu aikavälille 22.00–8.00 paikallista aikaa.

”Työssä oleva miehistön jäsen” tarkoittaa miehistön jäsentä, joka hoitaa työtehtäviään ilma-aluksessa lennon aikana.

”Siirtyminen” tarkoittaa työstä vapaana olevan miehistön jäsenen siirtymistä paikasta toiseen lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä, lukuun ottamatta aikaa, joka kuluu siirtymiseen kodista määrättyyn ilmoittautumispaikkaan kotiasemalla ja päinvastoin, sekä aikaa paikalliseen siirtymiseen lepopaikasta työn aloittamispaikkaan ja päinvastoin.

”Viiteaika” tarkoittaa paikallista aikaa ilmoittautumispaikalla, joka on kahden tunnin aikavyöhykkeen sisällä paikallisesta ajasta, johon miehistön jäsen on sopeutunut.

”Lepotila” tarkoittaa makuupaikkaa tai jalkatuella varustettua istuinta, jossa miehistön jäsen voi nukkua ilma-aluksessa.

”Varallaolo” tarkoittaa ajanjaksoa, jolloin miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä oltava valmiina ottamaan vastaan lähtö lennolle, siirtyminen tai muu työ vähintään 10 tunnin varoituksella ennen työn alkamista.

”Lepojakso” tarkoittaa työvuoroa edeltävää ja/tai seuraavaa jatkuvaa, keskeytymätöntä ja määriteltyä ajanjaksoa, jonka aikana miehistön jäsen on vapaa kaikista työtehtävistä ja varallaolosta.

”Työvuoro” on työ tai töiden sarja, johon kuuluu vähintään yksi lentotyö lepojaksoineen kotiaseman ulkopuolella ja joka alkaa kotiasemalla ja päättyy, kun miehistön jäsen palaa kotiasemalle lepojaksoa varten siten, että lentotoiminnan harjoittaja ei enää vastaa hänen majoituksestaan.

”Yksittäinen vapaapäivä” tarkoittaa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetun neuvoston direktiivin 2000/79/EY noudattamista varten kaikista työtehtävistä vapaata aikaa, johon kuuluu yksi päivä ja kaksi paikallista yötä ja johon voi kuulua lepojakso osana vapaapäivää.

”Lento” tarkoittaa aikaa siitä, kun ilma-alus lähtee liikkeelle lentoonlähtöä varten, siihen kun se pysähtyy laskeutumisen jälkeen sille ilmoitetulle pysäköintipaikalle.

”Päivystys” tarkoittaa ennalta ilmoitettua ja määriteltyä ajanjaksoa, jolloin miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä oltava valmiina ottamaan vastaan lähtö lennolle, siirtyminen tai muu tehtävä ilman lepojaksoa seuraavasti:

- (a) päivystys lentoasemalla tarkoittaa päivystämistä lentoasemalla mahdollista työhön määräämistä varten;

- (b) muu päivystys tarkoittaa päivystämistä joko kotona tai sopivassa majoituspaikassa mahdollista työhön määräämistä varten.

”Sopiva majoituspaikka” tarkoittaa päivystyksen, keskeytyvän työjakson ja vähimmäislevon yhteydessä rauhallisessa ympäristössä sijaitsevaa erillistä huonetta, joka on asianmukaisesti varustettu kaikille miehistön jäsenille ja jossa on sänky, asianmukainen ilmanvaihto, lämpötilan ja valaistuksen säädin sekä mahdollisuus saada ruokaa ja juomaa.

”Ultrapitkä lento (ULR)” tarkoittaa pitkää lentoa, jonka suunniteltu kesto on yli 16 tuntia tai jolla lentotyöjakso kestää yli 18 tuntia.

”Vuorokausirytmistä johtuva alentuneen vireyden jakso (WOCL)” tarkoittaa ajanjaksoa kello 2.00–5.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.

### **ORO.FTL.110 Lentotoiminnan harjoittajan vastuut**

Lentotoiminnan harjoittajan on toiminnan luonteen mukaan

- (a) julkaistava työvuorolistat riittävän ajoissa, jotta miehistön jäsenet voivat suunnitella sopivan levon;
- (b) varmistettava, että lentotyöjaksot suunnitellaan siten, että miehistön jäsenet pysyvät riittävän vireinä voidakseen toimia tyydyttävällä turvallisuustasolla kaikissa olosuhteissa;
- (c) määritettävä ilmoittautumisajat siten, että maassa suoritettaviin työtehtäviin on riittävästi aikaa;
- (d) kiinnitettävä huomiota lentotyö- ja lepojaksosten toistumistiheyteen ja sijoitteluun sekä otettava huomioon pitkien työaikojen ja vähimmäislepojaksosten kumulatiiviset vaikutukset;
- (e) järjestettävä työjaksot niin, että vältetään sellaisia tekijöitä, kuten päivä- ja yötyön vuorottelua, jotka vakavasti häiritsevät vakiintunutta uni- ja työrytmiä;
- (f) sovellettava vaatimuksen ARO.OPS.230 mukaista häiritsevää aikataulua silloin, kun häiritsevää aikataulua ei voida välttää;
- (g) varmistettava, että lepojaksot antavat miehistön jäsenille riittävästi aikaa toipua niitä edeltävän työn vaikutuksista ja levätä ennen seuraavaa lentotyöjaksoa;
- (h) suunniteltava toistuvia pitkiä lepojaksoja toipumista varten ja ilmoitettava niistä miehistön jäsenille riittävän ajoissa;
- (i) varmistettava, että lennot suunnitellaan niin, että ne voidaan suorittaa sallitun lentotyöajan ylittymättä, ottaen huomioon lennon valmisteluun tarvittava aika, lentoaika ja lastausaika;
- (j) muutettava aikataulua ja/tai miehistöjärjestelyjä, jos todellisessa lentotoiminnassa pisin sallittu lentotyöjakso ylitetään yli 33 prosentissa kyseisen aikataulun lennoista sen jakson aikana, jolle aikataulut on laadittu.



## **ORO.FTL.115 Miehistön jäsenen vastuut**

Miehistön jäsenten on

- (a) a) noudatettava liitteen IV (osa CAT) sääntöä CAT.GEN.MPA.100; ja
- (b) b) hyödynnettävä heille tarjotut lepomahdollisuudet ja -tilat mahdollisimman hyvin sekä suunniteltava ja käytettävä lepojaksonsa asianmukaisesti.

## **ORO.FTL.120 Väsymisriskin hallinta**

- (a) Kun tässä luvussa tai sovellettavassa hyväksyntäeritelmässä vaaditaan väsymisriskin hallintaa, lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ja pantava täytäntöön väsymisriskin hallintajärjestelmä ja ylläpidettävä sitä hallintajärjestelmänsä erottamattomana osana. Väsymisriskin hallintajärjestelmän on varmistettava asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteen IV sisältämien keskeisten vaatimusten 7.f., 7.g. ja 8.f. täyttyminen.
- (b) Luotuun, toteutettavaan ja ylläpidettävään väsymisriskin hallintajärjestelmän täytyy sisältää
  - (1) kuvaus lentotoiminnan harjoittajan väsymisriskin hallintaan liittyvistä näkemyksistä ja periaatteista, eli väsymisriskin hallintapolitiikasta
  - (2) asiakirjat, jotka liittyvät väsymisriskin hallintaprosesseihin, myös prosessiin, jolla henkilöstölle tiedotetaan sen vastuista, ja menettely, jolla näitä asiakirjoja muutetaan;
  - (3) tieteelliset periaatteet ja tiedot;
  - (4) vaarojen tunnistamisen ja riskien arvioinnin prosessi, jonka avulla voidaan hallita jatkuvasti niitä toiminnallisia riskejä, joita miehistön jäsenten väsymys aiheuttaa lentotoiminnan harjoittajalle;
  - (5) riskien lieventämisen prosessi, johon kuuluvien nopeasti toteutettavien korjaavien toimien avulla voidaan tehokkaasti lieventää niitä toiminnallisia riskejä, joita miehistön jäsenten väsymys aiheuttaa lentotoiminnan harjoittajalle, sekä jatkuvasti valvoa ja säännöllisesti arvioida näillä toimilla saavutettua väsymisriskien lieventämistä;
  - (6) ja sen on vastattava lentotoiminnan harjoittajan käyttämää vuorolistajärjestelmää tai lentoaikojen määrittelyjärjestelmää;
  - (7) mahdollistettava väsymisriskin hallintajärjestelmän yleisen toiminnan jatkuva parantaminen;
  - (8) väsymisriskin hallintajärjestelmään liittyvät turvallisuuden varmistusprosessit;
  - (9) väsymisriskin hallintajärjestelmän kehittämisprosessit.
- (c) Väsymisriskin hallintajärjestelmän on vastattava lentotoiminnan harjoittajan kokoa ja sen toimintojen luonnetta ja monimutkaisuutta, siinä on otettava huomioon näihin

toimintoihin liittyvät vaarat ja riskit sekä sovellettava lentoaikojen määrittelyjärjestelmää.

- (d) Lentotoiminnan harjoittajan on toteutettava lieventäviä toimia, kun väsymisriskin hallintajärjestelmään liittyvä turvallisuuden varmistamisprosessi tuo esiin, ettei turvallisuus ole vaaditulla tasolla.

### **ORO.FTL.125 Lentoaikojen määrittelyjärjestelmät**

- (a) Sen rajoittamatta, mitä siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevasta eurooppalaisesta sopimuksesta 27 päivänä marraskuuta 2000 annetussa neuvoston direktiivissä 2000/79/EY säädetään, lentotoiminnan harjoittajien on laadittava, pantava täytäntöön ja ylläpidettävä lentoaikojen määrittelyjärjestelmiä, jotka ovat suoritettavien toimintojen mukaisia ja noudattavat asetusta (EY) N:o 216/2008 ja tätä lukua.
- b) Ennen kuin lentoaikojen määrittelyjärjestelmät pannaan täytäntöön, toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä ne.
- c) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 ja tämän luvun vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi lentotoiminnan harjoittajan on sovellettava viraston antamia hyväksyntäeritelmiä. Vaihtoehtoisesti, jos lentotoiminnan harjoittaja haluaa poiketa viraston antamista hyväksyntäeritelmistä asetuksen (EY) N:o 216/2008 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sen on ennen täytäntöönpanoa esitettävä virastolle kattava kuvaus poikkeamasta. Kuvauksessa on esitettävä merkittävät muutokset käsikirjoihin tai menettelyihin sekä arviointi, joka osoittaa, että asetuksen (EY) N:o 216/2008 ja tämän luvun vaatimukset täyttyvät.

## **OSASTO 2**

### **Kaupallisen lentotoiminnan harjoittajat**

#### **ORO.FTL.200 Kotiasema**

Lentotoiminnan harjoittajan on nimettävä kotiasema jokaiselle miehistön jäsenelle.

#### **ORO.FTL.205 Lentotyöjakso**

- (a) Lentotoiminnan harjoittajan on
- (1) määriteltävä eri toimintoja varten asianmukaiset ilmoittautumisajat ottaen huomioon sääntö ORO.FTL.110(c);
  - (2) vahvistettava menettelyt, joilla tarkennetaan, miten ilma-aluksen päällikkö – erityistilanteissa, jotka voivat aiheuttaa vakavaa väsymystä, ja kyseisten miehistön jäsenten kanssa neuvoteltuaan – lyhentää todellista työaikaa ja/tai pidentää lepoaikaa lentoturvallisuutta heikentävien vaikutusten ehkäisemiseksi.
- (b) Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso.

- (1) Sopeutuneen miehistön pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso ilman pidennyksiä esitetään seuraavassa taulukossa:

**Taulukko 1: Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso – sopeutuneet miehistön jäsenet**

| Lentotyöjakson alkamisaika | 1–2 lentoa | 3 lentoa | 4 lentoa | 5 lentoa | 6 lentoa | 7 lentoa | 8 lentoa | 9 lentoa | 10 lentoa |
|----------------------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 6.00–13.29                 | 13.00      | 12.30    | 12.00    | 11.30    | 11.00    | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00      |
| 13.30–13.59                | 12.45      | 12.15    | 11.45    | 11.15    | 10.45    | 10.15    | 9.45     | 9.15     | 9.00      |
| 14.00–14.29                | 12.30      | 12.00    | 11.30    | 11.00    | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00     | 9.00      |
| 14.30–14.59                | 12.15      | 11.45    | 11.15    | 10.45    | 10.15    | 9.45     | 9.15     | 9.00     | 9.00      |
| 15.00–15.29                | 12.00      | 11.30    | 11.00    | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00     | 9.00     | 9.00      |
| 15.30–15.59                | 11.45      | 11.15    | 10.45    | 10.15    | 9.45     | 9.15     | 9.00     | 9.00     | 9.00      |
| 16.00–16.29                | 11.30      | 11.00    | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00     | 9.00     | 9.00     | 9.00      |
| 16.30–16.59                | 11.15      | 10.45    | 10.15    | 9.45     | 9.15     | 9.00     | 9.00     | 9.00     | 9.00      |
| 17.00–4.59                 | 11.00      | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00     | 9.00     | 9.00     | 9.00     | 9.00      |
| 5.00–5.14                  | 12.00      | 11.30    | 11.00    | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00     | 9.00     | 9.00      |
| 5.15–5.29                  | 12.15      | 11.45    | 11.15    | 10.45    | 10.15    | 9.45     | 9.15     | 9.00     | 9.00      |
| 5.30–5.44                  | 12.30      | 12.00    | 11.30    | 11.00    | 10.30    | 10.00    | 9.30     | 9.00     | 9.00      |
| 5.45–5.59                  | 12.45      | 12.15    | 11.45    | 11.15    | 10.45    | 10.15    | 9.45     | 9.15     | 9.00      |

- (2) Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso silloin, kun miehistön jäsenten sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa, esitetään seuraavassa taulukossa:

**(i) Miehistön jäsenet, joiden sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa**

| Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso lentojen määrän mukaan |       |       |      |      |      |      |
|--|-------|-------|------|------|------|------|
| 1–2  | 3     | 4     | 5    | 6    | 7    | 8    |
| 11.00  | 10.30 | 10.00 | 9.30 | 9.00 | 9.00 | 9.00 |

- (3) Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso silloin, kun miehistön jäsenten sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa ja kun lentotoiminnan harjoittaja on pannut täytäntöön väsymisriskin hallintajärjestelmän, esitetään seuraavassa taulukossa:

**(ii) Miehistön jäsenet, joiden sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa ja joihin sovelletaan väsymisriskin hallintajärjestelmää**

Seuraavan taulukon arvoja voidaan soveltaa, jos lentotoiminnan harjoittajan väsymisriskin hallintajärjestelmällä seurataan jatkuvasti, että turvallisuus pysyy vaaditulla tasolla.

| <b>Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso lentojen määrän mukaan</b> |       |       |       |       |      |      |
|---|-------|-------|-------|-------|------|------|
| 1–2   | 3     | 4     | 5     | 6     | 7    | 8    |
| 12.00   | 11.30 | 11.00 | 10.30 | 10.00 | 9.30 | 9.00 |

(c) Lentotyöjakso, jossa ohjaamomiehistöllä ja matkustamomiehistöllä on eri ilmoittautumisajat.

Jos matkustamomiehistö tarvitsee enemmän aikaa kuin ohjaamomiehistö samaa lentoa tai lentojen sarjaa varten ennen lentoa annettavaan ohjeistukseen, matkustamomiehistön lentotyöaikaa voidaan pidentää matkustamomiehistön ja ohjaamomiehistön ilmoittautumisaikojen välisen eron verran. Ero ei saa olla pidempi kuin 60 minuuttia. Matkustamomiehistön pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso perustuu aikaan, jolloin ohjaamomiehistö ilmoittautuu omaan työvuoroonsa, mutta se alkaa matkustamomiehistön ilmoittautumisajasta.

(d) Pisin sallittu päivittäinen lentotyöjakso pidennyksineen ilman lennonaikaista lepoaikaa

(1) Pisintä sallittua päivittäistä lentotyöjaksoa voidaan pidentää enintään tunti enintään kaksi kertaa seitsemän perättäisen vuorokauden kuluessa. Siinä tapauksessa

(i) lentoa edeltävää ja seuraavaa vähimmäislepojaksoa on pidennettävä kaksi tuntia; tai

(ii) lennon jälkeistä lepojaksoa on pidennettävä neljä tuntia.

(2) Pidennys on suunniteltava ennalta ja se saa kestää enintään

(i) viisi lentoa, kun ne eivät mene päällekkäin vuorokausirytmistä johtuvan alentuneen vireyden jakson (WOCL) kanssa; tai

(ii) neljä lentoa, kun ne ovat enintään kaksi tuntia päällekkäin WOCL:n kanssa; tai

(iii) kaksi lentoa, kun ne ovat yli kaksi tuntia päällekkäin WOCL:n kanssa.

(3) Pisimmän sallitun päivittäisen lentotyöjakson pidentämistä ilman lennonaikaista lepoaikaa ei saa yhdistää saman työjakson aikana lentotyöjakson pidentämiseen lennonaikaisen lepoajan vuoksi tai keskeytyvän työjakson vuoksi.

- (4) Kun perättäisillä lentotyöjaksoilla käytetään pidennyksiä, ylimääräiset lentoa edeltävät ja seuraavat lepoajat kahden pidennetyn lentotyöajan välillä on annettava perättäin.
- (5) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä tarkennetaan pisimmän sallitun lentotyöjakson pidennysten rajat toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti, kun otetaan huomioon
- (i) lennettyjen lentojen määrä; ja
  - (ii) päällekkäisyydet WOCL:n kanssa.
- (e) Pisimmän sallitun päivittäisen lentotyöjakson pidentäminen lennonaikaisen lepoajan vuoksi
- (1) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä tarkennetaan ehdot pisimmän sallitun lentotyöjakson pidentämiselle lennonaikaisen lepoajan johdosta toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti, kun otetaan huomioon
- (i) lennettyjen lentojen määrä;
  - (ii) kullekin miehistön jäsenelle varattu lennonaikainen vähimmäislepoaika;
  - (iii) lennonaikaiset lepotilat; ja
  - (iv) lisätty ohjaamomiehistö.
- (f) Lentotoiminnan odottamattomat tilanteet – ilma-aluksen päällikön harkintavalta
- (1) Ilma-aluksen päällikkö voi seuraavin edellytyksin muuttaa lentotyö-, työ- ja lepojaksoiden rajoja lentotoiminnan odottamattomissa tilanteissa, jotka alkavat ilmoittautumisaikana tai sen jälkeen:
- (i) edellä b tai e alakohdan tai kohdan ORO.FTL.220 soveltamisesta seuraavaa pisintä sallittua lentotyöjaksoa ei saa pidentää enempää kuin kaksi tuntia, ellei ohjaamomiehistöä ole lisätty, jolloin pisintä sallittua lentotyöjaksoa saa pidentää enintään kolme tuntia;
  - (ii) jos lentotyöjakson viimeisellä lennolla sattuu lentoonlähdon jälkeen odottamaton tilanne, jonka vuoksi sallittu lentotyöjakson pidennys ylittyy, lentoa saa jatkaa suunniteltuun määräpaikkaan tai varalentopaikalle; ja
  - (iii) lentotyöjakson jälkeistä lepojaksota saa lyhentää, mutta ei koskaan alle 10 tuntiin.
- (2) Erityistilanteissa, jotka voivat aiheuttaa vakavaa väsymystä, ilma-aluksen päällikön on lyhennettävä todellista lentotyöaikaa ja/tai pidennettävä lepoaikaa lentoturvallisuutta heikentävien vaikutusten ehkäisemiseksi.

- (3) Ilma-aluksen päällikön on neuvoteltava kaikkien miehistön jäsenten kanssa heidän vireydestään, ennen kuin hän päättää muutoksista.
  - (4) Lentotoiminnan harjoittajan on pyydettävä ilma-aluksen päällikköä antamaan lentotoiminnan harjoittajalle ilmoitus aina, kun lentotyöjaksoa on pidennetty tai kun lepojaksota on lyhennetty hänen harkintansa mukaan.
  - (5) Jos lentotyöjaksoa on pidennetty tai lepojaksota lyhennetty enemmän kuin tunnin, ilmoituksen jäljennös, johon lentotoiminnan harjoittaja on lisännyt huomautuksensa, lähetetään toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään 28 päivän kuluttua tapauksesta.
  - (6) Lentotoiminnan harjoittaja toteuttaa tämän säännöksen mukaisen harkintavallan käytön johdosta muun kuin rankaisevan prosessin, joka kuvailaan toimintakäsikirjassa.
- (g) Lentotoiminnan odottamattomat tilanteet – myöhempi ilmoittautuminen
- Lentotoiminnan harjoittaja vahvistaa myöhemmän ilmoittautumisen menettelyt toimintakäsikirjassa toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti.

#### **ORO.FTL.210 Lentoajat ja työjaksot**

- (a) Miehistön jäsenelle määrätty kokonaistyöjaksot eivät saa ylittää seuraavia tuntimääriä:
- (1) 60 työtuntia 7 peräkkäisen vuorokauden aikana;
  - (2) 110 työtuntia 14 peräkkäisen vuorokauden aikana; ja
  - (3) 190 työtuntia 28 vuorokauden aikana mahdollisimman tasaisesti kyseiselle ajanjaksolle jaettuna.
- (b) Niiden lentojen yhteenlasketut lentoajat, joille yksittäinen ohjaamomiehistön jäsen on määrätty työssä olevaksi miehistön jäseneksi, eivät saa ylittää seuraavia tuntimääriä:
- (1) 100 tuntia lentoaikaa 28 peräkkäisen vuorokauden aikana; ja
  - (2) 900 tuntia lentoaikaa kalenterivuoden aikana; ja
  - (3) 1 000 tuntia lentoaikaa 12 peräkkäisen kalenterikuukauden aikana.
- (c) Lennon jälkeinen työ lasketaan työajaksi. Lentotoiminnan harjoittajan on tarkennettava toimintakäsikirjassa lennon jälkeisen työn vähimmäiskesto.

#### **ORO.FTL.215 Siirtyminen**

Jos lentotoiminnan harjoittaja siirtää miehistön jäseniä, sovelletaan seuraavia vaatimuksia:

- (a) Siirtyminen ilmoittautumisen jälkeen mutta ennen työn aloittamista sisältyy lentotyöjaksoon, mutta sitä ei lasketa yksittäiseksi lennoksi.
- (b) Kaikki siirtymiseen käytetty aika lasketaan työajaksi.

### **ORO.FTL.220 Keskeytyvä työjakso (split duty)**

- (a) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava seuraavat keskeytyvään työjaksoon liittyvät näkökohdat toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti:
  - (1) maassa pidettävän tauon vähimmäiskesto; ja
  - (2) kohdasta ORO.FTL.205(b) poiketen mahdollisuus pidentää lentotyöjaksoa, kun otetaan huomioon maassa pidettävä tauko, miehistön jäsenille tarjottava lepotila ja muut merkittävät tekijät.
- (b) Maassa pidettävä tauko lasketaan kokonaisuudessaan mukaan lentotyöjaksoon.
- (c) Keskeytyvää työjaksoa ei saa määrätä lyhennetyn lepojaksosin perään.

### **ORO.FTL.225 Päivystys ja varallaolo lentoasemalla**

Jos lentotoiminnan harjoittaja määrää miehistön jäseniä päivystykseen tai varallaoloon lentoasemalla, sovelletaan seuraavia vaatimuksia toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti.

- (a) Päivystys ja varallaolo lentoasemalla on merkittävä työvuorolistaan, ja päivystyksen alkamis- ja päättymisaika on määriteltävä ja ilmoitettava ennalta asianomaisille miehistön jäsenille siten, että he voivat suunnitella sopivan levon.
- (b) Varallaolo lentoasemalla lasketaan kokonaisuudessaan työajaksi, ja lentotyöjakso lasketaan alkavaksi varallaoloa varten määrätystä ilmoittautumisajasta.
- (c) Lentotoiminnan harjoittajan on tarjottava majoitus lentoasemalla päivystävälle miehistön jäsenelle.
- (d) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava seuraavat seikat:
  - (1) päivystyksen enimmäispituus;
  - (2) päivystyksen vaikutus pisimpään sallittuun lentotyöjaksoon, kun otetaan huomioon miehistön jäsenelle tarjottavat lepotilat ja muut merkittävät tekijät, kuten se, että miehistön jäsenen on oltava välittömästi valmiina työhön ja että päivystys häiritsee nukkumista ja/tai työhön määrätään niin hyvissä ajoin ennen lentotyöjaksoa, että mahdollisuus nukkumiseen säilyy;
  - (3) vähimmäislepojako sellaisen päivystyksen jälkeen, joka ei ole johtanut lentotyöjakson määräämiseen; ja
  - (4) se, miten päivystys lasketaan kumulatiivisiin työtunteihin.

### **ORO.FTL.230 Varallaolo**

Jos lentotoiminnan harjoittaja määrää miehistön jäseniä olemaan varalla, sovelletaan seuraavia vaatimuksia toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti:



- (a) Varallaolo on merkittävä työvuorolistaan;
- (b) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava seuraavat seikat:
  - (1) yksittäisen varallaolajakson enimmäiskesto;
  - (2) miehistön jäsenelle määrättävien perättäisten varallaolopäivien enimmäismäärä.

### **ORO.FTL.235 Lepojaksot**

- (a) Vähimmäislepojakso kotiasemalla.

Vähimmäislepojakson, joka on pidettävä ennen kotiasemalta alkavaa lentotyöjaksoa, on

- (1) oltava vähintään yhtä pitkä kuin sitä edeltävä työjakso tai vähintään 12 tuntia sen mukaan, kumpi näistä on suurempi; tai
- (2) täytettävä b alakohdan vaatimukset, jos lentotoiminnan harjoittaja tarjoaa miehistön jäsenelle asianmukaisen majoituksen.

- (b) Vähimmäislepojakso muualla kuin kotiasemalla.

Vähimmäislepojakson, joka on pidettävä ennen muualta kuin kotiasemalta alkavaa lentotyöjaksoa, on oltava vähintään yhtä pitkä kuin sitä edeltänyt työjakso tai vähintään 10 tuntia sen mukaan kumpi on suurempi. Tähän jaksoon on sisällyttävä matkustamiseen ja fysiologisiin tarpeisiin kuuluvan ajan lisäksi mahdollisuus kahdeksan tunnin nukkumiseen.

- (c) Lyhennetty lepo

Poiketen siitä, mitä edellä a ja b alakohdassa säädetään, lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä voidaan lyhentää vähimmäislepojaksoja, kun otetaan huomioon seuraavat näkökohdat toimintaan sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti:

- (1) lyhennetyn lepojakson vähimmäiskesto;
- (2) seuraavan lepojakson vastaava pidennys; ja
- (3) lentotyöjakson lyheneminen lyhennetyn levon johdosta.

- (d) Toistuvat pitkät lepojakset toipumista varten

Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava toipumiseen tarkoitetut toistuvat pitkät lepojakset, joilla korvataan kumulatiivinen väsymys. Toipumiseen tarkoitetun toistuvan pitkän lepojakson vähimmäiskesto on 36 tuntia, johon sisältyy 2 paikallista yötä siten, että yhden toistuvan pitkän lepojakson päättymisen ja seuraavan alkamisen välillä ei koskaan ole yli 168:aa tuntia. Toipumiseen tarkoitettua toistuvaa pitkää lepojakso pidennetään 2 vuorokauten kahdesti joka kuukausi.

- (e) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä tarkennetaan ylimääräisiä lepojaksoja sovellettavien hyväksyntäeritelmien mukaisesti seuraavien korvaamiseksi:

- (1) aikavyöhyke-erojen vaikutukset ja lentotyöjaksojen pidennykset;
- (2) ylimääräinen kumulatiivinen väsymys, joka johtuu häiritsevistä aikatauluista; ja

- (3) kotiaseman vaihto.

#### **ORO.FTL.240 Ravinnonsaanti**

- (a) Jotta miehistön jäsenen suorituskyky ei heikkenisi, hänelle on annettava mahdollisuus ruokailla ja juoda erityisesti silloin, kun lentotyöjakso kestää yli kuusi tuntia.
- b) Lentotoiminnan harjoittajan on määriteltävä toimintakäsikirjassa, miten miehistön jäsenten ravinnonsaanti varmistetaan lentotyöjaksojen aikana.

#### **ORO.FTL.245 Lentotyöajan, työajan ja lepojaksojen kirjaaminen**

- (a) Lentotoiminnan harjoittajien on säilytettävä 24 kuukautta
- (1) kunkin miehistön jäsenen osalta seuraavat yksilölliset tiedot:
- (i) lentoajat;
  - (ii) jokaisen työjakson tai lentotyöjakson alkaminen, kesto ja päättyminen;
  - (iii) lepojaksot sekä kaikesta työstä vapaat vuorokaudet; sekä
  - (iv) nimetty kotiasema;
- (2) tiedot pidennetyistä lentotyöjaksoista ja lyhennetyistä lepojaksosta.
- (b) Lentotoiminnan harjoittajan on pyynnöstä annettava jäljennökset kirjatuihin yksilöllisiin lentoajoista, työajoista ja lepojaksosta
- (1) asianomaiselle miehistön jäsenelle; ja
- (2) toiselle lentotoiminnan harjoittajalle silloin, kun miehistön jäsen on tai hänestä tulee kyseisen lentotoiminnan harjoittajan miehistön jäsen.
- (c) Kohdassa CAT.GEN.MPA.100 (b)(5) mainitut tiedot miehistön jäsenistä, jotka suorittavat tehtäviä useammalle kuin yhdelle lentotoiminnan harjoittajalle, säilytetään 24 kuukautta.

#### **ORO.FTL.250 Väsymyksen hallintaan liittyvä koulutus**

- (a) Lentotoiminnan harjoittajan on tarjottava väsymyksen hallintaan liittyvää perus- ja määräaikaikaiskoulutusta miehistön jäsenille, miehistön työvuorolistoja laativalle henkilöstölle ja asianomaiselle johtohenkilöstölle.
- (b) Koulutuksen on noudatettava lentotoiminnan harjoittajan koulutusohjelmaa, joka on kuvattu toimintakäsikirjassa. Opetussuunnitelman on katettava väsymyksen mahdolliset syyt ja vaikutukset sekä vastakeinot väsymykseen.