



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den XXX
[...]^C

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) .../..

av den [...]

om ändring av förordning (EU) nr .../... om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr .../...

av den

om ändring av förordning (EU) nr .../... om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.5, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EU) nr .../... fastställs tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift.
- (2) Enligt artikel 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008 ska tillämpningsföreskrifterna avseende flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder till en början innehålla samtliga materiella bestämmelser i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/1991, varvid hänsyn ska tas till de senaste vetenskapliga och tekniska rönen.
- (3) Förordning (EU) nr .../... bör därför ändras så att den omfattar begränsningar av flyg- och tjänstgöringstider samt kraven på vila.
- (4) I förordning (EU) nr .../... beaktas de gränser och miniminormer som redan fastställts i direktiv 2000/79/EG (5). De gränser som anges i det direktivet bör alltid respekteras för rörliga arbetstagare inom civil luftfart. Bestämmelserna i förordning (EU) nr .../... och andra bestämmelser som godkänns enligt denna förordning bör under inga omständigheter vara bredare och därigenom erbjuda de arbetstagarna ett sämre skydd. Bestämmelserna i denna förordning ska inte heller påverka nationell social lagstiftning som erbjuder ett mer omfattande skydd.
- (5) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utarbetade utkast till tillämpningsföreskrifter och lade fram dem som ett yttrande till Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (6) Åtgärderna i denna förordning överensstämmer med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr .../ ... ska ändras på följande sätt:

⁽¹⁾ EUT L 79, 13.3.2008, s. 1.

1. I artikel 2 ska följande definition införas:
”*taxiflyg*: när det gäller begränsning av flyg- och tjänstgöringstider, icke-reguljär kommersiell flygtransport på begäran med ett flygplan med maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) på 19 eller mindre.”
2. Artikel 8.1 a ska ersättas med följande:
”Artikel 8
Flygtidsbegränsningar
Begränsningar av flyg- och tjänstgöringstid ska omfattas av följande:
Operatörer som utför kommersiella flygtransport med flygplan ska uppfylla kraven i kapitel FTL i bilaga III. Följande kommersiella flygtransportoperationer ska inte omfattas av bestämmelserna i kapitel FTL i bilaga III:
Taxiflyg med flygplan.
Ambulansflyg med flygplan.
Enpilotsverksamhet med flygplan.
Till dess att tillämpningsföreskrifter för sådana operationer antas ska artikel 8.4 och kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 och tillhörande nationella undantag baserade på säkerhetsriskbedömningar utförda av de behöriga myndigheterna gälla.”
3. I bilaga II ska följande nya punkter läggas till:
”ARO.OPS.230 Fastställande av skadliga arbetsscheman
När det gäller FTL ska den behöriga myndigheten, enligt definitionerna av ”tidig typ” och ”sen typ” i ORO.FTL.105, fastställa vilken av dessa båda typer av skadliga arbetsscheman som ska tillämpas på samtliga kommersiella lufttransportoperatörer som myndigheten övervakar.”
ARO.OPS.235 Godkännande av enskilda system för specificering av flygtid
Den behöriga myndigheten ska godkänna system för specificering av flygtid som föreslås av kommersiella lufttransportoperatörer som har kunnat visa att de uppfyller kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och kapitel FTL i bilaga III till denna förordning.
 - a) Om ett visst system för flygtidsspecifikation som föreslås av en operatör avviker från de certifieringsspecifikationer som utfärdats av byrån ska den behöriga myndigheten tillämpa det förfarande som anges i artikel 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008.
 - b) Om ett visst system för flygtidsspecifikation som föreslås av en operatör avviker från gällande tillämpningsföreskrifter ska den behöriga myndigheten tillämpa det förfarande som anges i artikel 14.6 i förordning (EG) nr 216/2008.
 - c) Godkända avvikelser eller undantag ska bli föremål för en oberoende vetenskaplig och medicinsk bedömning efter det att avvikelsen eller undantaget tillämpats.
4. I bilaga III ska ett nytt kapitel FTL införas i enlighet med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Tre år efter ikraftträdandet ska byrån genomföra en granskning av effektiviteten för bestämmelserna gällande flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila som ingår i bilagorna II och III till förordning (EU) .../... Denna granskning ska bygga på operativa data som samlats in under lång tid efter ikraftträdandet och minst fokusera på följande:

1. Effekten av arbetspass på över 13 timmar under den mest gynnsamma tiden på dygnet.
2. Effekten av arbetspass på över 10 timmar under den minst gynnsamma tiden på dygnet.
3. Effekten av arbetspass på över 11 timmar för besättningsmedlemmar i ett okänt acklimatiseringstillstånd.
4. De eventuella effekterna av ett stort antal sektorer (>6) på besättningens vakenhet.
5. Effekten av skadliga arbetsscheman på kumulativa gränsvärden.

Artikel 3

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den [ett år efter ikraftträdandet].
3. Som ett undantag från andra stycket i punkt 1 kan medlemsstaterna besluta att fortsätta tillämpa artikel 8.4 och OPS 1.1115 i kapitel Q till bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 och tillhörande nationella undantag baserade på säkerhetsriskbedömningar som utförs av de behöriga myndigheterna i stället för ORO.FTL.210 e till [två år efter ikraftträdandet av denna förordning].
4. När en medlemsstat utnyttjar bestämmelserna i punkt 2 ska den meddela kommissionen och byrån. Meddelandet ska innehålla uppgifter om skälen och varaktigheten för ett sådant undantag samt programmet för genomförande med de åtgärder som planeras och tillhörande tidsplaner.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På kommissionens vägnar

Ledamot av kommissionen

BILAGA

DEL-ORO (ORGANISATIONSKRAV)

Kapitel – Flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila

Sektion 1

Allmänt

ORO.FTL.100 Tillämpningsområde

I detta kapitel fastställs de krav som ska vara uppfyllda av en operatör med avseende på besättningsmedlemmarnas flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila.

ORO.FTL.105 Definitioner

Följande definitioner ska gälla i detta kapitel:

acklimatiserad: en besättningsmedlem ska anses vara acklimatiserad till en två timmar bred tidszon som omger den lokala tiden för hans eller hennes avreseort. Om den lokala tiden på den plats där tjänstgöringen påbörjas avviker med mer än två timmar från tiden på den plats där tjänstgöringen avslutas ska besättningsmedlemmen anses vara acklimatiserad i enlighet med värdena i tabellen nedan för beräkning av maximal daglig flygtjänstperiod.

Tidsskillnad (h) mellan referenstid och lokal tid där besättningsmedlemmen startar nästa arbetspass	Tid som gått sedan inställelse vid referenstid				
	<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: acklimatiserad till avresetidzonens lokala tid.

D: acklimatiserad till den lokala tid där besättningsmedlemmen påbörjar sitt nästa arbetspass.

X: besättningsmedlemmen befinner sig i ett okänt acklimatiseringstillstånd.

inkvartering: när det gäller beredskap och förlängd flygtjänstperiod, en lugn och bekväm plats som inte är öppen för allmänheten med möjlighet att kontrollera ljus och temperatur, utrustad med lämpliga möbler som ger besättningsmedlemmen möjlighet att sova, med tillräcklig kapacitet för att ta emot samtliga närvarande besättningsmedlemmar samtidigt och med tillgång till mat och dryck.

flygplatstjänst: en i förväg meddelad och definierad period under vilken operatören kräver att en besättningsmedlem ska befinna sig på flygplatsen och vara omedelbart tillgänglig för att ta emot ett flyguppsdrag, en positionering eller annan tjänst.

utökad flygbesättning: en besättning som består av fler än det minimiantal som krävs för att manövrera luftfartyget och som medger att respektive besättningsmedlem lämnar sin plats och ersätts av en annan besättningsmedlem med lämplig behörighet för att vila under flygningen.

paus: en tidsperiod under en flygtjänstperiod som är kortare än en viloperiod, som räknas som tjänstgöring och under vilken en besättningsmedlem är befriad från alla uppgifter.

fördröjd inställelse: uppskjutandet av en planerad flygtjänstperiod av operatören innan en besättningsmedlem har lämnat sin viloplats.

skadligt arbetsschema: en besättningsmedlems tjänst omfattar en flygtjänstperiod eller en kombination av flygtjänstperioder som startar, slutar under eller inkräktar på en del av dagen eller natten under vilken en besättningsmedlem är acklimatiserad och som stör möjligheterna till sömn under det optimala fönstret för sovtid. Ett arbetsschema kan vara skadligt på grund av tidiga starter, sena avslutningar och nattjänstgöring.

a) "Tidig typ" av skadligt arbetsschema innebär

1. vid "tidig start" en tjänstgöringsperiod som startar under perioden mellan 05.00 och 05.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är acklimatiserad, och
2. vid "sen avslutning" en tjänstgöringsperiod som slutar under perioden mellan 23.00 och 01.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är acklimatiserad.

b) "Sen typ" av skadligt arbetsschema innebär

1. vid "tidig start" en tjänstgöringsperiod som startar under perioden mellan 05.00 och 06.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är acklimatiserad, och
2. vid "sen avslutning" en tjänstgöringsperiod som slutar under perioden mellan 00.00 och 01.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är acklimatiserad.

c) "Nattjänstgöring" är en tjänstgöringsperiod som inkräktar på någon del av perioden mellan 02.00 och 04.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är acklimatiserad.

tjänst: alla uppgifter som en besättningsmedlem utför för operatören, inklusive flygtjänst, administrativt arbete, att ge eller få utbildning och kontroller, positionering och vissa delar av beredskap.

tjänstgöringsperiod: en period som startar när operatören kräver av en besättningsmedlem att han eller hon ska rapportera för eller gå i tjänst och som slutar när den personen är fri från all tjänstgöring.

öst-västlig och väst-östlig övergång: en övergång vid stationeringsorten mellan en rotation som korsar sex tidszoner eller fler i en riktning och en rotation som korsar fyra eller fler tidszoner i motsatt riktning.

flygtjänstperiod (FDP): en period som börjar när en besättningsmedlem ska rapportera för tjänstgöring, vilket kan inkludera en flygning eller en serie av flygningar, och som avslutas när luftfartyget står stilla och motorerna har stängts av, i slutet av den senaste flygning där han eller hon har fungerat som tjänstgörande besättningsmedlem.

flygtid: för flygplan och turmotorsegelflygplan, tiden mellan det att luftfartyget först förflyttas från parkeringsplatsen för att lyfta till dess att det kommer till vila i den avsedda parkeringspositionen och alla motorer eller propellrar har stängts av.

stationeringsort: den plats besättningsmedlemmen tilldelats av operatören, varifrån besättningsmedlemmen normalt startar och avslutar sin tjänstgöringsperiod eller en serie av tjänstgöringsperioder och där, i normala fall, operatören inte har ansvaret för den aktuella besättningsmedlemmens inkvartering.

lokal dag: en 24-timmarsperiod som inleds kl. 00.00 lokal tid.

lokal natt: en tidsperiod på åtta timmar som inträffar mellan 22.00 och 08.00 lokal tid.

tjänstgörande besättningsmedlem: en besättningsmedlem som utför sina arbetsuppgifter i ett luftfartyg under en flygning.

positionering: överföring av en icke-tjänstgörande besättningsmedlem från en plats till en annan, på operatörens begäran, med undantag för tiden från hemmet till den angivna inställelseplatsen vid stationeringsorten och vice versa, samt tiden för lokal transferering från en viloplats till dess att tjänstgöringen påbörjas och vice versa.

referenstid: den lokala tiden i inställesepunkten i ett tidszonband som är två timmar brett runt den lokala tid där en besättningsmedlem är acklimatiserad.

vilofacilitet: en bädd eller stol med ben- och fotstöd som ger besättningsmedlemmen möjlighet att sova ombord på luftfartyget.

reserv: en tidsperiod under vilken operatören kräver att en besättning ska vara tillgänglig för att ta emot ett uppdrag för en flygning, positionering eller annan tjänst med minst tio timmars varsel innan den tilldelade tjänsten inleds.

viloperiod: en kontinuerlig, oavbruten och definierad tidsperiod, efter och/eller före tjänsten, under vilken en besättningsmedlem är fri från alla uppdrag och reserver.

rotation: en tjänstgöring eller serie av tjänstgöringar, inklusive minst en flygtjänst, och viloperioder utanför stationeringsorten, som startar vid stationeringsorten och som slutar när besättningsmedlemmen kommer tillbaka till stationeringsorten för en viloperiod där operatören inte längre har ansvaret för besättningsmedlemmens inkvartering.

enskild tjänstgöringsfri dag: i enlighet med rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000, en helt tjänstgöringsfri period som består av en enda dag och två lokala nätter och som kan inkludera en viloperiod som en del av den lediga dagen.

sektor: tiden från det att ett luftfartyg först förflyttas i syfte att lyfta till dess att det åter står stilla efter landning på anvisad parkeringsplats.

beredskap: en i förväg meddelad och definierad tidsperiod under vilken operatören kräver att en besättningsmedlem ska vara omedelbart tillgänglig för att ta emot ett flyguppdrag, en positionering eller annan tjänst utan föregående viloperiod, enligt följande:

- a) Med flygplatsberedskap avses en beredskap som utförs på flygplatsen och som kan leda till tilldelning av ett tjänsteuppdrag.
- b) Övriga typer av beredskap är sådana som antingen sker i hemmet eller i lämplig inkvartering och som kan leda till tilldelning av ett tjänsteuppdrag.

lämplig inkvartering: när det gäller beredskap, förlängd flygtjänstperiod och minimiviloperiod, ett avskilt rum med lämpliga faciliteter för varje besättningsmedlem,

beläget i en lugn miljö, utrustat med säng, tillräcklig ventilation, en anordning för att reglera temperatur och ljusstyrka samt tillgång till mat och dryck.

ultralånga operationer (ULR): långdistansflygningar som har en planerad varaktighet på över 16 timmar eller en flygtjänstperiod som överskrider 18 timmar.

tidsperiod med nedsatt hjärnaktivitet (WOCL): perioden mellan kl. 02.00 och 05.59 i den tidszon i vilken en besättningsmedlem är acklimatiserad.

ORO.FTL.110 Operatörens skyldigheter

En operatör ska, när det är passande för den aktuella operationen

- a) meddela tjänstgöringsscheman i tillräckligt god tid så att besättningsmedlemmarna får tid att planera adekvat vila,
- b) se till att flygtjänstperioderna planeras på ett sådant sätt att besättningsmedlemmarna kan vara tillräckligt utvilade och kan arbeta med tillräckligt god säkerhet under alla förhållanden,
- c) bestämma inställelsetider som medger tillräcklig tid för marktjänst,
- d) beakta förhållandet mellan frekvens och mönster för flygtjänstperioder och viloperioder och ta hänsyn till de kumulativa effekterna av långa tjänstgöringspass i kombination med minimala viloperioder,
- e) fördela tjänstgöringsmönster på ett sådant sätt att man undviker rutiner som kan orsaka allvarliga störningar i etablerade sov-/arbetsmönster, såsom alternerande dag- och nattjänst,
- f) tillämpa den typ av skadligt arbetsschema som fastställts enligt ARO.OPS.230 om ett skadligt arbetsschema inte kan undvikas,
- g) tillhandahålla tillräckligt långa viloperioder för att besättningsmedlemmarna ska kunna återhämta sig från effekterna av den föregående tjänstgöringen och vara utvilade när nästa flygtjänstperiod påbörjas,
- h) planera återkommande, utsträckta viloperioder för återhämtning och meddela besättningsmedlemmarna med tillräcklig framförhållning,
- i) se till att flygningar planeras så att de avslutas inom den tillåtna flygtjänstperioden med beaktande av den tid som krävs för förberedelser inför flygningen samt flyg- och turnaround-tider,
- j) förändra ett arbetsschema och/eller besättningsarrangemang om operationen i fråga överskrider den maximalt tillåtna flygtjänstperioden för mer än 33 procent av flygningarna i det aktuella arbetsschemat under en planerad säsong.

ORO.FTL.115 Besättningsmedlemmarnas skyldigheter

Besättningsmedlemmarna ska

- a) följa CAT.GEN.MPA.100 i bilaga IV (Del-CAT), och

- b) optimalt utnyttja de möjligheter och faciliteter för vila som tillhandahålls och planera och utnyttja sina viloperioder ordentligt.

ORO.FTL.120 Hantering av utmattningsrisk (FRM, Fatigue risk management)

- a) När FRM krävs enligt detta kapitel eller en tillämplig certifieringsspecifikation ska operatören utarbeta, tillämpa och underhålla FRM som en integrerad del av sitt ledningssystem. FRM ska garantera efterlevnad av de väsentliga kraven 7 f, 7 g och 8 f i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. FRM ska beskrivas i driftmanualen.
- b) Det FRM-system som inrättas, tillämpas och underhålls ska omfatta
1. en beskrivning av operatörens filosofi och principer med avseende på FRM, kallat FRM-policyn,
 2. dokumentation av FRM-processen, inklusive en process för att göra personalen uppmärksam på deras skyldigheter och förfarandet för att ändra dokumentationen,
 3. vetenskapliga principer och rön,
 4. en faroidentifierings- och riskutvärderingsprocess som gör det möjligt för operatören att löpande hantera de operativa riskerna på grund av trötthet hos besättningsmedlemmarna,
 5. en riskminskningsprocess som gör det möjligt att snabbt sätta in åtgärder för att effektivt minska operatörens risker på grund av besättningsmedlemmarnas trötthet och för löpande övervakning och regelbunden utvärdering av den minskning av trötthetsriskerna som uppnås genom sådana åtgärder,
 6. och motsvara det tjänstgöringssystem eller den flygtidsspecifikation som tillämpas av operatören,
 7. möjligheter att ombesörja löpande förbättring av FRM-systemets allmänna prestanda,
 8. processer för att garantera FRM-systemets säkerhet,
 9. processer för att främja FRM-systemet.
- c) FRM-systemet ska vara anpassat till operatörens storlek och hans aktiviteternas karaktär och komplexitet, med beaktande av faror och därmed förbundna risker i samband med dessa aktiviteter och gällande system för flygtidsspecifikation.
- d) Operatören ska vidta avhjälpande åtgärder när FRM-systemets process för säkerhetsgaranti visar att angivna säkerhetsprestanda inte uppnås.

ORO.FTL.125 System för flygtidsspecifikation

- a) Utan att det ska påverka tillämpbarheten för rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget, ska operatörerna fastställa, tillämpa och

underhålla system för flygtidsspecifikation som är lämpliga för den typ av operation som utförs och som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och detta kapitel.

- b) Innan systemen för flygtidsspecifikationer tillämpas ska de godkännas av den behöriga myndigheten.
- c) För att visa att kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och detta kapitel är uppfyllda ska operatören tillämpa de tillämpbara certifieringsspecifikationer som antagits av byrån. Om operatören i enlighet med artikel 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008 vill avvika från de certifieringsspecifikationer som antagits av byrån ska han före införandet förse den behöriga myndigheten med en utförlig beskrivning av avvikelsen. Beskrivningen ska omfatta alla ändringar av manualer eller förfaranden som kan vara relevanta, samt en utvärdering som visar att kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och i detta kapitel är uppfyllda.

SEKTION 2

Kommersiella lufttransportoperatörer

ORO.FTL.200 Stationeringsort

Operatören ska tilldela varje besättningsmedlem en stationeringsort.

ORO.FTL.205 Flygtjänstperiod (FDP)

- a) Operatören ska
 - 1. definiera inställelsetider som är lämpliga för varje enskild operation med beaktande av ORO.FTL.110 c,
 - 2. fastställa förfaranden med angivande av hur befälhavaren, i samband med speciella omständigheter som skulle kunna leda till allvarlig utmattning och efter samråd med de berörda besättningsmedlemmarna, ska förkorta den aktuella flygtjänstperioden och/eller förlänga viloperioden för att eliminera alla skadliga effekter på flygsäkerheten.
- b) Grundläggande maximal daglig flygtjänstperiod
 - 1. Den maximala dagliga flygtjänstperioden utan förlängningar för acklimatiserade besättningsmedlemmar ska motsvara följande tabell:

Tabell 1: Maximal daglig flygtjänstperiod – acklimatiserade besättningsmedlemmar

Start FDP	för	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. Maximal daglig flygtjänstperiod (FDP) när besättningsmedlemmarna befinner sig i ett okänt acklimatiseringstillstånd ska motsvara följande tabell:

i) Besättningsmedlemmar i ett okänt acklimatiseringstillstånd

Maximal daglig FDP enligt antalet sektorer						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Maximal daglig flygtjänstperiod (FDP) när besättningsmedlemmarna befinner sig i ett okänt acklimatiseringstillstånd och operatören har tillämpat ett FRM-system ska motsvara följande tabell:

ii) Besättningsmedlemmar i ett okänt acklimatiseringstillstånd under FRM

Värdena i tabellen nedan kan tillämpas under förutsättning att operatörens FRM-system löpande övervakar att krävda säkerhetsprestanda uppnås.

Maximal daglig FDP enligt antalet sektorer						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) Flygtjänstperiod med olika inställelsetid för flygbesättning och kabinbesättning.

Om kabinbesättningen behöver mer tid för sin genomgång än flygbesättningen för samma flygning eller serie av flygningar kan flygtjänstperioden för kabinbesättningen förlängas med skillnaden i inställelsetid mellan kabinbesättningen och flygbesättningen. Skillnaden får inte överskrida 60 minuter. Den maximala dagliga flygtjänstperioden för kabinbesättningen ska baseras på den tidpunkt när flygbesättningen rapporterar för sina flygtjänstperiod, men flygtjänstperioden ska starta på kabinbesättningens inställelsetid.

d) Maximal daglig flygtjänstperiod med användning av förlängningar utan vila under flygningen.

1. Den maximala dagliga flygtjänstperioden kan förlängas med upp till en timme högst två gånger under en sammanhängande period på sju dagar. I så fall ska
 - i) minimiperioderna för vila före och efter flygningen förlängas med två timmar, eller
 - ii) viloperioden efter flygningen förlängas med fyra timmar.
2. Utnyttjande av förlängningen ska planeras i förväg och begränsas till maximalt
 - i) fem sektorer om det inkräktar på WOCL, eller
 - ii) fyra sektorer om det inkräktar på WOCL med två timmar eller mindre, eller
 - iii) två sektorer om det inkräktar på WOCL med mer än två timmar.
3. Förlängningen av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden utan vila under flygningen får inte kombineras med förlängningar på grund av vila under flygningen eller förlängd flygtjänstperiod under samma tjänstgöringsperiod.
4. När förlängningar utnyttjas för på varandra följande flygtjänstperioder ska den ytterligare vilan före och efter flygningen mellan de båda förlängda tjänstgöringsperioderna tillhandahållas i följd.

5. Systemet för flygtidsspecifikationer ska innehålla uppgifter om gränserna för förlängning av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden i enlighet med den certifieringsspecifikation som gäller för typen av operation, med beaktande av
 - i) antalet sektorer som passeras, och
 - ii) inkräktande på WOCL.
- e) Maximal daglig flygtjänstperiod med användning av förlängningar på grund av vila under flygningen.
 1. Systemen för flygtidsspecifikationer ska innehålla uppgifter om villkoren för förlängning av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden i enlighet med de certifieringsspecifikationer som gäller för typen av operation, med beaktande av
 - i) antalet sektorer som passeras,
 - ii) minimiviloperiod under flygning som tilldelas varje enskild besättningsmedlem,
 - iii) typen av faciliteter för vila under flygningen, och
 - iv) utökning av basbesättningen.
- f) Oförutsedda omständigheter i samband med flygningar, befälhavarens bedömningar.
 1. Villkoren för befälhavarens möjligheter att ändra gränserna för flygtjänst-, tjänstgörings- och viloperioder i samband med oförutsedda omständigheter i samband med flygningar som startar på eller efter inställelsetidpunkten ska uppfylla följande krav:
 - i) Den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperiod som uppkommer efter tillämpning av b eller e eller ORO.FTL.220 får inte ökas med mer än två timmar om inte flygbesättningen har utökats, varvid den maximala flygtjänstgöringsperioden får förlängas med högst tre timmar.
 - ii) Om oförutsedda omständigheter inträffar i den sista sektorn inom en viss flygtjänstperiod efter start och resulterar i att den tillåtna ökningen överskrider får flygningen fortsätta till den planerade destinationen eller en alternativ destination, och
 - iii) viloperioden efter en flygtjänstperiod får minskas, men aldrig under tio timmar.

2. Om oförutsedda omständigheter som skulle kunna leda till allvarlig trötthet inträffar ska befälhavaren minska den faktiska flygtjänstperioden och/eller öka viloperioden för att eliminera alla eventuella skadliga effekter på flygsäkerheten.
3. Befälhavaren ska samråda med alla besättningsmedlemmar om deras vakenhetsnivåer innan han eller hon beslutar om dessa ändringar.
4. Operatören ska kräva att befälhavaren inger en rapport till operatören om en flygtjänstperiod har ökats eller en viloperiod har minskats efter hans/hennes eget beslut.
5. Om ökningen av flygtjänstperioden eller minskningen av viloperioden överstiger en timme ska en kopia av rapporten, som operatören ska komplettera med sina kommentarer, skickas till den behöriga myndigheten senast 28 dagar efter händelsen.
6. Operatören ska tillämpa en process utan påföljder för utnyttjande av den beslutsrätt som beskrivs i denna bestämmelse och ska beskriva den i driftmanualen.

g) Oförutsedda omständigheter i samband med flygningar, försenad inställelse

Operatören ska fastställa procedurer för försenad inställelse i driftmanualen i enlighet med certifieringsspecifikationerna som gäller för den aktuella typen av operation.

ORO.FTL.210 Flygtider och tjänstgöringsperioder

- a) De totala tjänstgöringsperioder som en besättningsmedlem ska tilldelas får inte överskrida
 1. 60 tjänstgöringstimmar under en sjudagarsperiod,
 2. 110 tjänstgöringstimmar under en fjortondagarsperiod,
 3. 190 tjänstgöringstimmar under en period på 28 dagar, utspridda så jämnt som möjligt under hela perioden.
- b) Den totala flygtiden för de flygningar som en enskild besättningsmedlem tilldelats som tjänstgörande besättningsmedlem får inte överstiga
 1. 100 timmars flygtid under en period på 28 dagar, och
 2. 900 timmars flygtid under ett kalenderår, och
 3. 1 000 timmars flygtid under en period på 12 kalendermånader.
- c) Skyldigheter efter flygningen ska betraktas som tjänst. Operatören ska ange den minimala tidsperioden för skyldigheter efter flygningen i sin driftmanual.

ORO.FTL.215 Positionering

Om operatören positionerar besättningsmedlemmar ska följande gälla:

- a) Positionering efter inställelse men före en viss operation ska betraktas som flygtjänstperiod men inte räknas som en sektor.
- b) All tid som tillbringas med positionering ska räknas som tjänstgöringstid.

ORO.FTL.220 Förlängd flygtjänstperiod

- a) I systemen för flygtidsspecifikation ska följande element för förlängd flygtjänstperiod anges i enlighet med certifieringsspecifikationerna som gäller för den aktuella typen av operation:
 1. Minsta varaktighet för en paus på marken, och
 2. som ett undantag från ORO.FTL.205 b, möjligheten att öka flygtjänstperioden med beaktande av varaktigheten för pausen på marken och de faciliteter som erbjuds besättningsmedlemmen för att vila och andra relevanta faktorer.
- b) Pausen på marken ska inte räknas som flygtjänstperiod fullt ut.
- c) Förlängd flygtjänst får inte följa på en förkortad viloperiod.

ORO.FTL.225 Beredskap och flygplatstjänst

Om operatören tilldelar besättningsmedlemmarna beredskaps- eller flygplatstjänst ska följande gälla i enlighet med certifieringsspecifikationerna som gäller för den aktuella typen av operation:

- a) Beredskaps- och flygplatstjänst ska tas upp i tjänstgöringsschemat och start- och sluttid för beredskapen ska anges och meddelas de berörda besättningsmedlemmarna i förväg för att ge dem möjlighet att planera adekvat vila.
- b) Flygplatstjänsten ska fullt ut räknas som tjänstgöringstid och flygtjänstperioden ska fullt ut beräknas från flygplatstjänstgöringens inställelsetidpunkt.
- c) Operatören ska förse besättningsmedlemmen som har beredskapstjänst på flygplatsen med inkvartering.
- d) Systemen för flygtidsspecifikationer ska omfatta följande element:
 1. Maximal total tid för all beredskapstjänstgöring.
 2. Beredskapens effekt på den maximala flygtidsperiod som kan tilldelas, med beaktande av de faciliteter som erbjuds besättningsmedlemmen för att vila och andra relevanta faktorer såsom behovet av att besättningsmedlemmen omedelbart står till förfogande, beredskapens påverkan på sömnen och/eller otillräcklig varselperiod för att skydda en möjlighet till sömn mellan kravet på tjänstgöring och den tilldelade flygtjänstperioden.

3. Den grundläggande minimala viloperiod efter beredskap som inte leder till tilldelning av en flygtjänstperiod, och
4. hur tiden som tillbringas med beredskap ska räknas för att beräkna det sammanlagda antalet tjänstgöringstimmar.

ORO.FTL.230 Reserv

Om operatören placerar besättningsmedlemmar i reserven ska följande gälla i enlighet med certifieringsspecifikationerna som gäller för den aktuella typen av operation:

- a) Reserven ska anges i arbetsschemat.
- b) Systemen för flygtidsspecifikationer ska omfatta följande element:
 1. Maximal varaktighet för varje enskild reservperiod.
 2. Antalet på varandra följande reservdagar som kan tilldelas en viss besättningsmedlem.

ORO.FTL.235 Viloperioder

- a) Kortast tillåtna viloperiod på stationeringsorten.

Kortaste tillåtna viloperioden före en flygtjänstperiod som startar på stationeringsorten ska

1. vara minst lika lång som det som är längst av den föregående tjänstgöringsperioden eller tolv timmar, eller
 2. uppfylla kravet i b om operatören tillhandahåller lämplig inkvartering åt besättningsmedlemmen.
- b) Kortast tillåtna viloperiod borta från stationeringsorten.

Den kortaste tillåtna viloperiod som erbjuds innan en tjänstgöringsperiod påbörjas som startar borta från stationeringsorten ska vara minst lika lång som det som är längst av den föregående tjänstgöringsperioden eller tio timmar. Perioden ska omfatta en möjlighet till åtta timmars sömn förutom tiden för resa och fysiologiska behov.

- c) Förkortad vila

Som ett undantag från a och b kan systemen för flygtidsspecifikation minska den kortast tillåtna viloperioden med beaktande av följande element i enlighet med de certifieringsspecifikationer som gäller typen av operation:

1. Kortast tillåtna förkortade viloperiod.
2. Förlängningen av efterföljande viloperiod, och
3. Förkortningen av flygtjänstperioden efter den förkortade vilan.

d) Återkommande förlängda viloperioder för återhämtning

Systemen för flygtidsspecifikation ska ange återkommande förlängda viloperioder för återhämtning för att kompensera kumulativ trötthet. Den kortaste återkommande förlängda viloperioden för återhämtning ska vara 36 timmar, inklusive två lokala nätter, så att det aldrig ska vara mer än 168 timmar mellan slutet på en återkommande förlängd viloperiod för återhämtning och starten för nästa förlängda viloperiod för återhämtning. Den återkommande förlängda viloperioden för återhämtning ska ökas till två dagar två gånger per månad.

- a) Systemen för flygtidsspecifikationer ska uppta ytterligare viloperioder i enlighet med gällande certifieringsspecifikationer för att kompensera
1. effekterna av tidzonsskillnader och förlängning av flygtjänstperioden,
 2. ytterligare kumulativ trötthet på grund av skadliga arbetsscheman, och
 3. en ändrad stationeringsort.

ORO.FTL.240 Näringsintag

- a) En möjlighet att inta mat och dryck ska läggas in under flygtjänstperioden för att förhindra en försämring av besättningsmedlemmens prestanda, framför allt om flygtjänstperioden överskrider sex timmar.
- b) Operatören ska ange i sin driftmanual hur besättningsmedlemmens näringsintag säkras under flygtjänstperioden.

ORO.FTL.245 Register över flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder

- a) Operatören ska under en 24-månadersperiod bevara
1. individuella register för varje enskild besättningsmedlem som omfattar
 - i) flygtider,
 - ii) start, varaktighet och slut för varje tjänstgöringsperiod och flygtjänstperiod,
 - iii) viloperioder och helt tjänstgöringsfria dagar, och
 - iv) tilldelad stationeringsort.
 2. rapporter om förlängda flygtjänstperioder och förkortade viloperioder.
- b) På begäran ska operatören tillhandahålla kopior av individuella register över flyg- och tjänstgöringstider samt viloperioder åt
1. den berörda besättningsmedlemmen, och
 2. en annan operatör om besättningsmedlemmen är eller blir besättningsmedlem hos den berörda operatören.
- c) Registren som anges i CAT.GEN.MPA.100 b 5 som avser besättningsmedlemmar som utför uppdrag för fler operatörer än en ska bevaras under en period på 24 månader.

ORO.FTL.250 Utbildning i trötthetshantering

- a) Operatören ska tillhandahålla inledande och återkommande utbildning i trötthetshantering åt besättningsmedlemmar, personal som har hand om besättningens arbetscheman och berörda personer i ledningen.
- b) Denna utbildning ska följa ett utbildningsprogram som fastställs av operatören och som beskrivs i driftmanualen. Kursplanen ska ta upp de möjliga orsakerna till och effekterna av trötthet och åtgärder för att motverka trötthet.