



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, XXX
[...]^C

VERORDNUNG (EU) Nr. .../... DER KOMMISSION

vom [...]

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr./... zur Festlegung technischer Vorschriften
und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung
(EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**

VERORDNUNG (EU) NR. .../... DER KOMMISSION

vom

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr./... zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ⁽¹⁾, und insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. .../... legt technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb fest.
- (2) Gemäß Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 umfassen die Durchführungsbestimmungen in Bezug auf die Flug- und Dienstzeiten und die Ruhevorschriften erstmalig alle wesentlichen Bestimmungen von Teilabschnitt Q des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 unter Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse.
- (3) Daher ist die Verordnung (EU) Nr. .../... dahingehend zu ändern, dass sie auch die Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften umfasst.
- (4) Die Verordnung (EU) Nr. .../... trägt den Grenzwerten und Mindeststandards Rechnung, die bereits in der Richtlinie 2000/79/EG (5) festgelegt wurden. Die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte sollten für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt stets eingehalten werden. Die in der Verordnung (EU) Nr. .../... enthaltenen Bestimmungen und weitere gemäß dieser Verordnung gebilligte Bestimmungen sollten keinesfalls weiter gefasst sein und dem fliegenden Personal damit geringeren Schutz bieten. Die in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen lassen zudem nationale Sozialvorschriften mit einem höheren Schutzniveau unberührt.
- (5) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegt.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses.

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 13.3.2008, S. 1.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. .../... wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird die folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„Lufttaxi-Flüge“ bezeichnet im Hinblick auf Flug- und Dienstzeitbeschränkungen Nichtlinienflüge im gewerblichen Luftverkehr, die auf Nachfrage mit einem Flugzeug mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (Maximum Operational Passenger Seating Configuration, MOPSC) von 19 Sitzen oder weniger stattfinden.“

2. Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Flugzeitbeschränkungen

Flug- und Dienstzeitbeschränkungen unterliegen:

Betreiber von gewerbsmäßiger Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen haben die Bestimmungen in Teilabschnitt FTL des Anhangs III zu erfüllen. Die folgenden CAT-Flüge unterliegen nicht den Bestimmungen in Teilabschnitt FTL des Anhangs III:

Lufttaxi-Flüge mit Flugzeugen;

medizinische Notfalleinsätze mit Flugzeugen;

Flugzeugflugbetrieb mit nur einem Piloten.

Bis die entsprechenden Durchführungsbestimmungen für einen derartigen Flugbetrieb angenommen sind, gelten Artikel 8 Absatz 4 und Teilabschnitt Q des Anhangs III der Verordnung (EWG) 3922/91 und die zugehörigen einzelstaatlichen Ausnahmen auf der Grundlage von Sicherheitsrisikobewertungen, die von den zuständigen Behörden durchgeführt wurden.“

3. In Anhang II werden die folgenden Nummern hinzugefügt:

„ARO.OPS.230 Festlegung disruptiver Dienstpläne

Im Hinblick auf die Beschränkungen der Flug- und Dienstzeiten (Flight and Duty Time Limitations, FTL) legt die zuständige Behörde entsprechend den Begriffsbestimmungen „frühe Art“ und „späte Art“ in ORO.FTL.105 fest, welche dieser zwei Arten disruptiver Dienstpläne auf alle Betreiber von gewerblichem Luftverkehr, die ihrer Aufsicht unterliegen, Anwendung finden.“

ARO.OPS.235 Genehmigung einzelner Flugzeitspezifikationspläne

Die zuständige Behörde genehmigt die Flugzeitspezifikationspläne, die von Betreibern von gewerblichem Luftverkehr vorgeschlagen werden, sofern die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und von Teilabschnitt FTL des Anhangs III dieser Verordnung von dem Betreiber nachgewiesen wurde.

- (a) Wenn ein von einem Betreiber vorgeschlagener Flugzeitspezifikationsplan von den von der Agentur herausgegebenen anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen abweicht, wendet die

zuständige Behörde das in Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 beschriebene Verfahren an.

(b) Wenn ein von einem Betreiber vorgeschlagener Flugzeitspezifikationsplan von den anwendbaren Durchführungsbestimmungen abweicht, wendet die zuständige Behörde das in Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 beschriebene Verfahren an.

(c) Genehmigte Abweichungen oder Ausnahmen unterliegen nach der Durchführung der Abweichung oder Ausnahme einer unabhängigen wissenschaftlichen und medizinischen Bewertung.

4. In Anhang III wird ein neuer Teilabschnitt FTL gemäß dem Anhang dieser Verordnung eingefügt.

Artikel 2

3 Jahre nach Inkrafttreten wird die Agentur eine Überprüfung der Wirksamkeit der Bestimmungen in Bezug auf die in Anhang II und III der Verordnung (EU) .../... enthaltenen Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften durchführen. Diese Überprüfung muss auf operationellen Daten basieren, die nach dem Inkrafttreten langfristig erfasst werden, und ihr Hauptaugenmerk wenigstens auf folgende Punkte richten:

1. die Auswirkungen von Aufgaben, die zur günstigeren Tageszeit mehr als 13 Stunden dauern;
2. die Auswirkungen von Aufgaben, die zur ungünstigeren Tageszeit mehr als 10 Stunden dauern;
3. die Auswirkungen von Aufgaben, die mehr als 11 Stunden dauern, für Besatzungsmitglieder in einem unbekanntem Akklimatisationszustand;
4. die möglichen Auswirkungen einer großen Anzahl von Flugabschnitten (>6) auf die Wachsamkeit der Flugbesatzung;
5. die Auswirkungen disruptiver Dienstpläne auf kumulative Grenzen.

Artikel 3

1. Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab [1 Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung].
3. Abweichend von Absatz 1 zweiter Unterabsatz können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 4 und OPS 1.1115 Teilabschnitt Q des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 und die zugehörigen einzelstaatlichen Ausnahmen auf der Grundlage von Sicherheitsrisikobewertungen, die von den zuständigen Behörden durchgeführt werden, anstelle von ORO.FTL.210 Buchstabe e bis [2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] weiterhin anzuwenden.
4. Macht ein Mitgliedstaat von den Bestimmungen des Absatzes 2 Gebrauch, teilt er dies der Kommission und der Agentur mit. Im Rahmen dieser Mitteilung sind die Gründe für die Abweichung und ihre Dauer sowie das Programm zur Durchführung, das die geplanten Maßnahmen und den zugehörigen Zeitplan enthält, darzulegen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel,

Für die Kommission

Mitglied der Kommission

ANHANG

TEIL-ORO (ANFORDERUNGEN AN ORGANISATIONEN)

Teilabschnitt — Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften

Abschnitt 1

Allgemeines

ORO.FTL.100 Geltungsbereich

In diesem Teilabschnitt sind die Anforderungen an einen Betreiber in Bezug auf Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften für Besatzungsmitglieder festgelegt.

ORO.FTL.105 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Teilabschnitts gelten folgende Begriffsbestimmungen:

„Akklimatisiert“: bedeutet, dass ein Besatzungsmitglied als an eine Zeitzone akklimatisiert gilt, die einen Zeitraum von bis zu 2 Stunden vor bzw. nach der Ortszeit seines Abflugortes umfasst. Wenn die Ortszeit des Ortes, an dem der Dienst beginnt, um mehr als 2 Stunden von der Zeit des Ortes abweicht, an dem der Dienst endet, gilt das Besatzungsmitglied als akklimatisiert gemäß den Werten, die in der nachfolgenden Tabelle für die Berechnung der höchstzulässigen täglichen Flugdienstzeit aufgeführt sind.

Zeitdifferenz (h) zwischen Referenzzeit und Ortszeit, zu der das Besatzungsmitglied den darauffolgenden Dienst beginnt	Seit Melden der Referenzzeit verstrichene Zeit				
	<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“ bedeutet akklimatisiert an die Ortszeit der Zeitzone am Abflugort,

„D“ bedeutet akklimatisiert an die Ortszeit, zu der das Besatzungsmitglied seinen darauffolgenden Dienst beginnt, und

„X“ bedeutet, dass sich das Besatzungsmitglied in einem unbekanntem Akklimatisationszustand befindet.

„Unterbringung“ bezeichnet im Hinblick auf Bereitschaft und unterbrochene Flugdienstzeit (Split Duty) einen ruhigen und komfortablen Raum, der der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist und der die Möglichkeit der Steuerung von Licht und Temperatur bietet und mit dem angemessenen Mobiliar, das einem Besatzungsmitglied eine Schlafmöglichkeit bietet, und

ausreichend Raum ausgestattet ist, um alle Besatzungsmitglieder gleichzeitig unterzubringen, sowie über einen Zugang zu Nahrungsmitteln und Getränken verfügt.

„Dienst auf dem Flughafen“ bezeichnet einen angekündigten und festgelegten Zeitraum, in dem sich das Besatzungsmitglied dem Betreiber zur Verfügung halten muss, um sofort für einen Flug, eine Positionierung oder einen anderen Dienst eingesetzt werden zu können.

„Verstärkte Flugbesatzung“ bezeichnet eine Flugbesatzung, die mehr als die für den Betrieb des Flugzeugs erforderliche Mindestzahl von Besatzungsmitgliedern umfasst und in der jedes Mitglied seinen zugewiesenen Platz verlassen und durch ein anderes entsprechend qualifiziertes Flugbesatzungsmitglied zur Wahrnehmung der Ruhezeit während des Flugs ersetzt werden kann.

„Pause“ bezeichnet einen als Dienstzeit geltenden Zeitraum während der Flugdienstzeit, der kürzer als die Ruhezeit ist und der für ein Besatzungsmitglied frei von allen dienstlichen Verpflichtungen ist.

„Verzögerte Meldung“ bezeichnet die Verschiebung einer geplanten Flugdienstzeit durch den Betreiber, bevor ein Besatzungsmitglied seinen Ruheort verlassen hat.

„Disruptiver Dienstplan“ bezeichnet den Dienstplan eines Besatzungsmitglieds, der eine Flugdienstzeit oder eine Kombination mehrerer Flugdienstzeiten umfasst und der während eines beliebigen Zeitraums des Tages oder der Nacht beginnt, endet oder einen solchen Zeitraum überlagert, zu dem ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist, wodurch die Möglichkeit von Schlaf während des optimalen Schlafzeitfensters unterbrochen wird. Ein Dienstplan kann aufgrund von frühem Arbeitsbeginn, spätem Diensten und Nachtdienst disruptiv sein.

(a) „Frühe Art“ disruptiver Dienstpläne bedeutet:

- (1) für den „frühen Arbeitsbeginn“ eine Dienstzeit, die zwischen 05:00 und 05:59 Uhr in der Zeitzone beginnt, in der ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist; und
- (2) für das „späte Diensten“ eine Dienstzeit, die zwischen 23:00 und 01:59 Uhr in der Zeitzone endet, in der ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist.

(b) „Späte Art“ disruptiver Dienstpläne bedeutet:

- (1) für den „frühen Arbeitsbeginn“ eine Dienstzeit, die zwischen 05:00 und 06:59 Uhr in der Zeitzone beginnt, in der ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist; und
- (2) für das „späte Diensten“ eine Dienstzeit, die zwischen 00:00 und 01:59 Uhr in der Zeitzone endet, in der ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist.

(c) „Nachtdienst“ bezeichnet eine Dienstzeit, die einen beliebigen Zeitraum zwischen 02:00 und 04:59 Uhr in der Zeitzone überlagert, in der die Besatzung akklimatisiert ist.

„Dienst“ bezeichnet alle Aufgaben, die ein Besatzungsmitglied für den Betreiber wahrzunehmen hat, darunter Flugdienst, administrative Aufgaben, Erteilung von oder Teilnahme an Schulungen und Überprüfungen, Positionierungen und bestimmte Formen der Bereitschaft.

„Dienstzeit“ bezeichnet einen Zeitraum, der beginnt, wenn ein Besatzungsmitglied auf Verlangen des Betreibers sich für einen Dienst meldet oder den Dienst beginnt, und der endet, wenn das Besatzungsmitglied frei von allen dienstlichen Verpflichtungen ist.

„Ost-West- und West-Ost-Übergang“ bezeichnet den Übergang auf der Heimatbasis zwischen einer Rotation, die 6 oder mehr Zeitzonen in einer Richtung durchquert, und einer Rotation, die 4 oder mehr Zeitzonen in entgegengesetzter Richtung durchquert.

„Flugdienstzeit“ (Flight Duty Period, FDP) bezeichnet einen Zeitraum, der zu dem Zeitpunkt beginnt, zu dem sich das Besatzungsmitglied auf Verlangen des Betreibers für einen Dienst zu melden hat, der einen Flug oder eine Abfolge von Flügen beinhalten kann; sie endet, wenn das Luftfahrzeug endgültig zum Stehen kommt und die Triebwerke abgeschaltet sind, mit dem Ende des letzten Flugs, auf dem es diensttuendes Besatzungsmitglied ist.

„Flugzeit“ bezeichnet bei Flugzeugen und Reisemotorseglern den Zeitraum zwischen der ersten Bewegung des Flugzeugs beim Verlassen seiner Parkposition zum Zwecke des Abflugs bis zum Halten auf der zugewiesenen Parkposition und Stillstand aller Triebwerke oder Propeller.

„Heimatbasis“ bezeichnet den vom Betreiber gegenüber dem Besatzungsmitglied benannten Ort, wo das Besatzungsmitglied normalerweise eine Dienstzeit oder eine Abfolge von Dienstzeiten beginnt und beendet und wo der Betreiber normalerweise nicht für die Unterbringung des betreffenden Besatzungsmitglieds verantwortlich ist.

„Ortstag“ bezeichnet einen Zeitraum von 24 Stunden, der um 00:00 Uhr Ortszeit beginnt.

„Ortsnacht“ bezeichnet einen Zeitraum von 8 Stunden zwischen 22:00 und 08:00 Uhr Ortszeit.

„Diensttuendes Besatzungsmitglied“ bezeichnet ein Besatzungsmitglied, das seine Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs während des Fluges wahrnimmt.

„Positionierung“ bezeichnet die Beförderung eines nicht diensttuenden Besatzungsmitglieds von einem Ort zum anderen auf Verlangen des Betreibers, ausgenommen die Zeit für Hin- und Rückfahrt zwischen dem Wohnort und einer designierten Dienstmeldestelle auf der Heimatbasis sowie die Zeit für den örtlichen Transfer vom Ruheort zum Ort des Dienstbeginns und für die Rückfahrt.

„Referenzzeit“ bezeichnet die Ortszeit an der Meldestelle in einer Zeitzone mit einer Bandbreite von 2 Stunden um die Ortszeit, in der ein Besatzungsmitglied akklimatisiert ist.

„Ruhemöglichkeit“ bezeichnet eine Koje oder einen Sitz mit Bein- und Fußstütze, die/der einem Besatzungsmitglied eine Schlafmöglichkeit an Bord eines Luftfahrzeugs bietet.

„Reserve“ bezeichnet einen Zeitraum, in dem sich die Flugbesatzung dem Betreiber zur Verfügung halten muss, um für einen Flug, eine Positionierung oder einen anderen Dienst eingesetzt werden zu können, wobei eine entsprechende Benachrichtigung mindestens 10 Stunden vor dem Beginn des zugewiesenen Dienstes zu erfolgen hat.

„Ruhezeit“ bezeichnet einen fortlaufenden, ununterbrochenen und festgelegten Zeitraum im Anschluss an den Dienst und/oder vor dem Dienst, in dem das Besatzungsmitglied von allen dienstlichen und reservebezogenen Verpflichtungen befreit ist.

„Rotation“ bezeichnet einen Dienst oder eine Abfolge von Diensten, darunter mindestens ein Flugdienst, und Ruhezeiten außerhalb der Heimatbasis, die auf der Heimatbasis beginnen und mit der Rückkehr zur Heimatbasis für eine Ruhezeit enden, während der der Betreiber nicht für die Unterbringung des Besatzungsmitglieds verantwortlich ist.

„Einzelner dienstfreier Tag“ bezeichnet, zum Zwecke der Einhaltung der Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000, eine Zeitspanne frei von allen dienstlichen Verpflichtungen, die einen einzelnen Tag und zwei Ortsnächte umfasst und eine Ruhezeit als Teil des freien Tags beinhalten kann.

„Flugabschnitt“ bezeichnet den Zeitraum zwischen der ersten Bewegung des Luftfahrzeugs zum Zwecke des Abflugs bis zum Halten auf der zugewiesenen Parkposition nach der Landung.

„Bereitschaft“ bezeichnet einen angekündigten und festgelegten Zeitraum, in dem sich das Besatzungsmitglied dem Betreiber zur Verfügung halten muss, um für einen Flug, eine Positionierung oder einen anderen Dienst ohne vorhergehende Ruhezeit folgendermaßen eingesetzt werden zu können:

- (a) Bereitschaft auf dem Flughafen bezeichnet eine Bereitschaft auf dem Flughafen, die dazu führen kann, dass ein Dienst zugewiesen wird;
- (b) andere Formen der Bereitschaft bezeichnen eine Bereitschaft zu Hause oder in einer geeigneten Unterbringung, die dazu führen kann, dass ein Dienst zugewiesen wird.

„Geeignete Unterbringung“ bezeichnet im Hinblick auf Bereitschaft, unterbrochene Flugdienstzeit (Split Duty) und Mindestruhezeit einen separaten Raum mit geeigneten Einrichtungen für jedes Besatzungsmitglied in ruhiger Umgebung, ausgestattet mit einem Bett, mit ausreichender Belüftung, einer Vorrichtung zur Regelung von Temperatur und Lichtintensität und mit Zugang zu Nahrungsmitteln und Getränken.

„Ultra-Langstreckenflüge“ (Ultra long range operations, ULR) bezeichnet Langstreckenflüge mit einer geplanten Flugdauer von mehr als 16 Stunden oder mit einer Flugdienstzeit von mehr als 18 Stunden.

„Tagesrhythmus-Tief“ (Window of Circadian Low, WOCL) bezeichnet den Zeitraum zwischen 02:00 und 05:59 Uhr innerhalb der Zeitzone, in der das Besatzungsmitglied akklimatisiert ist.

ORO.FTL.110 Verantwortlichkeiten des Betreibers

Ein Betreiber muss, sofern dies für die jeweilige Betriebsart erforderlich ist,

- (a) die Dienstpläne so frühzeitig bekannt geben, dass die Besatzungsmitglieder die Möglichkeit haben, angemessene Ruhezeiten einzuplanen;
- (b) sicherstellen, dass die Flugdienstzeiten so geplant werden, dass die Besatzungsmitglieder ausreichend ermüdungsfrei bleiben können, um ihren Dienst unter allen Umständen mit befriedigendem Sicherheitsniveau ausüben zu können;
- (c) Meldezeiten vorgeben, die ausreichend Zeit für Aufgaben am Boden umfassen;
- (d) die Beziehung zwischen der Häufigkeit und der Länge und Abfolge von Flugdienstzeiten und Ruhezeiten beachten und die kumulativen Auswirkungen von langen Dienstzeiten, die mit Mindestruhezeiten verbunden sind, berücksichtigen;
- (e) die Dienste so planen, dass Praktiken, wie abwechselnder Tag-/Nachtdienst, vermieden werden, die zu einer ernsthaften Störung etablierter Schlaf-/Arbeitszyklen führen;
- (f) die Art disruptiver Dienstpläne gemäß ARO.OPS.230 anwenden, wenn ein disruptiver Dienstplan nicht vermieden werden kann;

- (g) Ruhezeiten einräumen, die den Besatzungsmitgliedern ausreichend Zeit geben, sich von den Auswirkungen des vorangegangenen Dienstes zu erholen und zu Beginn der darauf folgenden Flugdienstzeit ausgeruht zu sein;
- (h) wiederkehrende längere Erholungs- und Ruhezeiten einplanen und sie den Besatzungsmitgliedern rechtzeitig im Voraus bekanntgeben;
- (i) sicherstellen, dass Flüge so geplant werden, dass sie innerhalb des erlaubten Flugdienstzeitraums beendet werden, wobei die für die Flugvorbereitung notwendige Zeit, die Flugzeiten und die Aufenthaltszeiten am Boden zu berücksichtigen sind;
- (j) Änderungen des Flugplans und/oder des Besetzungseinsatzes veranlassen, wenn im tatsächlichen Flugbetrieb die maximale Flugdienstzeit bei mehr als 33 % der Flüge dieses Flugplans während eines jahreszeitlichen Planungszeitraums überschritten wird.

ORO.FTL.115 Verantwortlichkeiten der Besatzungsmitglieder

Die Besatzungsmitglieder müssen

- (a) CAT.GEN.MPA.100 des Anhangs IV (Teil-CAT) erfüllen; und
- (b) die zur Verfügung gestellten Gelegenheiten und Einrichtungen für Ruhepausen bestmöglich nutzen und ihre Ruhezeiten ordnungsgemäß planen und in Anspruch nehmen.

ORO.FTL.120 Müdigkeits-Risikomanagement (Fatigue Risk Management, FRM)

- (a) Wenn das Müdigkeits-Risikomanagement gemäß diesem Teilabschnitt oder einer anwendbaren Zertifizierungsspezifikation erforderlich ist, hat der Betreiber ein Müdigkeits-Risikomanagement als Bestandteil seines Managementsystems zu erstellen, zu implementieren und zu pflegen. Das Müdigkeits-Risikomanagement muss sicherstellen, dass die Grundlegenden Anforderungen 7.f., 7.g. und 8.f. des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfüllt sind. Das Müdigkeits-Risikomanagement ist im Betriebshandbuch zu beschreiben.
- (b) Das erstellte, implementierte und gepflegte Müdigkeits-Risikomanagement muss Folgendes umfassen:
 - (1) eine Beschreibung der Philosophie und Grundsätze des Betreibers mit Blick auf das Müdigkeits-Risikomanagement, die als Müdigkeits-Risikomanagement-Politik bezeichnet werden;
 - (2) eine Dokumentation der Müdigkeits-Risikomanagement-Verfahren, einschließlich eines Verfahrens, das dem Personal seine Verantwortlichkeiten deutlich macht, und des Verfahrens für die Änderung dieser Dokumentation;
 - (3) wissenschaftliche Grundlagen und Erkenntnisse;

- (4) ein Verfahren zur Gefahrenerkennung und Risikobewertung, das eine Steuerung des operationellen Risikos/der operationellen Risiken des Betreibers aufgrund der kontinuierlichen Ermüdung von Besatzungsmitgliedern ermöglicht;
 - (5) ein Risikominderungsverfahren, das sofort durchführbare Abhilfemaßnahmen, die für eine wirksame Verringerung des Risikos/der Risiken des Betreibers aufgrund der Ermüdung von Besatzungsmitgliedern notwendig sind, sowie die fortlaufende Überwachung und regelmäßige Bewertung der durch solche Maßnahmen bewirkten Minderung von Gefahren durch Übermüdung vorsieht;
 - (6) und dem von dem Betreiber genutzten Dienstplansystem oder Flugzeitspezifikationsplan entsprechen;
 - (7) die Gesamtleistung des Müdigkeits-Risikomanagements fortlaufend verbessern;
 - (8) Verfahren zur Gewährleistung der Sicherheit des Müdigkeits-Risikomanagements;
 - (9) Verfahren zur Unterstützung des Müdigkeits-Risikomanagements.
- (c) Das Müdigkeits-Risikomanagement entspricht der Unternehmensgröße des Betreibers und der Art und Komplexität seiner Geschäftstätigkeiten und berücksichtigt dabei die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und Risiken sowie den anwendbaren Flugzeitspezifikationsplan.
 - (d) Der Betreiber ergreift Abhilfemaßnahmen, wenn das Verfahren zur Gewährleistung der Sicherheit des Müdigkeits-Risikomanagements ergibt, dass die geforderte Sicherheitsleistung nicht eingehalten wird.

ORO.FTL.125 Flugzeitspezifikationspläne

- (a) Unbeschadet der Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Europäische Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt haben Betreiber Flugzeitspezifikationspläne zu erstellen, zu implementieren und zu pflegen, die für die jeweilige(n) Betriebsart(en) geeignet sind und die die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und diesen Teilabschnitt einhalten.
- b) Vor ihrer Implementierung werden die Flugzeitspezifikationspläne von der zuständigen Behörde genehmigt.
- c) Zum Nachweis der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und dieses Teilabschnitts wendet der Betreiber die gültigen, von der Agentur festgelegten Zertifizierungsspezifikationen an. Falls der Betreiber gemäß Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 von den von der Agentur festgelegten Zertifizierungsspezifikationen abweichen möchte, legt er anderenfalls der zuständigen Behörde vor der Implementierung eine vollständige Beschreibung der Abweichung vor. Die Beschreibung muss alle möglicherweise relevanten Änderungen an Handbüchern oder Verfahren aufführen wie auch eine Bewertung, deren Ergebnisse zeigen, dass die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und dieses Teilabschnitts eingehalten werden.

ABSCHNITT 2

Betreiber von gewerblichem Luftverkehr

ORO.FTL.200 Heimatbasis

Ein Betreiber hat jedem Besatzungsmitglied eine Heimatbasis zuzuweisen.

ORO.FTL.205 Flugdienstzeit (Flight Duty Period, FDP)

- (a) Der Betreiber muss
 - (1) Meldezeiten festlegen, die für jeden einzelnen Flug geeignet sind, unter Berücksichtigung von ORO.FTL.110 Buchstabe c;
 - (2) Verfahren festlegen, in denen geregelt ist, wie der Kommandant— unter besonderen Umständen, die zu starker Ermüdung führen können, und nach Rücksprache mit den betroffenen Besatzungsmitgliedern — die tatsächliche Flugdienstzeit verkürzt und/oder die Ruhezeiten verlängert, um jede schädliche Auswirkung auf die Flugsicherheit zu vermeiden.
- (b) Höchstzulässige grundlegende tägliche Flugdienstzeit.
 - (1) Die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit ohne Verlängerungen für akklimatisierte Besatzungsmitglieder muss der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

Tabelle 1: Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit — Akklimatisierte Besatzungsmitglieder

Beginn der Flugdienstzeit	1–2 Flugabschnitte	3 Flugabschnitte	4 Flugabschnitte	5 Flugabschnitte	6 Flugabschnitte	7 Flugabschnitte	8 Flugabschnitte	9 Flugabschnitte	10 Flugabschnitte
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) Wenn die Besatzungsmitglieder sich in einem unbekanntem Akklimatisationszustand befinden, muss die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

(i) Besatzungsmitglieder in einem unbekanntem Akklimatisationszustand

Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit nach Flugabschnitten						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Wenn die Besatzungsmitglieder sich in einem unbekanntem Akklimatisationszustand befinden und der Betreiber ein Müdigkeits-

Risikomanagement implementiert hat, muss die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit der nachfolgenden Tabelle entsprechen:

(ii) Besatzungsmitglieder in einem unbekanntem Akklimatisationszustand im Rahmen des Müdigkeits-Risikomanagements

Die Werte der folgenden Tabelle sind anwendbar, sofern das Müdigkeits-Risikomanagement des Betreibers kontinuierlich die Einhaltung der geforderten Sicherheitsleistung überwacht.

Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit nach Flugabschnitten						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) Flugdienstzeit mit unterschiedlicher Meldezeit für Flugbesatzung und Kabinenbesatzung.

Immer dann, wenn die Kabinenbesatzung für denselben Flug oder eine Abfolge von Flügen mehr Zeit für die Einsatzbesprechungen vor dem Flug benötigt als die Flugbesatzung, kann die Flugdienstzeit der Kabinenbesatzung um die Differenz zwischen den Meldezeiten der Kabinenbesatzung und der Flugbesatzung verlängert werden. Die Differenz darf 60 Minuten nicht überschreiten. Die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit für die Kabinenbesatzung basiert auf dem Zeitpunkt, zu dem sich die Flugbesatzung für ihre Flugdienstzeit zu melden hat; die Flugdienstzeit beginnt jedoch zur Meldezeit der Kabinenbesatzung.

(d) Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit bei Verlängerungen ohne Ruhezeiten während des Flugs.

(1) Die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit darf in jeweils 7 aufeinander folgenden Tagen bis zu zweimal um bis zu 1 Stunde verlängert werden. In diesem Fall:

(i) werden die Mindestruhezeiträume vor und nach dem Flug um 2 Stunden verlängert; oder

(ii) wird der Ruhezeitraum nach dem Flug um 4 Stunden verlängert.

(2) Die Verlängerung ist im Voraus zu planen und zu begrenzen auf höchstens:

(i) 5 Flugabschnitte, wenn das Tagesrhythmus-Tief nicht überlagert wird; oder

(ii) 4 Flugabschnitte, wenn das Tagesrhythmus-Tief um 2 Stunden oder weniger überlagert wird; oder

(iii) 2 Flugabschnitte, wenn das Tagesrhythmus-Tief um mehr als 2 Stunden überlagert wird.

- (3) Eine Verlängerung der höchstzulässigen grundlegenden täglichen Flugdienstzeit ohne Ruhezeiten während des Flugs darf nicht mit Verlängerungen aufgrund von Ruhezeiten während des Flugs oder unterbrochener Flugdienstzeit (Split Duty) in demselben Dienstzeitraum kombiniert werden.
- (4) Werden aufeinander folgende Flugdienstzeiten verlängert, sind die zusätzlichen Ruhezeiten vor und nach dem Flug zwischen den beiden verlängerten Flugdienstzeiten nacheinander zu gewähren.
- (5) In den Flugzeitspezifikationsplänen sind die Beschränkungen für Verlängerungen der höchstzulässigen grundlegenden täglichen Flugdienstzeit gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen anzugeben unter Berücksichtigung:
 - (i) der Anzahl der zurückgelegten Flugabschnitte; und
 - (ii) der Überlagerung des Tagesrhythmus-Tiefs.
- (e) Die höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit bei Verlängerungen aufgrund von Ruhezeiten während des Flugs.
 - (1) In den Flugzeitspezifikationsplänen sind die Bedingungen für Verlängerungen der höchstzulässigen grundlegenden täglichen Flugdienstzeit mit Ruhezeiten während des Flugs gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen anzugeben unter Berücksichtigung:
 - (i) der Anzahl der zurückgelegten Flugabschnitte;
 - (ii) der jedem Besatzungsmitglied zugewiesenen Mindestruhezeit während des Flugs;
 - (iii) der Art der Ruhemöglichkeiten während des Flugs; und
 - (iv) der Verstärkung der Basisflugbesatzung.
- (f) Unvorhersehbare Umstände während des Flugbetriebs — Ermessen des Kommandanten.
 - (1) Die Bedingungen für die Änderung der Beschränkungen für Flugdienst-, Dienst- und Ruhezeiträume durch den Kommandanten im Fall unvorhergesehener Umstände während des Flugbetriebs, der zur Meldezeit oder danach beginnt, müssen folgende Kriterien erfüllen:
 - (i) die höchstzulässige grundlegende tägliche Flugdienstzeit infolge der Anwendung von Buchstabe b, e oder ORO.FTL.220 darf nicht um mehr als 2 Stunden verlängert werden, es sei denn, die Flugbesatzung wurde verstärkt; in diesem Fall darf die höchstzulässige Flugdienstzeit um bis zu 3 Stunden verlängert werden;

- (ii) treten beim letzten Flugabschnitt innerhalb einer Flugdienstzeit unvorhergesehene Umstände nach dem Start auf, die zu einer Überschreitung der zulässigen Verlängerung führen, kann der Flug zum Bestimmungs- oder zu einem Ausweichflughafen fortgesetzt werden; und
 - (iii) der sich an die Flugdienstzeit anschließende Ruhezeitraum darf verkürzt werden, aber niemals 10 Stunden unterschreiten.
- (2) Der Kommandant verkürzt im Fall von unvorhersehbaren Umständen, die zu starker Ermüdung führen können, die tatsächliche Flugdienstzeit und/oder verlängert die Ruhezeit, um jede schädliche Auswirkung auf die Flugsicherheit zu vermeiden.
 - (3) Bevor der Kommandant diese Änderungen beschließt, konsultiert er alle Besatzungsmitglieder im Hinblick auf ihren Ermüdungsgrad.
 - (4) Der Betreiber fordert den Kommandanten auf, ihm einen Bericht vorzulegen, wenn eine Flugdienstzeit verlängert oder eine Ruhezeit nach seinem Ermessen verkürzt wird.
 - (5) Sofern die Verlängerung einer Flugdienstzeit oder die Verkürzung einer Ruhezeit 1 Stunde überschreitet, ist eine Kopie des Berichts, dem der Betreiber seine Stellungnahme beifügen muss, nicht später als 28 Tage nach dem betreffenden Ereignis der zuständigen Behörde zu übermitteln.
 - (6) Der Betreiber hat ein nicht mit Sanktionen verbundenes Verfahren für die in dieser Bestimmung beschriebene Ermessensausübung zu implementieren und im Betriebshandbuch darzulegen.
- (g) Unvorhersehbare Umstände während des Flugbetriebs — verzögerte Meldung
- Der Betreiber hat Verfahren für verzögerte Meldungen im Betriebshandbuch gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen festzulegen.

ORO.FTL.210 Flug- und Dienstzeiten

- (a) Die gesamten Dienstzeiträume, für die das Besatzungsmitglied eingeteilt ist, dürfen folgende Werte nicht überschreiten:
 - (1) 60 Dienststunden innerhalb von 7 aufeinander folgenden Tagen;
 - (2) 110 Dienststunden innerhalb von 14 aufeinander folgenden Tagen;
 - (3) 190 Dienststunden innerhalb von 28 aufeinander folgenden Tagen, wobei die Dienststunden möglichst gleichmäßig über diesen Zeitraum zu verteilen sind.

- (b) Die Gesamtflugzeit der Flüge, für die ein einzelnes Besatzungsmitglied als diensttuendes Besatzungsmitglied eingeteilt wird, darf folgende Werte nicht überschreiten:
 - (1) 100 Stunden Flugzeit innerhalb von 28 aufeinander folgenden Tagen;
 - (2) 900 Stunden Flugzeit im Kalenderjahr; und
 - (3) 1 000 Stunden Flugzeit innerhalb von 12 aufeinander folgenden Kalendermonaten.
- (c) Die Dienstzeit nach dem Flug ist als Dienstzeit zu werten. Der Betreiber hat im Betriebshandbuch den Mindestzeitraum für die Dienstzeiten nach dem Flug festzulegen.

ORO.FTL.215 Positionierung

Im Falle der Positionierung von Besatzungsmitgliedern durch den Betreiber gilt:

- (a) Die Positionierung nach der Meldung aber vor dem Dienst an Bord gilt als Flugdienstzeit, wird aber nicht als Flugabschnitt gezählt.
- (b) Die für die Positionierung aufgewendete Zeit gilt als Dienstzeit.

ORO.FTL.220 Unterbrochene Flugdienstzeit (Split Duty)

- (a) In den Flugzeitspezifikationsplänen sind die folgenden Elemente für unterbrochene Flugdienstzeit (Split Duty) gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen anzugeben:
 - (1) die Mindestdauer einer Pause am Boden; und
 - (2) abweichend von ORO.FTL.205 Buchstabe b die Möglichkeit der Verlängerung der Flugdienstzeit unter Berücksichtigung der Dauer der Pause am Boden sowie der dem Besatzungsmitglied für Ruhezeiten zur Verfügung stehenden Einrichtungen und anderer relevanter Faktoren.
- (b) Die Pause am Boden zählt vollständig als Flugdienstzeit.
- (c) Unterbrochene Flugdienstzeiten sollen nicht auf verkürzte Ruhezeiten folgen.

ORO.FTL.225 Bereitschaft und Dienst auf dem Flughafen

Wenn Betreiber Besatzungsmitglieder zu Bereitschaft oder zum Dienst auf dem Flughafen einteilen, gelten folgende Bestimmungen gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen:

- (a) Bereitschaft und Dienst auf dem Flughafen sind im Dienstplan zu vermerken, und der Beginn und das Ende der Bereitschaft sind vorab festzulegen und den hierfür eingeteilten Besatzungsmitgliedern bekannt zu geben, damit sie die Möglichkeit haben, angemessene Ruhezeiten einzuplanen.

- (b) Dienst auf dem Flughafen zählt vollständig als Dienstzeit, und die Flugdienstzeit zählt vollständig ab der Meldezeit für den Dienst auf dem Flughafen.
- (c) Der Betreiber stellt dem Besatzungsmitglied in Bereitschaft auf dem Flughafen eine Unterbringung zur Verfügung.
- (d) In den Flugzeitspezifikationsplänen sind die folgenden Elemente anzugeben:
 - (1) die Höchstdauer einer Bereitschaft;
 - (2) die Auswirkungen der Bereitschaft auf die höchstzulässige Flugdienstzeit, die zugewiesen werden kann, unter Berücksichtigung der dem Besatzungsmitglied für Ruhezeiten zur Verfügung stehenden Einrichtungen und anderer relevanter Faktoren wie der Notwendigkeit der sofortigen Bereitschaft des Besatzungsmitglieds, der Beeinträchtigung des Schlafes durch die Bereitschaft und/oder der rechtzeitigen Bekanntgabe, damit die Möglichkeit von Schlaf zwischen der Bekanntgabe des Dienstes und der zugewiesenen Flugdienstzeit gewährleistet ist;
 - (3) der grundlegende Mindestruhezeitraum im Anschluss an die Bereitschaft, die nicht zu einer Zuweisung einer Flugdienstzeit führt; und
 - (4) wie die für die Bereitschaft aufgewendete Zeit im Sinne von kumulativen Dienstzeiten anzurechnen ist.

ORO.FTL.230 Reserve

Wenn Betreiber Besatzungsmitglieder der Reserve zuteilen, gelten folgende Bestimmungen gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen:

- (a) Die Reserve ist im Dienstplan zu vermerken;
- (b) In den Flugzeitspezifikationsplänen sind die folgenden Elemente anzugeben:
 - (1) die Höchstdauer jedes einzelnen Reservezeitraums;
 - (2) die Anzahl aufeinander folgender Reservetage, die einem Besatzungsmitglied zugewiesen werden können.

ORO.FTL.235 Ruhezeiten

- (a) Mindestruhezeit auf der Heimatbasis.

Die Mindestruhezeit, die vor einer auf der Heimatbasis beginnenden Flugdienstzeit zu gewähren ist, muss

- (1) mindestens so lang wie die vorhergehende Dienstzeit sein bzw. mindestens 12 Stunden, wobei der größere Wert maßgebend ist;
- (2) die Vorgaben gemäß Buchstabe b erfüllen, wenn der Betreiber dem Besatzungsmitglied eine geeignete Unterbringung bereitstellt.

- (b) Mindestruhezeit außerhalb der Heimatbasis.

Die Mindestruhezeit, die vor einer außerhalb der Heimatbasis beginnenden Flugdienstzeit zu gewähren ist, muss mindestens so lang wie die vorhergehende Dienstzeit sein bzw. mindestens 10 Stunden, wobei der größere Wert maßgebend ist. Diese Mindestruhezeit umfasst neben der Reisezeit und der Zeit für andere physiologische Bedürfnisse auch die Zeit, die für die Ermöglichung von 8 Stunden Schlaf erforderlich ist.

- (c) Verkürzte Ruhezeit

Abweichend von den Buchstaben a und b können die Mindestruhezeiten in Flugzeitspezifikationsplänen unter Berücksichtigung der folgenden Elemente gemäß den für die jeweilige Betriebsart anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen verkürzt werden:

- (1) die verkürzte Mindestruhezeit;
- (2) die Verlängerung der darauffolgenden Ruhezeit; und
- (3) die Verkürzung der Flugdienstzeit im Anschluss an die verkürzte Ruhezeit.

- (d) Wiederkehrende längere Erholungs- und Ruhezeiten

In den Flugzeitspezifikationsplänen sind als Ausgleich für die zunehmende Müdigkeit wiederkehrende längere Erholungs- und Ruhezeiten festzulegen. Die wiederkehrenden längeren Erholungs- und Ruhezeiten müssen mindestens 36 Stunden umfassen, einschließlich 2 Ortsnächte, so dass niemals mehr als 168 Stunden zwischen dem Ende einer wiederkehrenden längeren Erholungs- und Ruhezeit und dem Beginn der nächsten wiederkehrenden längeren Erholungs- und Ruhezeit liegen dürfen. Die wiederkehrende längere Erholungs- und Ruhezeit ist zweimal monatlich auf 2 Tage zu verlängern.

- (e) In den Flugzeitspezifikationsplänen sind zusätzliche Ruhezeiten gemäß den anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen festzulegen als Ausgleich für:

- (1) die Auswirkungen von Zeitzoneunterschieden und Verlängerungen der Flugdienstzeit;
- (2) zusätzliche zunehmende Müdigkeit aufgrund von disruptiven Dienstplänen; und
- (3) einen Wechsel der Heimatbasis.

ORO.FTL.240 Nahrungsaufnahme

- (a) Die Möglichkeit zur Einnahme einer Mahlzeit und von Getränken während der Flugdienstzeit muss bestehen, um jede Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit eines Besatzungsmitglieds zu vermeiden, insbesondere wenn die Flugdienstzeit länger als 6 Stunden ist.
- b) Ein Betreiber hat im Betriebshandbuch festzulegen, wie die Nahrungsaufnahme des Besatzungsmitglieds während der Flugdienstzeit gewährleistet ist.

ORO.FTL.245 Aufzeichnungen über Flug- und Dienstzeiten und Ruhezeiten

- (a) Betreiber haben für einen Zeitraum von 24 Monaten:

- (1) Individuelle Aufzeichnungen für jedes Besatzungsmitglied zu führen, einschließlich:
 - (i) Flugzeiten;
 - (ii) Beginn, Dauer und Ende einer jeden Dienst- und der Flugdienstzeit;
 - (iii) Ruhezeiten und Tagen, die von jeder dienstlichen Verpflichtung frei sind; und
 - (iv) der zugewiesenen Heimatbasis.
- (2) Berichte über längere Flugdienstzeiten und kürzere Ruhezeiten.
- (b) Auf Verlangen stellt der Betreiber Kopien individueller Aufzeichnungen von Flug- und Dienstzeiten und Ruhezeiten folgenden Personen zur Verfügung:
 - (1) dem betreffenden Besatzungsmitglied; und
 - (2) einem anderen Betreiber im Hinblick auf ein Besatzungsmitglied, das ein Besatzungsmitglied des betreffenden Betreibers ist oder wird.
- (c) Aufzeichnungen gemäß CAT.GEN.MPA.100 Buchstabe b Ziffer 5 in Bezug auf Besatzungsmitglieder, die Aufgaben für mehr als einen Betreiber wahrnehmen, sind für die Dauer von 24 Monaten aufzubewahren.

ORO.FTL.250 Schulungen im Bereich Müdigkeitsmanagement

- (a) Der Betreiber hat Erst- und Wiederholungsschulungen im Bereich Müdigkeitsmanagement für die Besatzungsmitglieder, für das für die Besatzungsdisposition zuständige Personal und für das betroffene Führungspersonal bereitzustellen.
- (b) Diese Schulungen folgen einem von dem Betreiber festgelegten Schulungsprogramm, das im Betriebshandbuch beschrieben ist. Der Schulungslehrplan muss die möglichen Ursachen und Auswirkungen von Müdigkeit sowie die Maßnahmen gegen Müdigkeit abdecken.