

**KOMISSION ASETUS (EU) N:o 83/2014,****annettu 29 päivänä tammikuuta 2014,****lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon 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 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 8 artiklan 5 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 <sup>(2)</sup> säädetään lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä, joilla korvattiin neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 <sup>(3)</sup> liite III, lukuun ottamatta lukua Q, joka koskee lento- ja työaika- ja lepoaika-vaatimuksia.
- (2) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 22 artiklan 2 kohdan mukaan lento- ja työaika- ja lepoaika-vaatimuksiin liittyviin täytäntöönpanosääntöihin sisällytetään aluksi asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevan luvun Q kaikki aineelliset säännökset ottaen samalla huomioon viimeisimmän tieteellisen ja teknisen selvityksen.
- (3) Tämä asetus on asetuksen (EY) N:o 216/2008 8 artiklan 5 kohdassa ja 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu täytäntöönpanotoimenpide, joten asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteen III luku Q olisi poistettava asetuksen (EY) N:o 216/2008 69 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteen III lukua Q olisi kuitenkin sovellettava edelleen siihen saakka, kun tässä asetuksessa säädetty siirtymäkaudet ovat päättyneet, ja kun kyseessä on sentyypinen toiminta, jota varten ei ole säädetty täytäntöönpanotoimenpiteitä.
- (4) Tällä asetuksella ei heikennetä neuvoston direktiivissä 2000/79/EY <sup>(4)</sup> jo säädettyjä rajoituksia ja vähimmäisvaatimuksia, erityisesti säännöksiä työajasta ja vapaapäivistä, joita olisi aina noudatettava siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden osalta. Tämän asetuksen säännösten ja

muiden tämän asetuksen nojalla hyväksytyjen säännösten tarkoituksena ei ole antaa perusteita alentaa kyseisten liikkuvien työntekijöiden suojelun tämänhetkistä tasoa. Tämän asetuksen säännökset eivät estä eikä niiden tulisi rajoittaa sellaisten työoloja ja työterveyttä ja -turvallisuutta koskevien kansallisten sosiaalisäädösten ja työehtosopimusten soveltamista, jotka tarjoavat paremman suojan.

- (5) Jäsenvaltiot voivat poiketa tästä asetuksesta tai siihen liittyvistä sertifiointieritelmistä soveltamalla säännöksiä, joihin perustuva turvallisuuden taso vastaa vähintään tämän asetuksen säännösten mukaista tasoa, jotta voidaan paremmin ottaa huomioon erityiset kansalliset näkökohdat tai toimintatavat. Mahdollisista poikkeuksista tämän asetuksen soveltamiseen olisi ilmoitettava ja niitä olisi käsiteltävä noudattaen asetuksen (EY) N:o 216/2008 14 ja 22 artiklaa, joilla varmistetaan puolueettomin perustein tehtävät avoimet ja syrjimättömät päätökset.
- (6) Euroopan lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'virasto', laati luonnoksen täytäntöönpanosäännöistä ja toimitti sen lausuntona <sup>(5)</sup> komissiolle asetuksen (EY) N:o 216/2008 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
- (7) Asetus (EU) N:o 965/2012 olisi muutettava siten, että siihen sisällytetään lento- ja työaika- ja lepoaika-vaatimukset.
- (8) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat asetuksen (EY) N:o 216/2008 65 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan asetus (EU) N:o 965/2012 seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklaan 6 kohta seuraavasti:

"6. 'taksilentotoiminnalla' lento- ja työaika- ja lepoaika-vaatimusten yhteydessä ei-aikataulunmukaista tilauksesta harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa lentokoneella, jonka suurin käytettävä matkustajapaikkaluku (MOPSC) on enintään 19."

<sup>(1)</sup> EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1.<sup>(2)</sup> EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1.<sup>(3)</sup> EUVL L 373, 31.12.1991, s. 4.<sup>(4)</sup> EUVL L 302, 1.12.2000, s. 57.<sup>(5)</sup> Euroopan lentoturvallisuusviraston lausunto nro 04/2012, annettu 28. syyskuuta 2012, asetuksesta, jolla vahvistetaan lentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa noudatettavia lento- ja työaika- ja lepoaika-vaatimuksia sekä lepoaika-vaatimuksia koskevat täytäntöönpanosäännöt (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

#### Lentoaikarajoitukset

1. Lentokoneilla suoritettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan liitteen III osastoa FTL.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, lentokoneilla harjoitettavaan taksilentotoimintaan, kiireelliseen lääkintälentotoimintaan ja yhden ohjaajan miehistöllä suoritettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 4 kohtaa ja asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteen III lukua Q sekä näihin liittyviä kansallisia vapautuksia, jotka perustuvat toimivaltaisten viranomaisten tekemiin turvallisuusriskin arviointeihin.

3. Helikoptereilla suoritettavassa kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa on noudatettava kansallisia vaatimuksia.”

3) Lisätään 9 a artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Viraston on suoritettava jatkuvaa seuranta liitteeseen II ja III sisältyvien lento- ja työaikarajoituksia ja lepoaikavaatimuksia koskevien säännösten toimivuudesta. Viraston on viimeistään 18 päivänä helmikuuta 2019 laadittava ensimmäinen kertomus tämän seurannan tuloksista.

Seurannassa on oltava mukana tieteellistä asiantuntemusta ja sen on perustuttava jäsenvaltioiden avustuksella kerättyihin toiminnallisiin tietoihin pitkältä aikaväliltä tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivän jälkeen.

Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa seurannassa on arvioitava, mikä vaikutus lentomiehistön vireyteen on ainakin seuraavilla:

- yli 13 tunnin työvuorot suotuisaan aikaan vuorokaudesta,
- yli 10 tunnin työvuorot epäsuotuisaan aikaan vuorokaudesta,
- yli 11 tunnin työvuorot miehistöjen jäsenillä, joiden sopeutumisen tilasta ei ole tietoa,
- työvuorot, joihin kuuluu useista peräkkäisiä lentoja (yli 6),
- päivystystehtävät, kuten päivystys tai varallaolo, jota seuraa lentotyö, ja
- häiritsevät aikataulut.”

4) Muutetaan liite II tämän asetuksen liitteen I mukaisesti.

5) Muutetaan liite III tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

#### 2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä aletaan soveltaa 18 päivänä helmikuuta 2016.

Jäsenvaltiot voivat toisesta kohdasta poiketen päättää, etteivät ne sovelta asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä III olevaa ORO.FTL.205 kohdan e alakohtaa ja että ne soveltavat edelleen lennonaikaista lepoa koskevia voimassa olevia kansallisia säännöksiä 17 päivään helmikuuta 2017 saakka.

Mikäli jäsenvaltio soveltaa kolmannen kohdan säännöksiä, sen on ilmoitettava siitä komissiolle ja virastolle sekä esitettävä poikkeamisen perusteet ja kesto sekä toimeenpano-ohjelma, josta käyvät ilmi suunnitellut toimenpiteet ja niiden aikataulu.

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

Tehty Brysselissä 29 päivänä tammikuuta 2014.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

José Manuel BARROSO

## LIITE I

Lisätään asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteeseen II ARO.OPS.230 ja ARO.OPS.235 kohdat seuraavasti:

**"ARO.OPS.230 Häiritsevien aikataulujen määrittäminen**

Lentoaikarajoituksia varten toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä liitteen III ORO.FTL.105 kohdassa esitettyjen termien "aikainen" ja "myöhäinen" määritelmien mukaisesti kumpaa näistä häiritsevistä aikatauluista sovelletaan kaikkiin sen valvonnassa oleviin kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajiin.

**ARO.OPS.235 Yksittäisten lentoaikojen määrittelyjärjestelmien hyväksyntä**

- a) Toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajien ehdottamat lentoaikojen määrittelyjärjestelmät, jos kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittaja osoittaa, että se noudattaa asetusta (EY) N:o 216/2008 ja tämän asetuksen liitteen III osastoa FTL.
  - b) Jos lentotoiminnan harjoittajan ehdottama lentoaikojen määrittelyjärjestelmä poikkeaa sovellettavista viraston julkaisemista sertifiointieritelmistä, toimivaltaisen viranomaisen on noudatettava asetuksen (EY) N:o 216/2008 22 artiklan 2 kohdassa kuvattua menettelyä.
  - c) Jos lentotoiminnan harjoittajan ehdottama lentoaikojen määrittelyjärjestelmä poikkeaa sovellettavista täytäntöönpanosäännöistä, toimivaltaisen viranomaisen on noudatettava asetuksen (EY) N:o 216/2008 14 artiklan 6 kohdassa kuvattua menettelyä.
  - d) Hyväksytyjen poikkeusten soveltamisen jälkeen niistä on tehtävä arviointi sen määrittämiseksi, olisiko kyseiset poikkeukset vahvistettava vai olisiko niitä muutettava. Toimivaltaisen viranomaisen ja viraston on suoritettava riippumaton arviointi, joka perustuu lentotoiminnan harjoittajan toimittamiin tietoihin. Arvioinnin on oltava oikeasuhtainen ja avoin ja sen on perustuttava tieteellisiin periaatteisiin ja tietoihin."
-

## LIITE II

Lisätään asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteeseen III osasto FTL seuraavasti:

## ”OSASTO FTL

**LENTO- JA TYÖAIKARAJOITUKSET JA LEPOAIKAVAATIMUKSET**

## 1 JAKSO

**Yleistä****ORO.FTL.100 Soveltamisala**

Tässä osastossa määritetään vaatimukset, jotka lentoliikenteen harjoittajan ja sen miehistön jäsenten on täytettävä miehistön jäsenten lento- ja työaikarajoitusten ja lepoaikavaatimusten osalta.

**ORO.FTL.105 Määritelmät**

Tässä osastossa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- 1) ”Sopeutuneella” tarkoitetaan tilaa, jossa miehistön jäsenen sisäisen kellon mukainen vuorokausirytmii vastaa sitä aikavyöhykettä, jossa miehistön jäsen on. Miehistön jäsenen katsotaan olevan sopeutunut aikavyöhykkeeseen, jonka aika poikkeaa enintään kaksi tuntia lähtöpaikan paikallisesta ajasta. Kun paikallinen aika paikassa, jossa työvuoro alkaa, eroaa yli kahdella tunnilla paikallisesta ajasta paikassa, jossa seuraava työvuoro alkaa, pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa laskettaessa miehistön jäsenen katsotaan sopeutuneen taulukossa 1 esitettyjen arvojen mukaisesti.

Taulukko 1

Aikaero (tuntia) vertailuajan ja sen paikallisen ajan välillä, jossa miehistön jäsen aloittaa seuraavan työvuoron	Aika, joka on kulunut ilmoittautumisesta vertailuajana				
	< 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:llä” tarkoitetaan sopeutunutta lähtöaikavyöhykkeen paikalliseen aikaan,

”D:llä” tarkoitetaan sopeutunutta paikalliseen aikaan, jossa miehistön jäsen aloittaa seuraavan työvuoron, ja

”X:llä” tarkoitetaan, ettei miehistön jäsenen sopeutumisen tilanne ole tiedossa.

- 2) ”Vertailuajalla” tarkoitetaan ilmoittautumispaikan paikallista aikaa, joka poikkeaa enintään kaksi tuntia siitä paikallisesta ajasta, johon miehistön jäsen on sopeutunut.
- 3) ”Majoituksella” tarkoitetaan 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.
- 4) ”Sopivalla majoitustilalla” tarkoitetaan päivystyksen, keskeytyvän työjakson ja vähimmäislevon yhteydessä rauhallisessa ympäristössä sijaitsevaa kullekin miehistön jäsenelle varattua erillistä huonetta, jossa on sänky, asianmukainen ilmanvaihto, toimiva lämpötilan ja valaistuksen säädin sekä mahdollisuus saada ruokaa ja juomaa.

- 5) "Lisätyllä ohjaamomiehistöllä" tarkoitetaan 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.
- 6) "Tauolla" tarkoitetaan lentotyöjakson aikaista työajaksi laskettavaa ajanjaksoa, joka on lyhyempi kuin lepojakso ja jolloin miehistön jäsen on vapaa kaikista työtehtävistä.
- 7) "Myöhemmällä ilmoittautumisella" tarkoitetaan sitä, että lentotoiminnan harjoittaja siirtää työvuorolistan mukaisen lentotyöjakson myöhemmäksi ennen kuin miehistön jäsen on poistunut lepoaikaltaan.
- 8) "Häiritsevällä aikataululla" tarkoitetaan sitä, että miehistön jäsenen työvuorolistassa on lentotyöjakso tai lentotyöjaksosten yhdistelmä, joka alkaa tai päättyy sellaisena aikana tai lyhentää sellaista aikaa päivällä tai yöllä, että se häiritsee hänen mahdollisuuttaan nukkua optimaalisena nukkumisaikana, olettaen, että miehistön jäsen on sopeutunut. Aikataulu voi olla häiritsevää aikaisen alkamisen, myöhäisen päättymisen tai yövuoron takia.
  - a) "Aikaisella" häiritsevällä aikataululla tarkoitetaan seuraavaa:
    - i. "aikaisessa lähdössä" työjakso alkaa kello 5.00–5.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut, ja
    - ii. "myöhäisessä päättymisessä" työjakso päättyy kello 23.00–1.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.
  - b) "Myöhäisellä" häiritsevällä aikataululla tarkoitetaan seuraavaa:
    - i. "aikaisessa lähdössä" työjakso alkaa kello 5.00–6.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut, ja
    - ii. "myöhäisessä päättymisessä" työjakso päättyy kello 00.00–1.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.
- 9) "Yövuorolla" tarkoitetaan työjaksoa, joka ulottuu ajanjaksolle 2.00–4.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.
- 10) "Työllä" tarkoitetaan tehtävää, jonka miehistön jäsen suorittaa lentotoiminnan harjoittajalle ja johon lasketaan lentotyö, hallinnollinen työ, koulutuksen antaminen tai saaminen ja tarkastuslentojen suorittaminen tai vastaanottaminen, siirtyminen ja osia päivystyksestä.
- 11) "Työjaksolla" tarkoitetaan aikaa, joka alkaa silloin, kun miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä ilmoitauduttava tai aloitettava työ, ja päättyy, kun miehistön jäsen on vapautunut kaikista työtehtävistä, myös lennon jälkeisestä työstä.
- 12) "Lentotyöjaksolla (FDP)" tarkoitetaan aikaa, joka alkaa, kun miehistön jäsenen on ilmoitauduttava työhön, johon sisältyy lento tai lentosarja, ja päättyy, kun ilma-alus pysähtyy ja sen moottorit pysäytetään viimeisen sellaisen lennon lopussa, jolla miehistön jäsen on toiminut työssä olevana miehistön jäsenenä.
- 13) "Lentoajalla" tarkoitetaan 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 pysäytetään.
- 14) "Kotiasemalla" tarkoitetaan lentotoiminnan harjoittajan miehistön jäsenelle nimeämää paikkaa, jossa miehistön jäsen tavallisesti aloittaa ja lopettaa työjakson tai peräkkäisten työjaksosten sarjan ja jossa lentotoiminnan harjoittaja ei tavallisesti vastaa hänen majoituksestaan.
- 15) "Paikallisella vuorokaudella" tarkoitetaan 24 tunnin pituista ajanjaksoa, joka alkaa kello 00.00 paikallista aikaa.

- 16) "Paikallisella yöllä" tarkoitetaan 8 tunnin pituista ajanjaksoa, joka sijoittuu aikavälille 22.00–8.00 paikallista aikaa.
- 17) "Työssä olevalla miehistön jäsenellä" tarkoitetaan miehistön jäsentä, joka hoitaa työtehtäviään ilma-aluksessa lennon aikana.
- 18) "Siirtymisellä" tarkoitetaan työstä vapaana olevan miehistön jäsenen siirtymistä paikasta toiseen lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä, lukuun ottamatta seuraavia:
  - aikaa, joka kuluu siirtymiseen yksityisestä lepopaikasta määrättyyn ilmoittautumispaikkaan kotiasemalla ja päinvastoin, sekä
  - aikaa, joka käytetään paikalliseen siirtymiseen lepopaikasta työn aloittamispaikkaan ja päinvastoin.
- 19) "Lepotilalla" tarkoitetaan makuupaikkaa tai jalkatuella varustettua istuinta, jossa miehistön jäsen voi nukkua ilma-aluksessa.
- 20) "Varallaololla" tarkoitetaan ajanjaksoa, jona miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä oltava valmiina ottamaan vastaan lähtö lentotyöjaksolle, siirtyminen tai muu tehtävä vähintään 10 tunnin varoitusaikalla ennen työn alkamista.
- 21) "Lepojaksolla" tarkoitetaan työvuoroa seuraavaa ja/tai edeltävää jatkuvaa, keskeytymätöntä ja määriteltyä ajanjaksoa, jonka aikana miehistön jäsen on vapaa kaikista työtehtävistä, päivystyksestä ja varallaolosta.
- 22) "Työvuorokierroksella" tarkoitetaan työtä tai töiden sarjaa, johon kuuluu vähintään yksi lentotyö, lepojakoineen kotiaseman ulkopuolella ja joka alkaa kotiasemalla ja joka päättyy, kun miehistön jäsen palaa kotiasemalle lepojaksota varten siten, että lentotoiminnan harjoittaja ei enää vastaa hänen majoituksestaan.
- 23) "Yksittäisellä vapaapäivällä" tarkoitetaan neuvoston direktiivin 2000/79/EY (\*) säännösten noudattamista varten kaikesta työstä ja päivystyksestä vapaata aikaa, johon kuuluu yksi päivä ja kaksi paikallista yötä ja josta ilmoitetaan etukäteen. Lepojakso voi olla osa yksittäistä vapaapäivää.
- 24) "Lennolla" tarkoitetaan lentotyöjakson osaa siitä alkaen, kun ilma-alus lähtee ensimmäistä kertaa liikkeelle lentoonlähtöä varten, siihen saakka, kun se pysähtyy laskeutumisen jälkeen sille osoitetulle pysäköintipaikalle.
- 25) "Päivystyksellä" tarkoitetaan ennalta ilmoitettua ja määriteltyä ajanjaksoa, jona miehistön jäsenen on lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä oltava valmiina ottamaan vastaan lähtö lennolle, siirtyminen tai muu tehtävä ilman välissä olevaa lepojaksota.
- 26) "Päivystyksellä lentoasemalla" tarkoitetaan lentoasemalla suoritettavaa päivystystä.
- 27) "Muulla päivystyksellä" tarkoitetaan päivystystä joko kotona tai sopivassa majoitustilassa.
- 28) "Vuorokausirytmistä johtuvalla alentuneen vireyden jaksolla (WOCL)" tarkoitetaan ajanjaksoa kello 2.00–5.59 sillä aikavyöhykkeellä, johon miehistön jäsen on sopeutunut.

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

Lentotoiminnan harjoittajan on

- a) julkaistava työvuorolistat riittävän ajoissa, jotta miehistön jäsenet voivat suunnitella riittävän 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 lepojakojen toistumistiheyteen ja sijoitteluun sekä otettava huomioon pitkien työaikaisten ja vähimmäislepojakojen kumulatiiviset vaikutukset;
- e) järjestettävä työjaksot niin, että vältetään sellaisia tekijöitä, jotka vakavasti häiritsevät vakiintunutta uni- ja työrytmisiä, esimerkkinä päivä- ja yötyön vuorottelu;

(\*) EYVL L 302, 1.12.2000, s. 57.

- f) noudatettava häiritseviä aikatauluja koskevia säännöksiä ARO.OPS.230 kohdan mukaisesti;
- g) varmistettava, että lepojaksot antavat miehistön jäsenille riittävästi aikaa toipua niitä edeltävän työn vaikutuksista ja levätä ennen seuraavaa lentotyöjaksoa;
- h) suunniteltava toistuvia pitkiä lepojaksosia toipumista varten ja ilmoitettava niistä miehistön jäsenille riittävän ajoissa;
- i) varmistettava, että lentotyö suunnitellaan niin, että se voidaan suorittaa sallitun lentotyöajan ylittymättä, ottaen huomioon lennon valmisteluun tarvittava aika, lentoaika ja kääntymisaika;
- j) muutettava aikataulua ja/tai miehistöjärjestelyjä, jos todellisessa lentotoiminnassa pisin sallittu lentotyöjakso ylittyy yli 33 prosentissa kyseisen aikataulun lentotyöstä sen jakson aikana, jolle aikataulut on laadittu.

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

Miehistön jäsenten on

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

#### **ORO.FTL.120 Väsymisriskin hallinta (FRM)**

- a) Kun tässä osastossa tai sovellettavassa sertifiointieritelmässä vaaditaan väsymisriskin hallintaa, lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ja pantava täytäntöön väsymisriskin hallintajärjestelmä ja ylläpidettävä sitä hallintojärjestelmänsä erottamattomana osana. Väsymisriskin hallintajärjestelmässä on varmistettava asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteen IV sisältämien 7.f, 7.g ja 8.f kohtien keskeisten vaatimusten täyttyminen. Väsymisriskin hallintajärjestelmä on kuvattava toimintakäsikirjassa.
- b) Laaditussa, toteutettavassa ja ylläpidettävässä väsymisriskin hallintajärjestelmässä on mahdollistettava väsymisriskin hallintajärjestelmän yleisen toiminnan jatkuva parantaminen ja sen on sisällettävä:
  - 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 velvollisuuksista, ja menettely, jolla näitä asiakirjoja muutetaan;
  - 3) tieteelliset periaatteet ja tiedot;
  - 4) uhkien tunnistamisen ja riskien arvioinnin prosessi, jonka avulla voidaan jatkuvasti hallita 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 riskejä, joita miehistön jäsenten väsymys aiheuttaa lentotoiminnan harjoittajalle, sekä jatkuvasti valvoa ja säännöllisesti arvioida näillä toimilla saavutettua väsymisriskien lieventymistä;
  - 6) väsymisriskin hallintajärjestelmään liittyvät turvallisuuden varmistusprosessit;
  - 7) väsymisriskin hallintajärjestelmän edistämispöytäkirjat.
- c) Väsymisriskin hallintajärjestelmän on vastattava lentoaikojen määrittelyjärjestelmää, lentotoiminnan harjoittajan kokoa ja sen toiminnan luonnetta ja vaativuutta, siinä on otettava huomioon toimintaan liittyvät vaarat ja riskit sekä sovellettava lentoaikojen määrittelyjärjestelmä.
- d) Lentotoiminnan harjoittajan on toteutettava lieventäviä toimia, kun väsymisriskin hallintajärjestelmään liittyvä turvallisuuden varmistusprosessi tuo esiin, ettei turvallisuus ole vaaditulla tasolla.

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

- a) Lentotoiminnan harjoittajien on laadittava, pantava täytäntöön ja ylläpidettävä lentoaikojen määrittelyjärjestelmät, jotka ovat harjoitettavan lentotoiminnan lajin mukaiset ja joissa noudatetaan asetusta (EY) N:o 216/2008, tätä osastoa sekä muuta sovellettavaa lainsäädäntöä, mukaan lukien direktiivi 2000/79/EY.

- b) Ennen kuin lentoaikojen määrittelyjärjestelmät, jotka tarvittaessa sisältävät niihin liittyvät väsymisriskin hallintajärjestelmät, pannaan täytäntöön, toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä ne.
- c) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 ja tämän osaston vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi lentotoiminnan harjoittajan on sovellettava viraston julkaisemia sertifiointieritelmiä. Vaihtoehtoisesti, jos lentotoiminnan harjoittaja haluaa poiketa viraston julkaisemista sertifiointierielmistä asetuksen (EY) N:o 216/2008 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sen on ennen täytäntöönpanoa esitettävä virastolle kattava kuvaus aiotusta poikkeuksesta. Kuvauksessa on esitettävä merkitävät muutokset käsikirjoihin tai menettelyihin sekä arviointi, joka osoittaa, että asetuksen (EY) N:o 216/2008 ja tämän osaston vaatimukset täyttyvät.
- d) Lentotoiminnan harjoittajan on ARO.OPS.235 kohdan d alakohdan soveltamiseksi koottava kahden vuoden kuluessa poikkeuksen täytäntöönpanosta tiedot, jotka koskevat myönnettyä poikkeusta, ja analysoitava kyseiset tiedot tieteilisten periaatteiden mukaisesti, jotta voidaan arvioida poikkeuksien vaikutukset lentomiestistön väsymykseen. Analyysi toimitetaan toimivaltaiselle viranomaiselle kertomuksen muodossa.

## 2 JAKSO

**Kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajat****ORO.FTL.200 Kotiasema**

Lentotoiminnan harjoittajan on nimettävä kotiasema jokaiselle miehistön jäsenelle.

**ORO.FTL.205 Lentotyöjakso (FDP)**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on

- 1) määriteltävä jokaista yksittäistä lentoa varten asianmukaiset ilmoittautumisajat ottaen huomioon ORO.FTL.110 kohdan c alakohta;
- 2) vahvistettava menettelyt, joilla tarkennetaan, miten ilma-aluksen päällikkö sellaisissa erityisissä tilanteissa, jotka voivat aiheuttaa vakavaa väsymystä, ja kyseisten miehistön jäsenten kanssa neuvoteltuaan lyhentää todellista lentotyöjaksoa ja/tai pidentää lepojaksoa lentoturvallisuutta heikentävien vaikutusten ehkäisemiseksi.

b) Pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso.

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

Taulukko 2

**Pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso – sopeutuneet miehistön jäsenet**

Lentotyöjakson alku vertailuaikana	1–2 lentoa	3 lentoa	4 lentoa	5 lentoa	6 lentoa	7 lentoa	8 lentoa	9 lentoa	10 lentoa
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) Pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso silloin, kun miehistön jäsenten sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa, esitetään seuraavassa taulukossa:

Taulukko 3

**Miehistön jäsenet, joiden sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa**

Pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso lentojen määrän mukaan						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

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

Taulukko 4

**Miehistön jäsenet, joiden sopeutumisen tilanne ei ole tiedossa ja joilla on käytössä väsymisriskin hallintajärjestelmä**

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

Pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso lentojen määrän mukaan						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

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

Jos matkustamomiehistö tarvitsee lennon valmisteluun enemmän aikaa kuin ohjaamomiehistö samaa lentoa tai lentojen sarjaa varten, matkustamomiehistön lentotyöjaksoa voidaan pidentää matkustamomiehistön ja ohjaamomiehistön ilmoittautumisaikojen välisen eron verran. Ero ei saa olla yhtä tuntia pidempi. Matkustamomiehistön pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso perustuu aikaan, jolloin ohjaamomiehistö ilmoittautuu omalle lentotyöjaksolleen, mutta lentotyöjakso alkaa matkustamomiehistön ilmoittautumisajasta.

- d) Pisin sallittu sopeutuneiden miehistön jäsenten vuorokautinen lentotyöjakso pidennyksineen ilman lennonaikaista lepoaikaa.

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

i) lentoa edeltävää ja sen jälkeistä vähimmäislepojaksoa on pidennettävä kaksi tuntia; tai

ii) lennon jälkeistä lepojaksoa on pidennettävä neljä tuntia.

- 2) Kun pidennyksiä käytetään perättäisillä lentotyöjaksoilla, 1 alakohdan mukaisesti vaaditut ylimääräiset lentoa edeltävät ja lennon jälkeiset lepoajat kahden pidennetyn lentojakson välillä on annettava peräkkäin.

- 3) Pidennys on suunniteltava ennalta ja sitä saa käyttää enintään

i) viidellä lennolla, kun pidennys ei ulotu vuorokausirytmistä johtuvalle alentuneelle vireyden jaksolle (WOCL); tai

ii) neljällä lennolla, kun pidennys ulottuu vuorokausirytmistä johtuvalle alentuneen vireyden jaksolle enintään kahden tunnin ajan; tai

iii) kahdella lennolla, kun pidennys ulottuu vuorokausirytmistä johtuvalle alentuneen vireyden jaksolle yli kahden tunnin ajan.

- 4) Pisimmän sallitun vuorokautisen lentotyöjakson pidentämistä ilman lennonaikaista lepoaikaa ei saa yhdistää saman työjakson aikana lentotyöjakson pidentämiseen lennonaikaisen lepoajan tai keskeytyvän työjakson vuoksi.

- 5) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava pisimmän sallitun vuorokautisen lentotyöjakson pidennysten rajat kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti, kun otetaan huomioon
- i) lennettyjen lentojen määrä; ja
  - ii) päällekkäisyydet vuorokausirytmistä johtuvan alentuneen vireyden jakson kanssa.
- e) Pisimmän sallitun vuorokautisen lentotyöjakson pidentäminen lennonaikaisen lepoajan vuoksi
- Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä tarkennetaan ehdot pisimmän sallitun lentotyöjakson pidentämiselle lennonaikaisen lepoajan johdosta kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti, kun otetaan huomioon
- i) lennettyjen lentojen määrä;
  - ii) kullekin miehistön jäsenelle varattu lennonaikainen vähimmäislepoaika;
  - iii) lennonaikaisen lepotilan tyyppi; ja
  - iv) ohjaamomiehistön lisäys.
- 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 ORO.FTL.205 kohdan b tai e alakohdan tai ORO.FTL.220 kohdan soveltamisesta seuraavaa pisintä sallittua vuorokautista 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) Odottamattomissa tilanteissa, jotka voivat aiheuttaa vakavaa väsymystä, ilma-aluksen päällikön on lyhennettävä todellista lentotyöjaksoa ja/tai pidennettävä lepojaksota lentoturvallisuutta heikentävien vaikutusten ehkäisemiseksi.
- 3) Ilma-aluksen päällikön on keskusteltava kaikkien miehistön jäsenten kanssa heidän vireydestään, ennen kuin hän päättää 1 ja 2 alakohdan mukaisista muutoksista.
- 4) Ilma-aluksen päällikön on toimitettava lentotoiminnan harjoittajalle kertomus aina, kun lentotyöjaksoa on pidennetty tai lepojaksota lyhennetty hänen harkintansa mukaan.
- 5) Jos lentotyöjaksoa on pidennetty tai lepojaksota lyhennetty enemmän kuin tunnin, lentotoiminnan harjoittajan on lähetettävä kertomuksen jäljennös, johon lentotoiminnan harjoittaja on lisännyt huomautuksensa, toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään 28 päivän kuluttua tapauksesta.
- 6) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava tämän säännöksen mukaisen harkintavallan käyttöä varten muu kuin rankaiseva prosessi, ja se on kuvattava toimintakäsikirjassa.
- g) Lentotoiminnan odottamattomat tilanteet – myöhempi ilmoittautuminen
- Lentotoiminnan harjoittajan on toimintakäsikirjassa vahvistettava odottamattoman tilanteen yhteydessä käytettävät myöhemmän ilmoittautumisen menettelyt kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti.

**ORO.FTL.210 Lentoajat ja työajaksot**

a) Miehistön jäsenelle määrättyt kokonaistyöajaksot eivät saa ylittää seuraavia tuntimääriä:

- 1) 60 työtuntia 7 peräkkäisen vuorokauden aikana;
- 2) 110 työtuntia 14 peräkkäisen vuorokauden aikana; ja
- 3) 190 työtuntia 28 peräkkäisen vuorokauden aikana mahdollisimman tasaisesti kyseiselle ajanjaksolle jaettuna.

b) Niiden lentojen yhteenlasketut lentoajat, joille yksittäinen miehistön jäsen on määrätty työssä olevaksi miehistön jäseneksi, eivät saa ylittää seuraavia:

- 1) 100 tuntia lentoaikaa 28 peräkkäisen vuorokauden aikana;
- 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 lentotyöjakssoon, mutta sitä ei lasketa yksittäiseksi lennoksi.
- b) Kaikki siirtymiseen käytetty aika lasketaan työjakssoon.

**ORO.FTL.220 Keskeytetty työjakso**

Pisimmän sallitun vuorokautisen lentotyöjakson pidentämiseen maassa pidettävän tauon vuoksi sovelletaan seuraavia vaatimuksia:

- a) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava seuraavat keskeytyvään työjakssoon liittyvät näkökohdat kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:
  - 1) maassa pidettävän tauon vähimmäiskesto; ja
  - 2) mahdollisuus pidentää ORO.FTL.205 kohdan b alakohdassa määrättyä lentotyöjaksoa, kun otetaan huomioon maassa pidettävä tauko, miehistön jäsenille tarjottava lepotila ja muut asiaan vaikuttavat tekijät.
- b) Maassa pidettävä tauko lasketaan kokonaisuudessaan mukaan lentotyöjakssoon.
- c) Keskeytyvää työjaksoa ei saa määrätä lyhennetyn lepojaksos perään.

**ORO.FTL.225 Päivystys ja työ lentoasemalla**

Jos lentotoiminnan harjoittaja määrää miehistön jäseniä päivystykseen tai työhön lentoasemalla, sovelletaan seuraavia vaatimuksia kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

- a) Päivystys ja kaikki työ lentoasemalla on merkittävä työvuorolistaan, ja päivystyksen alkamis- ja päättymisaika on määriteltävä ja ilmoitettava ennalta asianomaisille miehistön jäsenille siten, että he voivat suunnitella riittävän levon.
- b) Miehistön jäsenen katsotaan päivystävän lentoasemalla siitä alkaen, kun hän ilmoittautuu ilmoittautumispaikalla, siihen saakka, kun ilmoitettu päivystysjakso lentoasemalla päättyy.
- c) Päivystys lentoasemalla lasketaan kokonaisuudessaan työjakssoon ORO.FTL.210 ja ORO.FTL.235 kohtien soveltamista varten.
- d) Kaikki työ lentoasemalla lasketaan kokonaisuudessaan työjakssoon, ja lentotyöjakso lasketaan alkavaksi lentoasemalla työskentelyä varten määrätystä ilmoittautumisajasta.

- e) Lentotoiminnan harjoittajan on tarjottava majoitus lentoasemalla päivystävälle miehistön jäsenelle.
- f) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava seuraavat seikat:
- 1) päivystyksen enimmäispituus;
  - 2) päivystyksen vaikutus pisimpään sallittuun lentotyöjaksoon, kun otetaan huomioon miehistön jäsenelle tarjottavat lepotilat ja muut asiaan vaikuttavat tekijät, kuten:
    - onko miehistön jäsenen on oltava välittömästi valmiina työhön,
    - häiritseekö päivystys nukkumista, ja
    - määrätäänkö työhön niin hyvissä ajoin, että mahdollisuus nukkumiseen säilyy työhön kutsumisen ja lentotyöjakson alkamisen välillä.
  - 3) vähimmäislepojakso sellaisen päivystyksen jälkeen, joka ei ole johtanut lentotyöjakson määräämiseen;
  - 4) se, miten muu päivystys kuin päivystys lentoasemalla lasketaan kumulatiivisiin työjaksoihin.

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

Jos lentotoiminnan harjoittaja määrää miehistön jäseniä olemaan varalla, sovelletaan seuraavia vaatimuksia kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

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

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

- a) Vähimmäislepojakso kotiasemalla.
- 1) Vähimmäislepojakson, joka on pidettävä ennen kotiasemalta alkavaa lentotyöjaksoa, on oltava vähintään yhtä pitkä kuin sitä edeltänyt työjakso tai vähintään 12 tuntia sen mukaan kumpi näistä on pidempi.
  - 2) Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, sovelletaan b alakohdan mukaista vähimmäislepojaksoa, jos lentotoiminnan harjoittaja tarjoaa miehistön jäsenelle sopivan majoituksen kotiasemalla.
- 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 näistä on pidempi. Tähän jaksoon on sisällyttävä matkustamiseen ja fysiologisiin tarpeisiin kuluvan 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 kyseiseen lentotoiminnan lajiin sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

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

d) Toistuvat pitkät lepojaksot toipumista varten

Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava toipumiseen tarkoitetut toistuvat pitkät lepojaksot, joilla korvataan kumulatiivinen väsymys. Toipumiseen tarkoitetun toistuvan pitkän lepojaksoson vähimmäiskesto on 36 tuntia, johon sisältyy kaksi paikallista yötä, ja yhden toistuvan pitkän lepojaksoson päättymisen ja seuraavan alkamisen välillä ei koskaan saa olla yli 168:aa tuntia. Toipumiseen tarkoitettua toistuvaa pitkää lepojaksosoa pidennetään kahteen paikalliseen vuorokauteen kahdesti joka kuukausi.

e) Lentoaikojen määrittelyjärjestelmissä on tarkennettava ylimääräiset lepojaksot sovellettavien sertifiointieritelmien 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 lentotyöjakson aikana erityisesti silloin, kun lentotyöjakso kestää yli kuusi tuntia.
- b) Lentotoiminnan harjoittajan on määriteltävä toimintakäsikirjassa, miten miehistön jäsenten ravinnonsaanti varmistetaan lentotyöjaksojen aikana.

**ORO.FTL.245 Kotiaseman, lentoaikojen, työjaksojen ja lepojaksoson kirjaaminen**

- a) Lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä 24 kuukauden ajan
  - 1) kunkin miehistön jäsenen osalta vähintään seuraavat yksilölliset tiedot:
    - i) lentoajat;
    - ii) jokaisen työjakson ja lentotyöjakson alkaminen, kesto ja päättyminen;
    - iii) lepojaksot sekä kaikesta työstä vapaat vuorokaudet; ja
    - iv) nimetty kotiasema.
  - 2) tiedot pidennetyistä lentotyöjaksoista ja lyhennetyistä lepojaksosista.
- b) Lentotoiminnan harjoittajan on pyynnöstä annettava jäljennökset kirjatuiista yksilöllisistä lentoajoista, työjaksoista ja lepojaksosista
  - 1) asianomaiselle miehistön jäsenelle; ja
  - 2) toiselle lentotoiminnan harjoittajalle silloin, kun miehistön jäsen on tai hänestä tulee kyseisen lentotoiminnan harjoittajan miehistön jäsen.
- c) CAT.GEN.MPA.100 kohdan b alakohdan 5 alakohdassa 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 määräaikaikokoulutusta miehistön jäsenille, miehistön työvuorolistoja laativalle ja ylläpitäville henkilöstölle ja asianomaiselle johtohenkilöstölle.
- b) Koulutuksen on noudatettava lentotoiminnan harjoittajan koulutussuunnitelmaa, joka on kuvattu toimintakäsikirjassa. Koulutusohjelman on katettava väsymyksen mahdolliset syyt ja vaikutukset sekä keinot väsymyksen torjuntaan”