

VERORDENING (EU) Nr. 83/2014 VAN DE COMMISSIE

van 29 januari 2014

houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG⁽¹⁾, en met name artikel 8, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie⁽²⁾ zijn technische voorschriften en administratieve procedures voor vluchtuitvoeringen vastgesteld ter vervanging van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad⁽³⁾, met uitzondering van subdeel Q inzake vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen.
- (2) Overeenkomstig artikel 22, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008 moeten de uitvoeringsvoorschriften inzake vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen in eerste instantie alle materiële bepalingen van subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 omvatten, rekening houdend met de nieuwste wetenschappelijke en technische bewijzen.
- (3) Aangezien deze verordening een uitvoeringsmaatregel is als bedoeld in artikel 8, lid 5, en artikel 22, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008, moet subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 worden geschrapt overeenkomstig artikel 69, lid 3, van Verordening (EG) nr. 216/2008. Subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 moet echter van toepassing blijven tot de in deze verordening vastgestelde overgangspannen zijn verstreken en voor de typen vluchtuitvoeringen waarvoor geen uitvoeringsmaatregelen zijn vastgesteld.
- (4) Deze verordening doet geen afbreuk aan de reeds bij Richtlijn 2000/79/EG van de Raad⁽⁴⁾ vastgestelde beperkingen en minimumnormen, met name inzake arbeidstijd en dienstvrije dagen, die voor mobiele werknemers in de burgerluchtvaart te allen tijde moeten worden nageleefd. De bepalingen van deze verordening en andere op grond van deze verordening vastgestelde bepalingen zijn niet

bedoeld om een vermindering van de bestaande bescherming voor mobiele werknemers te rechtvaardigen. Deze verordening doet evenmin afbreuk aan de betere bescherming die wordt gewaarborgd door nationale wetgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten inzake arbeidsomstandigheden en de veiligheid en gezondheid op het werk en laten deze onverlet.

- (5) De lidstaten mogen bepalingen tot vrijstelling of ontheffing van deze verordening of de daaraan gekoppelde certificeringsspecificaties goedkeuren door een veiligheidsniveau toe te passen dat minstens gelijkwaardig is met de bepalingen van deze verordening teneinde rekening te houden met bijzondere nationale omstandigheden of operationele praktijken. Elke ontheffing of vrijstelling van deze verordening moet worden aangemeld en behandeld overeenkomstig de artikelen 14 en 22 van Verordening (EG) nr. 216/2008, die de transparante en niet-discriminerende besluitvorming op basis van objectieve criteria waarborgen.
- (6) Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”) heeft ontwerpuitvoeringsbepalingen⁽⁵⁾ opgesteld en als advies ingediend bij de Commissie overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (7) Verordening (EU) nr. 965/2012 moet derhalve worden gewijzigd teneinde deze aan te vullen met de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen.
- (8) De in deze verordening vastgelegde maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

1) Aan artikel 2 wordt het volgende punt 6 toegevoegd:

„6) „Luchttaxi-activiteit”: ten behoeve van de toepassing van de vlieg- en diensttijdbeperkingen, een niet-geplande commerciële luchtvervoersactiviteit op aanvraag met een vleugelvliegtuig met een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van 19 of minder.”.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.⁽²⁾ PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1.⁽³⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.⁽⁴⁾ PB L 302 van 1.12.2000, blz. 57.⁽⁵⁾ Advies nr. 04/2012 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van 28 september 2012 voor een verordening tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake beperkingen van de vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen (FTL) voor de commerciële luchtvaart (CAT) met vleugelvliegtuigen (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>)

2) Artikel 8 wordt vervangen door:

„Artikel 8

Vliegtijdbeperkingen

1. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vleugelvliegtuigen vallen onder subdeel FTL van bijlage III.

2. In afwijking van lid 1, vallen luchttaxi-activiteiten met vleugelvliegtuigen; medische hulpvluchten en door één piloot uitgevoerde commerciële luchtvervoersactiviteiten onder artikel 8, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 3922/91 en subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 en de betrokken nationale ontheffingen op basis van een door de bevoegde autoriteiten uitgevoerde veiligheidsrisicobeoordeling.

3. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met helikopters dienen aan de nationale eisen te voldoen.”.

3) Het volgende artikel 9 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 9 bis

Het Agentschap monitort permanent de doelmatigheid van de in de bijlagen II en III opgenomen bepalingen inzake de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen. Uiterlijk 18 februari 2019 stelt het Agentschap een eerste verslag op over de resultaten van zijn monitoringactiviteiten.

De monitoring gebeurt op basis van wetenschappelijke kennis en, met ondersteuning van de lidstaten, verzamelde operationele gegevens over een lange periode vanaf de datum van toepassing van deze verordening.

In het kader van de in lid 1 bedoelde monitoring wordt nagegaan in hoeverre de alertheid van de vluchtbemanning wordt beïnvloed door ten minste:

— diensten van meer dan 13 uur tijdens de gunstigste periode van de dag,

— diensten van meer dan 10 uur tijdens minder gunstige perioden van de dag,

— diensten van meer dan 11 uur voor bemanningsleden in een onbekende staat van acclimatisatie,

— diensten die een groot aantal sectoren omvatten (meer dan 6),

— wachtdiensten zoals paraatheids- of reservedienst, gevolgd door vluchtdiensten, alsmede

— ontregelende roosters.”.

4) Bijlage II wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij de onderhavige verordening.

5) Bijlage III wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 18 februari 2016.

In afwijking van het tweede lid kunnen de lidstaten ervoor opteren de bepalingen van punt ORO.FTL.205(e) van bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 niet toe te passen en de bestaande nationale regels inzake rusttijden tijdens de vlucht blijven toepassen tot 17 februari 2017.

Wanneer een lidstaat de derde alinea toepast, stelt hij de Commissie en het Agentschap daarvan in kennis met opgave van de reden voor de ontheffing, de duur daarvan alsmede het programma voor de implementatie met vermelding van de geplande acties en de planning daarvan.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 29 januari 2014.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

BIJLAGE I

In bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden de volgende punten ARO.OPS.230 en ARO.OPS.235 toegevoegd:

„ARO.OPS.230 Vaststelling van ontregelende roosters

Voor de instelling van beperkingen aan de vliegtijd bepaalt de bevoegde autoriteit overeenkomstig de definities van „vroeg” en „late” ontregelende roosters in punt ORO.FTL.105 van bijlage III welke van de twee typen ontregelende roosters van toepassing is op alle exploitanten van commerciële luchtvervoersactiviteiten waarop zij toezicht uitoefent.

ARO.OPS.235 Goedkeuring van individuele vliegtijdspecificatieschema's

- a) De bevoegde autoriteit keurt de door de exploitant van commerciële luchtvervoersactiviteiten voorgestelde vliegtijdspecificatieschema's goed indien de exploitant aantoont dat voldaan is aan Verordening (EG) nr. 216/2008 en subdeelt FTL van bijlage III bij deze verordening.
 - b) Wanneer een door een exploitant voorgesteld vliegtijdspecificatieschema afwijkt van de geldende door het Agentschap opgestelde certificeringsspecificaties, past de bevoegde autoriteit de in artikel 22, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008 beschreven procedure toe.
 - c) Wanneer een door een exploitant voorgesteld vliegtijdspecificatieschema afwijkt van de geldende uitvoeringsvoorschriften, past de bevoegde autoriteit de in artikel 14, lid 6, van Verordening (EG) nr. 216/2008 beschreven procedure toe.
 - d) Goedgekeurde ontheffingen/vrijstellingen worden, na toepassing ervan, beoordeeld teneinde te bepalen of deze vrijstellingen/ontheffingen moeten worden bevestigd of worden aangepast. De bevoegde autoriteit en het Agentschap voeren een onafhankelijke beoordeling uit op basis van de door de exploitant geleverde informatie. Die beoordeling is proportioneel, transparant en op basis van wetenschappelijke beginselen en kennis.”
-

BIJLAGE II

In bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt het volgende subdeel FTL toegevoegd:

„SUBDEEL FTL

VLIEG- EN DIENSTTIJDBEPERKINGEN EN RUSTVERPLICHTINGEN

SECTIE 1

Algemeen**ORO.FTL.100 Toepassingsgebied**

In dit subdeel zijn de vereisten vastgesteld waaraan een exploitant en zijn bemanningsleden dienen te voldoen wat betreft vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor bemanningsleden.

ORO.FTL.105 Definities

Voor de toepassing van dit subdeel wordt verstaan onder:

1. „geacclimatiseerd”: een toestand waarin de circadiaanse biologische klok van het bemanningslid gesynchroniseerd is met de tijdszone waarin het bemanningslid zich bevindt. Een bemanningslid wordt geacht geacclimatiseerd te zijn aan een tijdzoneband van twee uur rond de lokale tijd op het vertrekpunt. Wanneer de lokale tijd op de plaats waar de dienst aanvangt meer dan twee uur verschilt van de lokale tijd op de plaats waar de volgende dienst aanvangt, wordt het bemanningslid voor de berekening van de maximale dagelijkse vluchtdienstperiode geacht geacclimatiseerd te zijn overeenkomstig de waarden in tabel 1.

Tabel 1

Tijdverschil (h) tussen de referentietijd en de lokale tijd op de plaats waar het bemanningslid zijn volgende dienst aanvangt	Verstreken tijd sinds de aanmelding op de referentietijd				
	< 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”: geacclimatiseerd aan de lokale tijd van de tijdzone van vertrek;

„D”: geacclimatiseerd aan de lokale tijd op de plaats waar het bemanningslid zijn/haar volgende dienst aanvangt, en

„X”: de acclimatisatietoestand van het bemanningslid is niet bekend;

2. „referentietijd”: de lokale tijd op het aanmeldingspunt binnen een tijdzoneband van twee uur rond de lokale tijd waarin een bemanningslid geacclimatiseerd is;
3. „accommodatie”: een rustige, comfortabele en voor het publiek niet-toegankelijke ruimte voor paraatheidsdiensten en gesplitste diensten waar het licht en de temperatuur kunnen worden geregeld en die voorzien is van passend, voor slapen geschikt meubilair, voldoende plaats biedt voor alle tegelijkertijd aanwezige bemanningsleden en waar eten en drinken beschikbaar is;
4. „geschikte accommodatie”: een afzonderlijke ruimte voor elk bemanningslid voor paraatheidsdiensten, gesplitste diensten en rusttijden, die zich in een rustige omgeving bevindt en is uitgerust met een bed, voldoende geventileerd is en waar de temperatuur en de lichtintensiteit kunnen worden geregeld en eten en drinken beschikbaar is;

5. „uitgebreide cockpitbemanning”: een cockpitbemanning bestaande uit meer dan het voor de bediening van het luchtvaartuig voorgeschreven minimumaantal personen, zodat elk lid van de cockpitbemanning de hem/haar toegevoegde werkplek kan verlaten om tijdens de vlucht rust te nemen en kan worden vervangen door een ander voldoende gekwalificeerd lid van de cockpitbemanning;
6. „pauze”: een periode binnen de vluchtdienstperiode, die korter is dan een rustperiode en geldt als diensttijd en waarin een bemanningslid vrijgesteld is van alle taken;
7. „uitgestelde aanmelding”: het uitstel van de geplande vluchtdienstperiode door de exploitant vóór het bemanningslid de rustplaats heeft verlaten;
8. „ontregelend rooster”: een rooster van een bemanningslid met een vluchtdienstperiode of combinatie van vluchtdienstperioden die begint of eindigt tijdens of deels samenvalt met een deel van de dag of nacht waar het bemanningslid geacclimatiseerd is en waardoor de gelegenheid tot slapen tijdens de optimale slaaperperiode wordt verstoord. Een rooster kan ontregelend zijn vanwege de vroege aanvang, het late einde of nachtdiensten.
 - a) „ontregelend rooster van het vroege type”:
 - i) voor „vroege start”: een dienstperiode die aanvangt in de periode tussen 05:00 en 05:59 uur in de tijdzone waaraan het bemanningslid is geacclimatiseerd, en
 - ii) voor „laat einde”: een dienstperiode die eindigt in de periode tussen 23:00 en 01:59 in de tijdzone waaraan het bemanningslid is geacclimatiseerd;
 - b) „ontregelend rooster van het late type”:
 - i) voor „vroege start”: een dienstperiode die aanvangt in de periode tussen 05:00 en 06:59 in de tijdzone waaraan het bemanningslid is geacclimatiseerd, en
 - ii) voor „laat einde”: een dienstperiode die eindigt in de periode tussen 00:00 en 01:59 in de tijdzone waaraan het bemanningslid is geacclimatiseerd;
9. „nachtdienst”: een dienstperiode die een willekeurig deel omvat van de periode tussen 02:00 en 04:59 uur in de tijdzone waaraan het bemanningslid is geacclimatiseerd;
10. „dienst”: elke taak die een bemanningslid uitvoert voor de exploitant, waaronder vluchtdiensten, administratieve werkzaamheden, opleiding geven of krijgen, testen afnemen of afleggen, positionering en bepaalde aspecten van de paraatheidsdienst;
11. „dienstperiode”: de periode die aanvangt wanneer een bemanningslid zich op instructie van de exploitant meldt voor een dienst of deze aanvangt, en die eindigt zodra het bemanningslid vrij is van alle taken, met inbegrip van taken na de beëindiging van de vlucht;
12. „vluchtdienstperiode (FDP)”: een periode die aanvangt wanneer een bemanningslid zich moet melden voor een dienst, die een sector of een reeks sectoren kan omvatten, en die eindigt wanneer het luchtvaartuig uiteindelijk tot stilstand komt en de motoren zijn uitgeschakeld, aan het einde van de laatste sector waarin het bemanningslid als bemanningslid werkzaam is;
13. „vliegtijd”: voor vleugelvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen, de tijd die verstrijkt tussen het vertrek van een luchtvaartuig van zijn parkeerplaats met als doel op te stijgen en het moment waarop het tot stilstand komt op de aangewezen parkeerpositie en alle motoren of propellers zijn uitgeschakeld;
14. „thuisbasis”: de locatie die door de exploitant aan het bemanningslid is aangewezen en waar het bemanningslid in de regel een dienstperiode of een reeks dienstperioden aanvangt en beëindigt, en waar, onder normale omstandigheden, de exploitant niet verantwoordelijk is voor de accommodatie van het bemanningslid in kwestie;
15. „lokale dag”: een periode van 24 uur die aanvangt om 00:00 uur lokale tijd;

16. „lokale nacht”: een periode van acht uur die valt tussen 22:00 uur en 08:00 uur lokale tijd;
17. „dienstdoend bemanningslid”: een bemanningslid dat in een luchtvaartuig tijdens een sector taken uitoefent;
18. „positionering”: de transfer van een niet-dienstdoend bemanningslid van de ene plaats naar een andere, in opdracht van de exploitant, met uitzondering van:
 - de reistijd van een privé rustplaats naar de aangewezen aanmeldingsplaats op de thuisbasis en vice versa, en
 - de duur van een lokale transfer vanaf een rustplaats naar de plaats van aanvang van de dienst en vice versa;
19. „rustvoorziening”: een bed of stoel met been- en voetsteunen, die bemanningsleden de mogelijkheid biedt aan boord van een luchtvaartuig te slapen;
20. „reservedienst”: een periode waarin een bemanningslid in opdracht van de exploitant beschikbaar dient te zijn voor het ontvangen van een opdracht voor een FDP, een positionering of een andere taak die minstens tien uur vooraf wordt meegedeeld;
21. „rustperiode”: een doorlopende, ononderbroken en afgebakende periode na en/of vóór een dienst waarin een bemanningslid vrij is van alle taken, paraatheidsdienst en reservedienst;
22. „rotatie”: een dienst of een reeks diensten met minstens één vluchtdienst en inclusief rustperioden buiten de thuisbasis die begint op de thuisbasis en eindigt wanneer het bemanningslid naar zijn thuisbasis terugkeert voor een rustperiode en de exploitant niet langer verantwoordelijk is voor de accommodatie van dat bemanningslid;
23. „enkele dag vrij van dienst”: een voor de naleving van Richtlijn 2000/79/EG van de Raad (*) vooraf meegedeelde dienst- en paraatheidsvrije periode bestaande uit één enkele dag en twee lokale nachten. Een rustperiode mag in een enkele dag vrij van dienst worden opgenomen;
24. „sector”: het deel van een FDP tussen de tijd die verstrijkt tussen het vertrek van een luchtvaartuig van zijn parkeerplaats met als doel op te stijgen en het moment waarop het na de landing op de aangewezen parkeerpositie tot stilstand komt;
25. „paraatheidsdienst”: een van tevoren gemelde en gedefinieerde periode waarin een bemanningslid in opdracht van de exploitant beschikbaar dient te zijn voor het ontvangen van een opdracht voor een vlucht, een positionering of een andere taak zonder tussentijdse rustperiode;
26. „luchthavenparaatheidsdienst”: paraatheidsdienst op de luchthaven;
27. „overige paraatheidsdienst”: paraatheidsdienst thuis of in een geschikte accommodatie;
28. „raam van het circadiaans laag (WOCL)”: de periode tussen 02:00 uur en 05:59 uur in de tijdzone waaraan een bemanningslid is geacclimatiseerd.

ORO.FTL.110 Verantwoordelijkheden van de exploitant

De exploitant:

- a) maakt dienstroosters voldoende lang vooraf bekend teneinde de bemanningsleden in staat te stellen voldoende rust te plannen;
- b) zorgt ervoor dat de vluchtdienstperioden zo gepland worden dat de bemanningsleden niet dermate vermoeid raken dat zij niet meer onder alle omstandigheden op een bevredigend veiligheidsniveau te kunnen functioneren;
- c) specificeert tijdstippen van aanmelding die voldoende tijd voor grondtaken laten;
- d) heeft oog voor het verband tussen de frequentie en het patroon van vluchtdienstperioden en rustperioden en houdt rekening met de cumulatieve effecten van lange diensten gecombineerd met minimale rustperioden;
- e) plant de diensten zo dat praktijken die leiden tot een ernstige verstoring van het gebruikelijke slaap-werkpatroon, zoals afwisselende dag/nachtdiensten, worden vermeden;

(*) PB L 302 van 1.12.2000, blz. 57.

- f) past de voorschriften inzake ontregelende roosters toe overeenkomstig ARO.OPS.230;
- g) biedt rustperiodes die de bemanningsleden in staat stellen de effecten van vorige diensten te boven te komen, zodat zij uitgerust zijn voor de aanvang van de volgende vliegdienstperiode;
- h) plant periodieke verlengde herstelrustperiodes en deelt deze voldoende lang vooraf aan de bemanningsleden mee;
- i) zorgt ervoor dat vluchtdiensten zo worden gepland dat zij binnen de toegestane vluchtdienstperiode kunnen worden voltooid, rekening houdend met de noodzakelijke tijd voor de aan de vlucht voorafgaande werkzaamheden, de sector en de omdraaitijd;
- j) past een rooster en/of regeling in verband met de bemanning aan indien de feitelijke vluchtuitleiding gedurende een tevoren vastgesteld deel van het vliegseizoen op meer dan 33 % van de vluchten in dat rooster de maximale vluchtdienstperiode overschrijdt

ORO.FTL.115 Verantwoordelijkheden van de bemanningsleden

Bemanningsleden:

- a) voldoen aan punt CAT.GEN.MPA.100(b) van bijlage IV (deel CAT), en
- b) maken optimaal gebruik van de geboden rustmogelijkheden en -voorzieningen en plannen en benutten hun rustperiodes naar behoren.

ORO.FTL.120 Vermoeidheidsrisicobeheer (FRM)

- a) Wanneer FRM in dit subdeel of een toepasselijke certificeringsspecificatie is voorgeschreven, draagt de exploitant zorg voor de vaststelling, invoering en instandhouding van FRM als een integrerend onderdeel van zijn managementsysteem. Het FRM waarborgt de naleving van de essentiële eisen 7.f, 7.g en 8.f van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Het FRM wordt beschreven in het vluchthandboek.
- b) Het vastgestelde, ingevoerde en in stand gehouden FRM beoogt de voortdurende verbetering van de algemene prestatie van het FRM en omvat:
 - 1. een beschrijving van de filosofie en principes van de exploitant ten aanzien van FRM, hierna: „het FRM-beleid”;
 - 2. documentatie betreffende de FRM-processen, waaronder een proces om de personeelsleden bewust te maken van hun verantwoordelijkheden en een procedure voor de wijziging van deze documentatie;
 - 3. wetenschappelijke beginselen en kennis;
 - 4. een gevarenidentificatie- en risicobeoordelingsproces waarmee de operationele risico's van de exploitant in verband met vermoeidheid van bemanningsleden continu kunnen worden beheerd;
 - 5. een risicobeperkingsproces dat voorziet in snel uitvoerbare corrigerende maatregelen die nodig zijn om de operationele risico's in verband met de vermoeidheid van de bemanning effectief te beperken, en in een permanente controle en regelmatige beoordeling van het risicobeperkende effect van dergelijke maatregelen;
 - 6. processen om de veiligheidsprestaties van het FRM te waarborgen;
 - 7. processen ter bevordering van FRM.
- c) Het FRM wordt afgestemd op het vliegtijdspecificatieschema, de omvang van de exploitant en de aard en complexiteit van zijn activiteiten, rekening houdend met de aan deze activiteiten inherente gevaren en bijbehorende risico's en met het toepasselijke vliegtijdspecificatieschema.
- d) De exploitant treft mitigerende maatregelen indien uit het proces om de veiligheidsprestaties van het FRM te waarborgen blijkt dat het vereiste veiligheidsniveau niet wordt gehandhaafd.

ORO.FTL.125 Vliegtijdspecificatieschema's

- a) Door exploitanten worden vliegtijdspecificatieschema's ontwikkeld, ingevoerd en in stand gehouden die zijn afgestemd op de aard van de vluchtuitleidingen en voldoen aan Verordening (EG) nr. 216/2008, dit subdeel en andere toepasselijke regelgeving, waaronder Richtlijn 2000/79/EG.

- b) Vliegtijdspecificatieschema's, met inbegrip van eventuele gerelateerde FRM, mogen pas worden ingevoerd nadat zij door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd.
- c) Om de naleving van Verordening (EG) nr. 216/2008 en dit subdeel aan te tonen past de exploitant de door het Agentschap aangenomen toepasselijke certificeringsspecificaties toe. Indien de exploitant overeenkomstig artikel 22, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008 van de certificeringsspecificaties van het Agentschap wenst af te wijken, verstrekt hij de bevoegde autoriteit een volledige beschrijving van de vrijstelling alvorens deze in te voeren. De beschrijving bevat elke relevante herziening van handboeken of procedures alsook een beoordeling die aantoont dat aan Verordening (EG) nr. 216/2008 en dit subdeel is voldaan.
- d) Met het oog op punt ARO.OPS.235(d) verzamelt de exploitant binnen twee jaar na de invoering van een vrijstelling/onthefving gegevens over de toegestane vrijstelling/onthefving en analyseert hij deze gegevens op basis van wetenschappelijke beginselen om de effecten van de vrijstelling/onthefving van de vermoedheid van de bemanning te beoordelen. Die analyse wordt in de vorm van een rapport ingediend bij de bevoegde autoriteit.

SECTIE 2

Commerciële luchtvervoersactiviteiten

ORO.FTL.200 Thuisbasis

De exploitant wijst voor elk bemanningslid een thuisbasis aan.

ORO.FTL.205 Vluchtdienstperiode (FDP)

- a) De exploitant:
- stelt tijdstippen van aanmelding vast die zijn toegesneden op elke afzonderlijke vluchtuitvoering, rekening houdend met ORO.FTL.110(c);
 - stelt procedures vast waarin wordt aangegeven hoe de gezagvoerder — in geval van bijzondere omstandigheden die tot ernstige vermoeidheid kunnen leiden, en na overleg met de betrokken bemanningsleden — de feitelijke FDP moet inkorten en/of de rusttijd moet verlengen om mogelijk nadelige effecten op de vliegveiligheid te voorkomen.
- b) Maximale dagelijkse basis-FDP
- De maximale dagelijkse FDP zonder gebruik van verlengingen voor geacclimatiseerde bemanningsleden moet voldoen aan de volgende tabel:

Tabel 2

Maximale dagelijkse FDP — Geacclimatiseerde bemanningsleden

Aanvang van de FDP op de referentietijd	1-2 Sectoren	3 Sectoren	4 Sectoren	5 Sectoren	6 Sectoren	7 Sectoren	8 Sectoren	9 Sectoren	10 Sectoren
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. Wanneer de staat van acclimatisatie van de bemanningsleden niet bekend is, moet de maximale dagelijkse FDP voldoen aan de volgende tabel:

Tabel 3

Bemanningsleden in een onbekende staat van acclimatisatie

Maximale dagelijkse FDP overeenkomstig het aantal sectoren						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3. Wanneer de staat van acclimatisatie van de bemanningsleden niet bekend is en de exploitant een FRM-systeem heeft ingevoerd, moet de maximale dagelijkse FDP voldoen aan de volgende tabel:

Tabel 4

Bemanningsleden in een onbekende staat van acclimatisatie wanneer een FRM wordt toegepast

De waarden in de onderstaande tabel kunnen van toepassing zijn op voorwaarde dat het FRM-systeem van de exploitant continu controleert of het vereiste veiligheidsniveau wordt gehandhaafd.

Maximale dagelijkse FDP naar gelang van het aantal sectoren						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) FDP met verschillende tijdstippen van aanmelding voor cockpitbemanning en cabinebemanning.

Wanneer de cabinebemanning voor dezelfde sector of reeks sectoren meer tijd dan de cockpitbemanning nodig heeft voor de briefing voorafgaand aan de vlucht, kan de FDP voor de cabinebemanning worden verlengd met het verschil tussen het tijdstip van aanmelding voor de cockpitbemanning en dat voor de cabinebemanning. Het verschil mag niet meer dan één uur bedragen. De maximale dagelijkse FDP voor de cabinebemanning wordt gebaseerd op het tijdstip waarop de cockpitbemanning zich voor haar FDP meldt, maar de FDP vangt aan op het tijdstip van aanmelding voor de cabinebemanning.

- d) Maximale dagelijkse FDP voor geacclimiteerde bemanningsleden met gebruik van verlengingen zonder rusttijden tijdens de vlucht.

1. De maximale dagelijkse FDP mag in een periode van zeven opeenvolgende dagen maximaal tweemaal met hoogstens één uur worden verlengd. In dat geval:

- i) wordt de minimale rustperiode vóór en na de vlucht met twee uur verlengd, of
- ii) wordt de rustperiode na de vlucht met vier uur verlengd.

2. Wanneer voor opeenvolgende FDP's verlengingen worden gebruikt, wordt aansluitend voorzien in de overeenkomstig lid 1 vereiste aanvullende rustperioden vóór en na de vlucht tussen de twee verlengde FDP's.

3. Het gebruik van verlengingen wordt vooraf ingepland en blijft beperkt tot maximaal:

- i) 5 sectoren wanneer het WOCL niet wordt overschreden, of
- ii) 4 sectoren wanneer het WOCL met maximaal twee uur wordt overschreden, of
- iii) 2 sectoren wanneer het WOCL met meer dan twee uur wordt overschreden.

4. Een verlenging van de maximale dagelijkse basis-FDP zonder rusttijd tijdens de vlucht mag niet worden gecombineerd met verlengingen wegens rusttijden tijdens de vlucht of gesplitste diensten gedurende dezelfde dienstperiode.

5. In de vliegtijdspecificatieschema's worden met betrekking tot de verlenging van de maximale dagelijkse basis-FDP-limieten gespecificeerd overeenkomstig de voor het type vluchtuitvoering geldende certificeringsspecificaties, met inachtneming van:

- i) het aantal gevlogen sectoren, en
- ii) de overschrijding van het WOCL.

e) Maximale dagelijkse FDP met gebruik van verlengingen wegens rusttijden tijdens de vlucht.

In de vliegtijdspecificatieschema's worden met betrekking tot de verlenging van de maximale dagelijkse basis-FDP met rusttijden tijdens de vlucht voorwaarden gespecificeerd overeenkomstig de voor het type vluchtuitvoering geldende certificeringsspecificaties, met inachtneming van:

- i) het aantal gevlogen sectoren;
- ii) de tijdens de vlucht aan elk afzonderlijk bemanningslid toegewezen minimale rusttijd;
- iii) het type rustvoorzieningen tijdens de vlucht, en
- iv) de uitbreiding van de basiscockpitbemanning.

f) Onvoorziene omstandigheden tijdens vluchtuitvoeringen — Bevoegdheden van de gezagvoerder.

1. Voor wijzigingen van de limieten inzake de vluchtdienst, dienst- en rustperioden door de gezagvoerder in geval van onvoorziene omstandigheden tijdens vluchtuitvoeringen, die zich op of na het tijdstip van aanmelding voordoen, gelden de volgende voorwaarden:

- i) de maximale dagelijkse basis-FDP die voortvloeit uit toepassing van de punten b) en e) van ORO.FTL.205 of ORO.FTL.220 kan niet worden verlengd met meer dan twee uur, tenzij de cockpitbemanning is uitgebreid; in dat geval kan de maximale FDP worden verlengd met maximaal drie uur;
- ii) indien zich in de laatste sector binnen een FDP na het opstijgen onvoorziene omstandigheden voordoen waardoor de toegestane verlenging wordt overschreden, mag de vlucht worden voortgezet naar de beoogde bestemming of naar een uitwijkvluchthaven, en
- iii) de rustperiode na een FDP kan worden verkort maar mag nooit minder dan tien uur bedragen.

2. Bij onvoorziene omstandigheden die tot ernstige vermoeidheid zouden kunnen leiden, kan de gezagvoerder de feitelijke vluchtdiensttijd verminderen en/of de rustperiode verlengen om mogelijk nadelige gevolgen voor de vliegveiligheid te voorkomen.

3. De gezagvoerder overlegt met alle bemanningsleden over hun alertheid alvorens over de in de leden 1 en 2 bedoelde wijzigingen een besluit te nemen.

4. De gezagvoerder dient bij de exploitant een rapport in wanneer op grond van zijn of haar beslissingsbevoegdheid een FDP is verlengd of een rustperiode is verkort.

5. Indien de verlenging van een FDP of verkorting van een rustperiode meer dan één uur bedraagt, zendt de exploitant binnen 28 dagen een kopie van het rapport met zijn commentaar aan de bevoegde autoriteit.

6. Voor het uitoefenen van de beslissingsbevoegdheid uit hoofde van deze bepaling hanteert de exploitant een niet-punitief proces dat in het vluchthandboek wordt beschreven.

g) Onvoorziene omstandigheden tijdens vluchtuitvoeringen — Vertraagde aanmelding.

De exploitant beschrijft in het vluchthandboek de procedures voor vertraagde aanmelding bij onvoorziene omstandigheden overeenkomstig de voor het type vluchtuitvoering geldende certificeringsspecificaties.

ORO.FTL.210 Vliegtijden en dienstperioden

- a) De dienstperioden waarvoor een bemanningslid kan worden aangewezen bedragen in totaal niet meer dan:
1. 60 diensturen gedurende 7 opeenvolgende dagen;
 2. 110 diensturen gedurende 14 opeenvolgende dagen;
 3. 190 diensturen gedurende 28 opeenvolgende dagen, zo gelijkmatig als praktisch mogelijk is over deze volledige periode gespreid.
- b) De totale vliegtijd van de sectoren waarvoor een bemanningslid als dienstdoend bemanningslid wordt aangewezen bedraagt maximaal:
1. 100 uren vliegtijd gedurende 28 opeenvolgende dagen;
 2. 900 uren vliegtijd gedurende een kalenderjaar, en
 3. 1 000 uren vliegtijd gedurende 12 opeenvolgende kalendermaanden.
- c) Dienst na de vlucht maakt deel uit van de dienstperiode. De exploitant specificiert in zijn vluchthandboek de minimale tijdsduur voor diensten na de vlucht.

ORO.FTL.215 Verplaatsing

Indien bemanningsleden in opdracht van de exploitant worden verplaatst, geldt het volgende:

- a) verplaatsing na aanmelding maar voorafgaand aan het werk geldt als FDP maar niet als sector.
- b) de volledige tijd die besteed wordt aan een verplaatsing maakt deel uit van de dienstperiode.

ORO.FTL.220 Gesplitste dienst

Voor een verlenging van de maximale dagelijks basis-FDP vanwege een pauze op de grond moet aan de volgende voorwaarden zijn voldaan:

- a) in de vliegtijdspecificatieschema's worden ten aanzien van gesplitste dienst de volgende elementen gespecificeerd overeenkomstig de voor het type vluchttuitvoering geldende certificeringsspecificaties:
 1. de minimale duur van een pauze op de grond, en
 2. de mogelijkheid om de in punt ORO.FTL.205(b), voorgeschreven FDP te verlengen met inachtneming van de duur van de pauze op de grond, de aan het bemanningslid geboden rustvoorzieningen en andere relevante factoren;
- b) de pauze op de grond geldt volledig als FDP;
- c) het is niet toegestaan een gesplitste dienst te laten volgen op een verkorte rustperiode.

ORO.FTL.225 Paraatheidsdienst en diensten op de luchthaven

Indien de exploitant bemanningsleden aanwijst voor paraatheidsdienst of diensten op de luchthaven geldt het volgende overeenkomstig de voor het type vluchttuitvoering geldende certificeringsspecificaties:

- a) paraatheidsdienst en diensten op de luchthaven worden in het dienstrooster opgenomen en de aanvang en het einde van de paraatheidsdienst worden van tevoren vastgesteld en aan de betrokken bemanningsleden meegedeeld, zodat zij voldoende rusttijd kunnen plannen;
- b) een bemanningslid wordt geacht op de luchthaven paraat te zijn vanaf het tijdstip van aanmelding op de aanmeldingsplaats tot het einde van de meegedeelde paraatheidsdienst;
- c) luchthavenparaatheidsdienst geldt in zijn geheel als dienstperiode t.a.v. de punten ORO.FTL.210 en ORO.FTL.235;
- d) elke dienst op de luchthaven geldt volledig als dienstperiode vanaf het tijdstip van aanmelding voor luchthavenparaatheidsdienst als FDP;

- e) de exploitant voorziet in accommodatie voor bemanningsleden die op de luchthaven paraat zijn;
- f) in de vliegtijdspecificatieschema's worden de volgende elementen gespecificeerd:
1. de maximale duur van de paraatheidsdienst;
 2. de gevolgen van de aan de paraatheidsdienst bestede tijd voor de maximale FDP die kan worden toegewezen, met inachtneming van de rustvoorzieningen die het bemanningslid worden geboden en andere relevante factoren zoals:
 - de noodzaak van onmiddellijke gereedheid van het bemanningslid,
 - het versturende effect van paraatheidsdienst op slaap,
 - voldoende kennisgeving vooraf zodat het bemanningslid tussen de dienstoproep en de toegewezen FDP nog de mogelijkheid heeft om te slapen;
 3. de minimale rustperiode na de paraatheidsdienst die niet tot toewijzing van een FDP leidt;
 4. de wijze waarop de tijd die aan paraatheidsdienst buiten de luchthaven is besteed wordt meegeteld voor de doeleinden van de cumulatieve dienstperioden.

ORO.FTL.230 Reservedienst

Indien de exploitant bemanningsleden aanwijst voor reservedienst geldt het volgende overeenkomstig de voor het type vluchtuitvoering geldende certificeringsspecificaties:

- a) de reservedienst wordt in het dienstrooster opgenomen;
- b) in de vliegtijdspecificatieschema's worden de volgende elementen gespecificeerd:
1. de maximale duur van iedere afzonderlijke reservedienst;
 2. het aantal opeenvolgende dagen reservedienst dat aan een bemanningslid kan worden toegewezen.

ORO.FTL.235 Rustperioden

a) Minimumrustperiode op de thuisbasis

1. De minimumrustperiode die moet worden toegekend vóór de aanvang van een FDP die begint op de thuisbasis is ten minste even lang als de voorafgaande dienstperiode, dan wel twaalf uur, al naargelang wat de langste periode is.
2. In afwijking van punt 1 is de minimumrustperiode als bepaald onder b), van toepassing indien de exploitant voor het bemanningslid op de thuisbasis in een geschikte accommodatie voorziet.

b) Minimumrustperiode buiten de thuisbasis

De minimumrustperiode die moet worden toegekend vóór aanvang van een FDP die begint buiten de thuisbasis, is ten minste even lang als de voorafgaande dienstperiode, dan wel tien uur, al naargelang wat de langste periode is. Deze periode omvat de kans om acht uur te slapen en daarnaast de tijd die nodig is voor reizen en voor andere fysiologische behoeften.

c) Verkorte rustperiode

In afwijking van de punten a) en b) kunnen de minimumrustperioden in het vliegtijdspecificatieschema worden verkort overeenkomstig de voor het type vluchtuitvoering geldende certificeringsspecificaties en rekening houdend met de volgende elementen:

1. de minimale verkorte rustperiode;
2. de verlenging van de eerstvolgende rustperiode, en
3. de verkorting van de FDP na de verkorte rustperiode.

d) Periodieke verlengde herstelrustperioden

In de vliegtijdspecificatieschema's worden periodieke verlengde herstelrustperioden gespecificeerd ter compensatie van cumulatieve vermoeidheid. De minimale periodieke verlengde herstelrustperiode is 36 uur, met inbegrip van twee lokale nachten, en de tijd tussen het einde van de ene periodieke verlengde herstelrustperiode en het begin van de volgende verlengde herstelrustperiode bedraagt maximaal 168 uur. De periodieke verlengde herstelrustperiode wordt verlengd tot twee lokale dagen tweemaal per maand.

e) In de vliegtijdspecificatieschema's worden aanvullende rustperioden gespecificeerd overeenkomstig de geldende certificeringsspecificaties, ter compensatie van:

1. de effecten van tijdzoneverschillen en verlengingen van de FDP;
2. extra cumulatieve vermoeidheid vanwege ontregelende dienstroosters, en
3. een wijziging van de thuisbasis.

ORO.FTL.240 Eten en drinken

a) Gedurende de FDP moet het mogelijk zijn een maaltijd en drank te gebruiken teneinde te voorkomen dat de prestaties van het bemanningslid negatief worden beïnvloed, met name wanneer de FDP meer bedraagt dan 6 uur.

b) De exploitant geeft in zijn vluchthandboek aan hoe de voedingsvoorziening van het bemanningslid gedurende de FDP wordt gewaarborgd.

ORO.FTL.245 Registratie van de thuisbasis, vliegtijden-, dienst- en rustperioden

a) De exploitant houdt gedurende een periode van 24 maanden de volgende gegevens bij:

1. voor ieder bemanningslid een register met daarin gegevens over:

- i) vliegtijden;
- ii) aanvang, duur en einde van elke dienstperiode en FDP;
- iii) rustperioden en dagen waarop het bemanningslid vrij is van dienst
- iv) de toegewezen thuisbasis.

2. Rapporten over verlengde vluchtdienstperioden en verkorte rustperioden.

b) De exploitant stelt op verzoek een kopie van de registers van vliegtijden, dienst- en rustperioden van individuele bemanningsleden ter beschikking aan:

1. het desbetreffende bemanningslid, en
2. een andere exploitant, voor bemanningsleden die bemanningslid zijn of worden van de desbetreffende exploitant.

c) De in CAT.GEN.MPA.100(b)(5) bedoelde registers betreffende bemanningsleden die taken verrichten voor meerdere exploitanten worden gedurende een periode van 24 maanden bewaard.

ORO.FTL.250 Training in vermoeidheidsbeheer

a) De exploitant biedt een eerste en vervolgens periodieke training in vermoeidheidsbeheer aan voor bemanningsleden, personeel dat verantwoordelijk is voor de opstelling en bijwerking van bemanningsroosters en de betrokken leidinggevenden.

b) Deze training vindt plaats op basis van een trainingsprogramma dat door de exploitant is samengesteld en in het vluchthandboek staat beschreven. In de trainingssyllabus komen de mogelijke oorzaken en gevolgen van vermoeidheid aan de orde, alsmede maatregelen om vermoeidheid te bestrijden.”.
