

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 83/2014

av den 29 januari 2014

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

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

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾ fastställs tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift som ersatte bilaga III till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽³⁾, med undantag för kapitel Q om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila.
- (2) Enligt artikel 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008 ska tillämpningsföreskrifterna avseende flyg- och tjänstgöringstider samt krav på vila till en början innehålla samtliga materiella bestämmelser i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91, varvid hänsyn ska tas till de senaste vetenskapliga och tekniska rönen.
- (3) Denna förordning utgör en genomförandeåtgärd enligt artiklarna 8.5 och 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008, och därför bör kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 upphöra att gälla i enlighet med artikel 69.3 i förordning (EG) nr 216/2008. Kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 bör dock fortsätta att tillämpas tills de övergångsperioder som föreskrivs i denna förordning har löpt ut och för de typer av drift för vilka inga genomförandeåtgärder har fastställts.
- (4) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av de gränser och miniminormer som redan har fastställts i rådets direktiv 2000/79/EG ⁽⁴⁾, särskilt inte bestämmelserna om arbetstid och tjänstgöringsfria dagar, som alltid bör respekteras för flygande personal inom civilflyget. Bestämmelserna i denna förordning och andra bestäm-

melser som godkänns i enlighet med den är inte avsedda att motivera någon sänkning av skyddsnivåerna för flygande personal. Bestämmelserna i denna förordning utsluter inte och bör inte påverka tillämpningen av nationell sociallagstiftning eller kollektivavtal om arbetsvillkor och hälsa och säkerhet i arbetet som ger ett starkare skydd.

- (5) Medlemsstaterna får göra undantag eller avvika från denna förordning eller de därmed förbundna certifieringsspecifikationerna, genom att tillämpa bestämmelser som ger en säkerhetsnivå som minst motsvarar bestämmelserna i denna förordning, för att bättre ta hänsyn till särskilda nationella överväganden och operativa metoder. Alla undantag eller avvikelser från denna förordning bör anmälas och behandlas i enlighet med artiklarna 14 och 22 i förordning (EG) nr 216/2008, som garanterar öppna och icke-diskriminerande beslut som grundar sig på objektiva kriterier.
- (6) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) har utarbetat utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat dessa till kommissionen i form av ett yttrande ⁽⁵⁾ i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (7) Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras så att den omfattar begränsningar av flyg- och tjänstgöringstider samt krav på vila.
- (8) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt 6 läggas till:

”6. *taxiflyg*: när det gäller begränsning av flyg- och tjänstgöringstider, icke-reguljär kommersiell flygtransport på begäran med ett flygplan med maximal operativ kabin-konfiguration (MOPSC) på 19 eller mindre.”

⁽¹⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 296, 25.10.2012, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁽⁴⁾ EGT L 302, 1.12.2000, s. 57.

⁽⁵⁾ Yttrande nr 04/2012 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 28 september 2012 avseende en förordning om tillämpningsföreskrifter om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila (FTL, flight and duty time limitations) för kommersiell flygtransport (CAT) med flygplan (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Flygtidsbegränsningar

1. Kommersiell flygtransport med flygplan ska omfattas av kapitel FTL i bilaga III.

2. Genom undantag från punkt 1 ska taxiflyg, ambulansflyg och kommersiell enpilotsverksamhet med flygplan omfattas av artikel 8.4 i förordning (EEG) nr 3922/91 och kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 och därmed sammanhörande nationella undantag som grundar sig på bedömningar av säkerhetsrisker som utförts av de behöriga myndigheterna.

3. Kommersiell flygtransport med helikopter ska uppfylla nationella krav.”

3. Följande artikel ska införas som artikel 9a:

”Artikel 9a

Byrån ska genomföra en fortlöpande översyn av effektiviteten i bestämmelserna om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och kraven på vila som anges i bilagorna II och III. Senast 18 februari 2019 ska byrån lägga fram en första rapport om resultaten av denna översyn.

Denna översyn ska involvera vetenskaplig expertis och baseras på operativa data som med bistånd av medlemsstaterna samlats in under lång tid efter tillämpningsdagen för denna förordning.

Den översyn som avses i punkt 1 ska bedöma effekterna på besättningens vakenhet av minst

— arbetspass på över 13 timmar under den mest gynnsamma tiden på dygnet,

— arbetspass på över 10 timmar under mindre gynnsam tid på dygnet,

— arbetspass på över 11 timmar för besättningsmedlemmar i ett okänt aklimatiseringstillstånd,

— arbetsuppgifter som omfattar ett högt antal sektorer (fler än sex),

— jourtjänstgöring, som beredskap eller reserv, följd av flygtjänst, och

— störande arbetsscheman.”

4. Bilaga II ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

5. Bilaga III ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 18 februari 2016.

Genom undantag från andra stycket får medlemsstaterna välja att inte tillämpa bestämmelserna i punkt ORO.FTL.205 e i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 och fortsätta att tillämpa befintliga nationella bestämmelser om vila under flygning till 17 februari 2017.

När en medlemsstat tillämpar bestämmelserna i tredje stycket ska den meddela kommissionen och byrån, och den ska beskriva skälen för undantaget, undantagets varaktighet samt programmet för genomförande med planerade åtgärder och tillhörande tidsplan.

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

Utfärdad i Bryssel den 29 januari 2014.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA I

I bilaga II till förordning (EU) nr 965/2012 ska följande läggas till som punkterna ARO.OPS.230 och ARO.OPS.235:

”ARO.OPS.230 Fastställande av störande arbetsscheman

När det gäller flygtidsbegränsningar ska den behöriga myndigheten, enligt definitionerna av 'tidig typ' och 'sen typ' i ORO.FTL.105 i bilaga III, fastställa vilken av dessa båda typer av störande arbetsscheman som ska tillämpas på samtliga kommersiella lufttransportoperatörer som myndigheten övervakar.

ARO.OPS.235 Godkännande av systematik för flygarbetstidsscheman

- a) Den behöriga myndigheten ska godkänna systematik för flygarbetstidsscheman som föreslås av kommersiella lufttransportoperatörer som har kunnat visa att de uppfyller kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och kapitel FTL i bilaga III till denna förordning.
 - b) Om ett visst flygarbetstidsschema som föreslås av en operatör avviker från de certifieringsspecifikationer som utfärdats av byrån ska den behöriga myndigheten tillämpa det förfarande som anges i artikel 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008.
 - c) Om ett visst flygarbetstidsschema som föreslås av en operatör avviker från gällande tillämpningsföreskrifter ska den behöriga myndigheten tillämpa det förfarande som anges i artikel 14.6 i förordning (EG) nr 216/2008.
 - d) Godkända avvikelser eller undantag ska, efter att de tillämpats, undergå en bedömning där det fastställs om sådana avvikelser eller undantag ska bekräftas eller ändras. Den behöriga myndigheten och byrån ska genomföra en oberoende bedömning baserad på uppgifter från operatören. Bedömningen ska vara proportionell, öppen för insyn och baseras på vetenskapliga principer och rön.”
-

BILAGA II

Följande ska läggas till i bilaga III till förordning (EG) nr 965/2012 som kapitel FTL:

"KAPITEL FTL

BEGRÄNSNINGAR AV FLYGTJÄNST- OCH TJÄNSTGÖRINGSTIDEN SAMT KRAV PÅ VILA

AVSNITT 1

Allmänt**ORO.FTL.100 Tillämpningsområde**

I detta kapitel fastställs de krav som ska vara uppfyllda av en operatör och dennes besättningsmedlemmar när det gäller besättningsmedlemmarnas flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila.

ORO.FTL.105 Definitioner

Följande definitioner ska gälla i detta kapitel:

- (1) *acklimatiserad*: ett tillstånd där en besättningsmedlems biologiska dygnsrytm är synkroniserad med den tidszon där besättningsmedlemmen befinner sig. En besättningsmedlem anses vara acklimatiserad till en två timmar bred tidszon som omger den lokala tiden på avreseorten. Om lokal tid på den plats där tjänstgöringen påbörjas avviker med mer än två timmar från lokal tid på den plats där nästa tjänstgöring påbörjas ska besättningsmedlemmen, för beräkningen av den maximala dagliga flygtjänstperioden, anses vara acklimatiserad i enlighet med värdena i tabell 1.

Tabell 1

Tidsskillnad (h) mellan referenstid och lokal tid där besättningsmedlemmen startar nästa arbetspass	Tid som gått sedan inställelse vid referenstid				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

B: acklimatiserad till avresetidzonens lokala tid.

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

X: besättningsmedlemmen befinner sig i ett okänt acklimatiseringstillstånd.

- (2) *referenstid*: den lokala tiden på inställelseplatsen i ett tidszonband som är två timmar brett runt den lokala tid där en besättningsmedlem är acklimatiserad.
- (3) *inkvartering*: när det gäller beredskap och förlängd flygtjänstperiod, en lugn och bekväm plats som inte är tillgänglig för allmänheten med möjlighet att kontrollera ljus och temperatur, utrustad med lämpliga möbler som ger besättningsmedlemmen möjlighet att sova, med tillräcklig kapacitet för att inrymma samtliga närvarande besättningsmedlemmar samtidigt och med tillgång till mat och dryck.
- (4) *lämplig inkvartering*: när det gäller beredskap, förlängd flygtjänstperiod och viloperiod, ett avskilt rum för varje besättningsmedlem, beläget i en lugn miljö och utrustat med säng, tillräcklig ventilation, en anordning för att reglera temperatur och ljusstyrka samt tillgång till mat och dryck.

- (5) *utökad flygbesättning*: en besättning som består av fler än det minimiantal som krävs för att manövrera luftfartyget och som medger att respektive besättningsmedlem lämnar sin plats för att vila under flygningen och ersätts av en annan besättningsmedlem med lämplig behörighet.
- (6) *paus*: en tidsperiod under en flygtjänstperiod som är kortare än en viloperiod, som räknas som tjänstgöring och under vilken en besättningsmedlem är befriad från alla uppgifter.
- (7) *fördröjd inställelse*: uppskjutandet av en planerad flygtjänstperiod av operatören innan en besättningsmedlem har lämnat sin viloplat.
- (8) *störande arbetsschema*: när en besättningsmedlems tjänstgöringsschema stör möjligheterna till sömn under den optimala tiden för sömn, genom att det omfattar en flygtjänstperiod eller en kombination av flygtjänstperioder som startar, slutar eller inkräktar på en del av dagen eller natten under vilken en besättningsmedlem är aklimatiserad. Ett arbetsschema kan vara störande på grund av tidiga starter, sent avslut av tjänst eller natttjänstgöring.
- a) 'Tidig typ' av störande arbetsschema innebär
- (1) vid 'tidig start' en tjänstgöringsperiod som startar under perioden mellan 05.00 och 05.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är aklimatiserad, och
- (2) vid 'sen avslutning' en tjänstgöringsperiod som slutar under perioden mellan 23.00 och 01.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är aklimatiserad.
- b) 'Sen typ' av störande arbetsschema innebär
- (1) vid 'tidig start' en tjänstgöringsperiod som startar under perioden mellan 05.00 och 06.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är aklimatiserad, och
- (2) vid 'sen avslutning' en tjänstgöringsperiod som slutar under perioden mellan 00.00 och 01.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är aklimatiserad.
- (9) 'Natttjänstgöring': är en tjänstgöringsperiod som inkräktar på någon del av perioden mellan 02.00 och 04.59 i den tidszon i vilken besättningsmedlemmen är aklimatiserad.
- (10) *tjänstgöring*: alla uppgifter som en besättningsmedlem utför för operatören, inklusive flygtjänst, administrativt arbete, att ge eller få utbildning och kontroller, positionering och vissa delar av beredskap.
- (11) *tjänstgöringsperiod*: en period som startar när operatören kräver av en besättningsmedlem att han eller hon ska inställa sig för tjänstgöring eller påbörja tjänstgöring och som slutar när den personen är fri från all tjänstgöring, inklusive arbetsuppgifter efter flygningen.
- (12) *flygtjänstperiod (FDP)*: en period som börjar när en besättningsmedlem ska inställa sig för tjänstgöring, vilken kan inkludera en sektor eller en serie av sektorer, och som avslutas när luftfartyget står stilla och motorerna har stängts av, efter den sista flygningen där han eller hon har varit en tjänstgörande besättningsmedlem.
- (13) *flygtid*: för flygplan och turmotorsegelflygplan, tiden mellan det att luftfartyget först förflyttas från parkeringsplatsen för att lyfta till dess att det kommer till vila på den avsedda parkeringsplatsen och alla motorer eller propellrar har stängts av.
- (14) *stationeringsort*: den plats besättningsmedlemmen tilldelats av operatören, varifrån besättningsmedlemmen normalt startar och avslutar sin tjänstgöringsperiod eller en serie av tjänstgöringsperioder och där, i normala fall, operatören inte har ansvaret för den aktuella besättningsmedlemmens inkvartering.
- (15) *lokal dag*: en 24-timmarsperiod som inleds kl. 00.00 lokal tid.

- (16) *lokal natt*: en tidsperiod på åtta timmar som inträffar mellan 22.00 och 08.00 lokal tid.
- (17) *tjänstgörande besättningsmedlem*: en besättningsmedlem som utför sina arbetsuppgifter i ett luftfartyg under en sektor.
- (18) *positionering*: överföring av en icke-tjänstgörande besättningsmedlem från en plats till en annan, på operatörens begäran, med undantag för
- restiden från en privat viloplats till den angivna inställelseplatsen vid stationeringsorten och omvänt, och
 - den tid som behövs för förflyttning lokalt från en viloplats till dess tjänstgöringen börjar och omvänt.
- (19) *vilofacilitet*: en bädd eller stol med ben- och fotstöd som är lämplig för att besättningsmedlemmen ska kunna sova ombord på luftfartyget.
- (20) *reserv*: en period under vilken en besättningsmedlem åläggs av operatören att vara beredd att få en arbetsuppgift i form av en flygtjänstperiod, positionering eller annan tjänstgöring, som meddelas minst tio timmar i förväg.
- (21) *viloperiod*: en kontinuerlig, oavbruten och definierad tidsperiod, som följer på eller föregår tjänstgöring, under vilken en besättningsmedlem är fri från alla uppdrag, all beredskap och all reserv.
- (22) *rotation*: en tjänstgöring eller serie av tjänstgöringar, inklusive minst en flygtjänst, och viloperioder utanför stationeringsorten, som startar på stationeringsorten och som slutar när besättningsmedlemmen kommer tillbaka till stationeringsorten för en viloperiod där operatören inte längre har ansvaret för besättningsmedlemmens inkvartering.
- (23) *enskild tjänstgöringsfri dag*: i enlighet med rådets direktiv 2000/79/EG (*), en period helt fri från all tjänstgöring och beredskap som består av en dag och två lokala nätter och som meddelas i förväg. En viloperiod kan ingå som en del av den enskilda tjänstgöringsfria dagen.
- (24) *sektor*: segmentet av en flygtjänstperiod från det att ett luftfartyg först förflyttas i syfte att starta till dess att det åter står stilla efter landning på anvisad parkeringsplats.
- (25) *beredskap*: en i förväg meddelad och definierad tidsperiod under vilken operatören kräver att en besättningsmedlem ska vara tillgänglig för att ta emot ett flyguppdrag, en positionering eller annan tjänst utan föregående viloperiod.
- (26) *flygplatsberedskap*: en beredskap som utförs på flygplatsen.
- (27) *övrig beredskap*: en beredskap i hemmet eller i lämplig inkvartering.
- (28) *tidsperiod med nedsatt hjärnaktivitet (WOCL)*: perioden mellan kl. 02.00 och 05.59 i den tidszon i vilken en besättningsmedlem är aklimatiserad.

ORO.FTL.110 Operatörens skyldigheter

En operatör ska

- a) meddela tjänstgöringsscheman i tillräckligt god tid så att besättningsmedlemmarna får tid att planera adekvat vila,
- b) se till att flygtjänstperioderna planeras på ett sådant sätt att besättningsmedlemmarna kan vara tillräckligt utvilade och kan arbeta med tillräckligt god säkerhet under alla förhållanden,
- c) bestämma inställelsetider som medger tillräcklig tid för marktjänst,
- d) beakta förhållandet mellan frekvens och mönster för flygtjänstperioder och viloperioder och ta hänsyn till de kumulativa effekterna av långa tjänstgöringspass i kombination med minimala viloperioder,
- e) fördela tjänstgöringsmönster på ett sådant sätt att man undviker rutiner som kan orsaka allvarliga störningar i etablerade sov-/arbetsmönster, såsom alternerande dag- och nattjänst,

(*) EGT L 302, 1.12.2000, s. 57.

- f) följa bestämmelserna om störande arbetsscheman enligt ARO.OPS.230,
- g) tillhandahålla tillräckligt långa viloperioder för att besättningsmedlemmarna ska kunna återhämta sig från effekterna av den föregående tjänstgöringen och vara utvilade när nästa flygtjänstperiod påbörjas,
- h) planera återkommande, utsträckta viloperioder för återhämtning och meddela besättningsmedlemmarna med tillräcklig framförhållning,
- i) planera flygningar så att de avslutas inom den tillåtna flygtjänstperioden med beaktande av den tid som krävs för förberedelser inför flygningen samt sektor- och turnaround-tider, och
- j) förändra ett arbetsschema och/eller besättningsarrangemang om operationen i fråga överskrider den maximalt tillåtna flygtjänstperioden för mer än 33 % av flygtjänstperioderna i det aktuella arbetsschemat under en planerad säsong.

ORO.FTL.115 Besättningsmedlemmarnas skyldigheter

Besättningsmedlemmarna ska

- a) uppfylla kraven i punkt CAT.GEN.MPA.100 (b) i bilaga IV (Del-CAT), och
- b) optimalt utnyttja de möjligheter och faciliteter för vila som tillhandahålls och planera och utnyttja sina viloperioder ordentligt.

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

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

ORO.FTL.125 Systematik för flygarbetstidsscheman

- a) Operatörerna ska fastställa, tillämpa och underhålla systematik för flygarbetstidsscheman som är lämpliga för den typ av operation (en eller flera) som utförs och som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 216/2008, detta kapitel och annan tillämplig lagstiftning, däribland direktiv 2000/79/EG.

- b) Innan den börjar tillämpas ska systematiken för flygarbetstidsscheman, som inkluderar krav på relaterade FRM-system godkännas av den behöriga myndigheten.
- c) För att visa att kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och detta kapitel är uppfyllda ska operatören tillämpa de tillämpliga certifieringsspecifikationer som antagits av byrån. Alternativt ska operatören, om denne vill avvika från dessa certifieringsspecifikationer i enlighet med artikel 22.2 i förordning (EG) nr 216/2008, ge byrån en fullständig beskrivning av den planerade avvikelserna före genomförandet. Beskrivningen ska omfatta alla ändringar av manualer eller förfaranden som kan vara relevanta, samt en utvärdering som visar att kraven i förordning (EG) nr 216/2008 och i detta kapitel är uppfyllda.
- d) För syftet i punkt ARO.OPS.235 d ska operatören, inom två år från genomförandet av en avvikelse eller ett undantag, samla in uppgifter om de beviljade avvikelserna eller undantagen och analysera dessa uppgifter utifrån vetenskapliga principer för att bedöma vilka effekter som avvikelserna eller undantaget har på flygplansbesättningsars trötthet. En sådan analys ska tillhandahållas i form av en rapport till den behöriga myndigheten.

AVSNITT 2

Kommersiella lufttransportoperatörer**ORO.FTL.200 Stationeringsort**

Operatören ska tilldela varje besättningsmedlem en stationeringsort.

ORO.FTL.205 Flygtjänstperiod (FDP)

a) Operatören ska

- (1) definiera inställetider som är lämpliga för varje enskild operation med beaktande av ORO.FTL.110 c,
- (2) fastställa förfaranden med angivande av hur befälhavaren, i samband med speciella omständigheter som skulle kunna leda till allvarlig trötthet och efter samråd med de berörda besättningsmedlemmarna, ska förkorta den aktuella flygtjänstperioden och/eller förlänga viloperioden för att eliminera alla skadliga effekter på flygsäkerheten.

b) Grundläggande maximal daglig flygtjänstperiod.

- (1) Maximal daglig flygtjänstperiod (FDP) utan förlängningar för acklimatiserade besättningsmedlemmar ska motsvara följande tabell:

Tabell 2

Maximal daglig flygtjänstperiod (FDP) – acklimatiserade besättningsmedlemmar

Start för FDP, vid referenstid	1–2 sektorer	3 sektorer	4 sektorer	5 sektorer	6 sektorer	7 sektorer	8 sektorer	9 sektorer	10 sektorer
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- (2) Maximal daglig flygtjänstperiod (FDP) när besättningsmedlemmarna befinner sig i ett okänt aklimatiseringstillstånd ska vara i enlighet med följande tabell:

Tabell 3

Besättningsmedlemmar i ett okänt aklimatiseringstillstånd

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

- (3) Maximal FDP när besättningsmedlemmarna befinner sig i ett okänt aklimatiseringstillstånd och operatören har tillämpat ett FRM-system ska vara i enlighet med följande tabell:

Tabell 4

Besättningsmedlemmar i ett okänt aklimatiseringstillstånd under FRM

Värdena i följande tabell kan tillämpas under förutsättning att operatörens FRM-system löpande övervakar att föreskrivna säkerhetsprestanda uppnås.

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

- c) Flygtjänstperiod med olika inställelsetid för flygbesättning och kabinbesättning.

Om kabinbesättningen behöver mer tid för sin genomgång före flygning än flygbesättningen för samma sektor eller serie av sektorer kan flygtjänstperioden för kabinbesättningen förlängas med skillnaden i inställelsetid mellan kabinbesättningen och flygbesättningen. Skillnaden får inte överstiga en timme. Den maximala dagliga flygtjänstperioden för kabinbesättningen ska baseras på den tidpunkt när flygbesättningen inställer sig för sin flygtjänstperiod, men flygtjänstperioden ska starta på kabinbesättningens inställelsetid.

- d) Maximal daglig flygtjänstperiod för aklimatiserade besättningsmedlemmar med användning av förlängningar utan vila under flygningen.

- (1) Den maximala dagliga flygtjänstperioden kan förlängas med upp till en timme högst två gånger under en sammanhängande period på sju dagar. I sådana fall ska

- i) minimiperioderna för vila före och efter flygtjänstperioden förlängas med två timmar, eller
- ii) viloperioden efter flygtjänstperioden förlängas med fyra timmar.

- (2) När förlängningar utnyttjas för på varandra följande flygtjänstperioder ska den ytterligare vilan före och efter flygtjänstperioden mellan de båda förlängda flygtjänstperioderna enligt första stycket tillhandahållas i följd.

- (3) Utnyttjande av förlängningen ska planeras i förväg och begränsas till maximalt

- i) fem sektorer om det inkräktar på WOCL, eller
- ii) fyra sektorer om det inkräktar på WOCL med två timmar eller mindre, eller
- iii) två sektorer om det inkräktar på WOCL med mer än två timmar.

- (4) Förlängningen av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden utan vila under flygningen får inte kombineras med förlängningar på grund av vila under flygningen eller förlängd flygtjänstperiod under samma tjänstgöringsperiod.

- (5) Flygarbetstidsscheman ska innehålla uppgifter om gränserna för förlängning av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden i enlighet med den certifieringsspecifikation som gäller för typen av operation, med beaktande av
- i) antalet sektorer som flugits, och
 - ii) inkräktande på WOCL.
- e) Maximal daglig flygtjänstperiod med användning av förlängningar på grund av vila under flygningen.
- Flygarbetstidsscheman ska innehålla uppgifter om villkoren för förlängning av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden i enlighet med de certifieringsspecifikationer som gäller för typen av operation, med beaktande av
- i) antalet sektorer som flugits,
 - ii) minsta viloperiod under flygning som tilldelas varje enskild besättningsmedlem,
 - iii) typen av faciliteter för vila under flygningen, och
 - iv) utökning av basbesättningen.
- f) Oförutsedda omständigheter i samband med flygningar – befälhavarens bedömningar.
- (1) Villkoren för befälhavarens möjligheter att ändra gränserna för flygtjänst-, tjänstgörings- och viloperioder i samband med oförutsedda omständigheter i samband med flygningar som startar vid eller efter inställelsetidpunkten ska uppfylla följande krav:
- i) Den maximala dagliga flygtjänstperiod som uppkommer efter tillämpning av b och e i ORO.FTL.205 eller ORO.FTL.220 får inte ökas med mer än två timmar om inte flygbesättningen har utökats, varvid den maximala flygtjänstperioden får förlängas med högst tre timmar.
 - ii) Om den tillåtna ökningen överskrider i den sista sektorn inom en flygtjänstperiod på grund av oförutsedda omständigheter efter start, får flygningen fortsätta till den planerade destinationen eller en alternativ flygplats.
 - iii) Viloperioden efter en flygtjänstperiod får minskas, men får aldrig understiga tio timmar.
- (2) Om oförutsedda omständigheter som skulle kunna leda till allvarig trötthet inträffar ska befälhavaren minska den faktiska flygtjänstperioden och/eller öka viloperioden för att eliminera alla eventuella skadliga effekter på flygsäkerheten.
- (3) Befälhavaren ska samråda med alla besättningsmedlemmar om deras vakenhetsnivåer innan han eller hon beslutar om ändringarna enligt första och andra stycket.
- (4) Befälhavaren ska lämna en rapport till operatören när en flygtjänstperiod har ökats eller en viloperiod har minskats efter hans/hennes bedömning.
- (5) Om ökningen av flygtjänstperioden eller minskningen av viloperioden överstiger en timme ska en kopia av rapporten, som operatören ska komplettera med sina kommentarer, sändas av operatören till den behöriga myndigheten senast 28 dagar efter händelsen.
- (6) Operatören ska tillämpa en process utan påföljder för utnyttjande av den beslutsrätt som beskrivs i denna bestämmelse och ska beskriva den i driftmanualen.
- g) Oförutsedda omständigheter i samband med flygningar, försenad inställelse

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

ORO.FTL.210 Flygtider och tjänstgöringsperioder

- a) De totala tjänstgöringsperioder som en besättningsmedlem ska tilldelas får inte överskrida
- (1) 60 tjänstgöringstimmar under 7 på varandra följande dagar,
 - (2) 110 tjänstgöringstimmar under 14 på varandra följande dagar, och
 - (3) 190 tjänstgöringstimmar under en period på 28 på varandra följande dagar, utspridda så jämnt som möjligt under hela perioden.
- b) Den totala flygtiden för de sektorer som en enskild besättningsmedlem tilldelats som tjänstgörande besättningsmedlem får inte överstiga
- (1) 100 timmars flygtid under en period på 28 på varandra följande dagar,
 - (2) 900 timmars flygtid under ett kalenderår, och
 - (3) 1 000 timmars flygtid under en period på 12 på varandra följande kalendermånader.
- c) Arbetsuppgifter efter flygningen ska betraktas som tjänstgöring. Operatören ska ange den minimala tidsperioden för arbetsuppgifter efter flygningen i sin driftmanual.

ORO.FTL.215 Positionering

Om en operatör positionerar en besättningsmedlem ska följande gälla:

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

ORO.FTL.220 Förlängd flygtjänstperiod

Villkoren för en förlängning av den grundläggande maximala dagliga flygtjänstperioden på grund av en paus på marken ska vara i enlighet med följande:

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

ORO.FTL.225 Beredskapstjänst och tjänstgöring på flygplats

Om en operatör tilldelar besättningsmedlemmarna beredskapstjänst eller tjänstgöring på flygplats ska följande gälla i enlighet med certifieringsspecifikationerna som gäller för den aktuella typen av operation:

- a) Beredskapstjänst och tjänstgöring på flygplats ska finnas med i tjänstgöringsschemat och start- och sluttid för beredskapen ska anges och meddelas de berörda besättningsmedlemmarna i förväg för att ge dem möjlighet att planera adekvat vila.
- b) En besättningsmedlem anses ha flygplatsberedskap från och med inställelsen vid inställelseplatsen till slutet av den meddelade flygplatsberedskapen.
- c) Flygplatsberedskap ska fullt ut räknas som tjänstgöringstid i samband med tillämpning av ORO.FTL.210 och ORO.FTL.235.
- d) Tjänstgöring på flygplats ska fullt ut räknas som tjänstgöringstid och flygtjänstperioden ska räknas fullt ut från inställelsetidpunkten för tjänstgöringen på flygplatsen.

- e) Operatören ska förse besättningsmedlemmen som har beredskapstjänst på flygplatsen med inkvartering.
- f) Flygarbetstidsscheman ska omfatta följande element:
- (1) Maximal total tid för all beredskapstjänstgöring.
 - (2) Beredskapens effekt på den maximala flygtjänstperiod som kan tilldelas, med beaktande av de faciliteter som erbjuds besättningsmedlemmen för att vila och andra relevanta faktorer som
 - behovet av att besättningsmedlemmen omedelbart står till förfogande,
 - beredskapens påverkan på sömnen, och
 - tillräcklig förvarning för att skydda möjligheten till sömn mellan kallelsen till tjänstgöring och den tilldelade flygtjänstperioden,
 - (3) den minimala viloperiod efter beredskap som inte leder till tilldelning av en flygtjänstperiod;
 - (4) hur tiden som tillbringas med annan beredskap än flygplatsberedskap ska räknas för beräkning av det sammanlagda antalet tjänstgöringstimmar.

ORO.FTL.230 Reserv

Om en operatör placerar besättningsmedlemmar i reserven ska följande gälla i enlighet med de certifieringsspecifikationer som gäller för den aktuella typen av operation:

- a) Reservan ska finnas i tjänstgöringslistan.
- b) Flygarbetstidsscheman ska omfatta följande element:
- (1) Maximal varaktighet för varje enskild reservperiod.
 - (2) Antalet på varandra följande reservdagar som kan tilldelas en viss besättningsmedlem.

ORO.FTL.235 Viloperioder

- a) Kortast tillåtna viloperiod på stationeringsorten.
- (1) Den kortaste tillåtna viloperiod som erbjuds innan en flygtjänst som startar på stationeringsorten påbörjas ska vara minst lika lång som det som är längst av den föregående tjänstgöringsperioden eller tolv timmar.
 - (2) Genom undantag från punkt 1 ska kortast tillåtna viloperiod enligt b tillämpas om operatören tillhandahåller lämplig inkvartering för besättningsmedlemmen vid stationeringsorten.
- b) Kortast tillåtna viloperiod borta från stationeringsorten.

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

- c) Förkortad vila

Genom undantag från a och b får flygarbetstidsscheman förkorta den minsta tillåtna viloperioden i enlighet med de certifieringsspecifikationer som gäller för den berörda typen av operation med beaktande av

- (1) kortast tillåtna förkortade viloperiod,
- (2) förlängningen av efterföljande viloperiod, och
- (3) förkortningen av flygtjänstperioden efter den förkortade vilan.

d) Återkommande förlängda viloperioder för återhämtning

Flygarbetstidsscheman ska ange återkommande förlängda viloperioder för återhämtning för att kompensera kumulativ trötthet. Den kortaste återkommande förlängda viloperioden för återhämtning ska vara 36 timmar, inklusive två lokala nätter, och i vart fall ska tiden mellan slutet på en återkommande förlängd viloperiod för återhämtning och starten för nästa förlängda viloperiod för återhämtning inte överstiga 168 timmar. Den återkommande förlängda viloperioden för återhämtning ska ökas till två lokala dagar två gånger per månad.

e) Flygarbetstidsscheman ska ange ytterligare viloperioder i enlighet med gällande certifieringsspecifikationer för att kompensera

- (1) effekterna av tidzonsskillnader och förlängning av flygtjänstperioden,
- (2) ytterligare kumulativ trötthet på grund av störande arbetsscheman, och
- (3) en ändrad stationeringsort.

ORO.FTL.240 Näringsintag

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

ORO.FTL.245 Register över stationeringsort, flygtider, tjänstgöringsperioder och viloperioder

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

ORO.FTL.250 Utbildning i trötthetshantering

- a) Operatören ska tillhandahålla grundläggande och återkommande utbildning i trötthetshantering för besättningsmedlemmar, personal som ansvarar för upprättande och upprätthållande av besättningens arbetsscheman och berörda personer i ledningen.
- b) Utbildningen ska följa ett utbildningsprogram som fastställs av operatören och som beskrivs i drifhandboken. Kursplanen ska ta upp de möjliga orsakerna till och effekterna av trötthet samt åtgärder för att motverka trötthet.”