KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 83/2014

af 29. januar 2014

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 8, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([2]) fastsættes tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer, som trådte i stedet for bilag III til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([3]), undtagen subpart Q vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.

(2) I overensstemmelse med artikel 22, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008 bør gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser som udgangspunkt omfatte alle materielle bestemmelser i subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 under hensyntagen til de seneste videnskabelige og tekniske resultater.

(3) Denne forordning udgør en gennemførelsesforanstaltning som omhandlet i artikel 8, stk. 5, og artikel 22, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008, og derfor bør subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 udgå i overensstemmelse med artikel 69, stk. 3, i forordning (EF) nr. 216/2008. Men subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 bør fortsat gælde, indtil de i denne forordning fastsatte overgangsperioder er udløbet, og for de typer operationer, for hvilke der ikke er fastsat gennemførelsesbestemmelser.

(4) Denne forordning berører ikke de begrænsninger og minimumsforskrifter, som allerede er fastsat ved Rådets direktiv 2000/79/EF ([4]), navnlig bestemmelserne om arbejdstid og tjenestefri perioder, og som altid bør overholdes for mobile arbejdstagere i civil luftfart. Denne forordnings bestemmelser og andre bestemmelser, der er godkendt i medfør af denne forordning, har ikke til hensigt at berettige til eventuelle indskrænkninger af mobile arbejdstageres nuværende beskyttelsesniveau. Bestemmelserne i denne forordning er ikke til hinder for og bør ikke berøre et højere beskyttelsesniveau i national arbejdsmarkedslovgivning og kollektive overenskomster om arbejdsvilkår og sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen.

(5) Medlemsstaterne kan fravige eller afvige fra denne forordning henholdsvis de tilhørende certificeringsspecifikationer ved at anvende bestemmelser på et sikkerhedsniveau, der mindst svarer til denne forordnings bestemmelser, for bedre at kunne tage højde for særlige nationale hensyn og operationel praksis. Eventuelle fravigelser eller afvigelser fra denne forordning bør meddeles og behandles i overensstemmelse med artikel 14 og artikel 22 i forordning (EF) nr. 216/2008, hvorved der sikres gennemsigtige og ikke-diskriminerende beslutninger på grundlag af objektive kriterier.

(6) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse for Kommissionen i form af en udtalelse ([5]) i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

(7) Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres, så den omfatter flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.

(8) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det i henhold til artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 nedsatte udvalg —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 indsættes som nr. 6):

»6) »lufttaxioperation«: for så vidt angår flyve- og tjenestetidsbegrænsninger, en ikke-planlagt erhvervsmæssig lufttransportoperation på bestilling med en flyvemaskine med en maksimal passagersædekonfiguration for operation (MOPSC) på 19 sæder eller derunder.«

([1]) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.
([2]) EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1.
([3]) EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4
([4]) EFT L 302 af 1.12.2000, s. 57.

([5]) Udtalelse nr. 04/2012 fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur af 28. september 2012 om forordning om gennemførelsesbestemmelser for flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf).

2) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

Flyvetidsbegrænsninger

1. Erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner er omfattet af subpart FTL i bilag III:

2. Uanset stk. 1 er lufttaxioperationer, ambulanceflyvninger og erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner med én pilot omfattet af artikel 8, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 3922/91 og subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og tilknyttede nationale dispensationer på grundlag af de kompetente myndigheders vurderinger af sikkerhedsrisikoen.

3. Erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikoptere skal være i overensstemmelse med de nationale forskrifter.«

3) Som artikel 9a indsættes:

»*Artikel 9a*

Agenturet reviderer løbende effektiviteten af flyve- og tjenestetidsbegrænsningerne samt hvilebestemmelserne, jf. bilag II og III. Senest den 18. februar 2019 udarbejder agenturet en første rapport om resultaterne af denne revision.

Ved revisionen inddrages videnskabelig ekspertise, og den skal bygge på operationelle data, der indsamles med bistand fra medlemsstaterne, på lang sigt efter datoen for anvendelsen af denne forordning.

I den i stk. 1 omhandlede revision vurderes indvirkningen på besætningsmedlemmers årvågenhed som minimum under følgende forhold:

— tjenestetider på mere end 13 timer på den mest gunstige tid på dagen

— tjenestetider på mere end 10 timer på en mindre gunstig tid på dagen

— tjenestetider på mere end 11 timer for besætningsmedlemmer med ukendt akklimatiseringstilstand

— tjeneste i operationer med et højt antal sektorer (mere end 6)

— rådighedsvagter, som f.eks. standby eller tilkaldevagt, efterfulgt af flyvetjeneste og

— afbrudte tidsplaner.«

4) Bilag II ændres som anført i bilag I til nærværende forordning.

5) Bilag III ændres som anført i bilag II til denne forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 18. februar 2016.

Uanset stk. 2 kan medlemsstaterne vælge ikke at anvende bestemmelserne i punkt ORO.FTL.205, litra e), i bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 og fortsat anvende gældende nationale bestemmelser vedrørende hvile under flyvning, indtil den 17. februar 2017.

Anvender en medlemsstat bestemmelserne i stk. 3, underretter den Kommissionen og agenturet herom, og den skal beskrive årsagerne til denne fravigelse og varigheden heraf samt programmet for gennemførelse af de planlagte foranstaltninger og den tilhørende tidsplan.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. januar 2014.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG I

I bilag II til forordning (EU) nr. 965/2012 tilføjes følgende ARO.OPS.230 og ARO.OPS.235:

»**ARO.OPS.230 Bestemmelse af afbrudte tidsplaner**

Med hensyn til flyvetidsbegrænsninger (FTL) fastslår den kompetente myndighed i overensstemmelse med definitionerne af »typen tidlig« (early type) og »typen sen« (late type) i henseende til afbrudte tidsplaner i ORO.FTL.105 i bilag III, hvilken af disse to typer afbrudte tidsplaner der gælder for alle erhvervsmæssige lufttransportoperatører, som den fører tilsyn med.

ARO.OPS.235 Godkendelse af individuelle specifikationssystemer for flyvetid

a) Den kompetente myndighed godkender specifikationssystemer for flyvetid, som fremlægges af en erhvervsmæssig lufttransportoperatør, hvis luftfartsforetagendet dokumenterer overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og subpart FTL i bilag III til denne forordning.

b) Når et specifikationssystem for flyvetid fremlagt af et luftfartsforetagende afviger fra de gældende certificeringsspecifikationer udstedt af agenturet, anvender den kompetente myndighed den procedure, der er beskrevet i artikel 22, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008.

c) Når et specifikationssystem for flyvetid fremlagt af et luftfartsforetagende fraviger de gældende gennemførelsesbestemmelser, anvender den kompetente myndighed den procedure, der er beskrevet i artikel 14, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008.

d) Godkendte afvigelser eller fravigelser skal, efter at de er blevet anvendt, vurderes for at fastslå, hvorvidt sådanne afvigelser eller fravigelser bør stadfæstes eller ændres. Den kompetente myndighed og agenturet skal foretage en uafhængig vurdering, der bygger på oplysninger fra luftfartsforetagendet. Vurderingen skal være forholdsmæssig, gennemsigtig og bygge på videnskabelige principper og viden.«

BILAG II

I bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 tilføjes følgende subpart FTL:

»SUBPART FTL

FLYVE- OG TJENESTETIDSBEGRÆNSNINGER SAMT HVILEBESTEMMELSER

AFSNIT 1

Generelt

ORO.FTL.100 Anvendelsesområde

Ved denne subpart fastlægges de krav, som et luftfartsforetagende og dettes besætningsmedlemmer skal opfylde i forbindelse med besætningsmedlemmers flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.

ORO.FTL.105 Definitioner

I denne subpart forstås ved:

1) »akklimatiseret«: en tilstand, hvor et besætningsmedlems døgnrytme stemmer overens med den tidszone, hvori besætningsmedlemmet befinder sig. Et besætningsmedlem anses for at være akklimatiseret til en tidszone på 2 timer omkring den lokale tid på afgangsstedet. Når den lokale tid på det sted, hvor tjeneste påbegyndes, afviger mere end 2 timer fra den lokale tid på det sted, hvor den næste tjeneste påbegyndes, anses et besætningsmedlem med henblik på beregningen af den maksimale flyvetjenesteperiode pr. dag for at være akklimatiseret i overensstemmelse med værdierne i tabel 1.

Tabel 1

Tidsforskel (t) mellem referencetid og lokal tid, hvor besætningsmedlemmet påbegynder den næste tjeneste	Tid siden påbegyndt tjeneste i referencetid				
	< 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«: akklimatiseret til lokal tid i tidszonen for afgangsstedet

»D«: akklimatiseret til den lokale tid, hvor besætningsmedlemmet påbegynder den næste tjeneste

»X«: et besætningsmedlem med ukendt akklimatiseringstilstand

2) »referencetid«: den lokale tid på mødestedet i et tidszonebånd på 2 timer omkring den lokale tid, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

3) »indkvartering«: for så vidt angår standby og opdelt tjeneste, et roligt og komfortabelt sted, hvortil offentligheden ikke har adgang, med mulighed for at kontrollere lys og temperatur, med hensigtsmæssig møblering, som giver et besætningsmedlem mulighed for at sove, med tilstrækkelig kapacitet til alle besætningsmedlemmer, som er til stede samtidig, og med adgang til mad og drikke

4) »passende indkvartering«: for så vidt angår standby, opdelt tjeneste og hvile, et separat værelse til hvert besætningsmedlem i et roligt miljø og med en seng, tilstrækkelig ventilation, mulighed for regulering af temperatur og lys og med adgang til mad og drikke

5) »udvidet flyvebesætning«: en flyvebesætning, der består af flere personer end det påkrævede mindsteantal for den pågældende flyvemaskine, og hvor hvert flyvebesætningsmedlem kan forlade sin post med henblik på hvile under flyvning og blive erstattet af et andet passende kvalificeret flyvebesætningsmedlem

6) »pause«: en periode, der tæller som en flyvetjenesteperiode (FDP), men hvori besætningsmedlemmet fritages for alle opgaver, og som er kortere end en hvileperiode

7) »udskudt mødetid«: luftfartsforetagendets udsættelse af en planlagt FDP, inden et besætningsmedlem har forladt hvilestedet

8) »afbrudt tidsplan«: et besætningsmedlems tjenesteliste, som griber ind i muligheden for at sove i det optimale tidsrum for søvn, idet den omfatter en FDP eller en kombination af FDP'er, der griber ind i, begynder eller slutter i en del af dagen eller natten, hvor et besætningsmedlem er akklimatiseret; en tidsplan kan afbrydes på grund af tidlig start, sen afslutning eller nattevagt

   a) afbrudt tidsplan af »typen tidlig«:

      i) ved »tidlig start« en tjenesteperiode, der begynder i tidsrummet mellem kl. 05:00 og 05:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til, og

      ii) ved »sen afslutning« en tjenesteperiode, der slutter i tidsrummet mellem kl. 23:00 og 01:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

   b) afbrudt tidsplan af »typen sen«:

      i) ved »tidlig start« en tjenesteperiode, der begynder i tidsrummet mellem kl. 05:00 og 06:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til, og

      ii) ved »sen afslutning« en tjenesteperiode, der slutter i tidsrummet mellem kl. 00:00 og 01:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

9) »nattevagt«: en tjenesteperiode, der griber ind i en del af tidsrummet mellem kl. 02:00 og 04:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til

10) »tjeneste«: enhver opgave, som et besætningsmedlem udfører for luftfartsforetagendet, herunder flyvetjeneste, administrativt arbejde, træning, undervisning og kontrol, positionering og visse elementer af standby

11) »tjenesteperiode«: en periode, der påbegyndes, når luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at møde til eller påbegynde tjeneste, og som afsluttes, når besætningsmedlemmet fritages for al tjeneste, herunder tjeneste efter flyvning

12) »flyvetjenesteperiode (FDP)«: en periode, der påbegyndes, når luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at møde til tjeneste, som omfatter en sektor eller en række sektorer, og som ophører, når flyvemaskinen parkeres, og motorerne standses ved afslutningen af den sidste sektor, hvor besætningsmedlemmet fungerer som tjenestegørende besætningsmedlem

13) »flyvetid«: for flyvemaskiner og motorsvævefly til rejsebrug tidsrummet fra det tidspunkt, hvor et luftfartøj forlader sin standplads for at påbegynde flyvningen, til det tidspunkt, hvor det standser på den udpegede parkeringsplads, og alle motorerne eller propellerne er standset

14) »hjemmebase«: en for besætningsmedlemmet af luftfartsforetagendet angiven lokalitet, hvor besætningsmedlemmet normalt påbegynder og afslutter en tjenesteperiode eller en række af tjenesteperioder, og hvor luftfartsforetagendet under normale omstændigheder ikke er ansvarligt for indkvartering af det pågældende besætningsmedlem

15) »lokal dag«: en 24 timers periode, der begynder kl. 00:00 lokal tid

16) »lokal nat«: en 8 timers periode mellem kl. 22:00 og 08:00 lokal tid

17) »tjenestegørende besætningsmedlem«: et besætningsmedlem, der i en flyvemaskine udfører opgaver, der tæller som en sektor

18) »positionering«: befordring på luftfartsforetagendets foranledning af et ikke-tjenestegørende besætningsmedlem fra et sted til et andet, undtagen:

— rejsetiden fra et privat hvilested til et angivet mødested på hjemmebasen og vice versa, og

— tiden, der medgår til lokal transfer fra et hvilested til påbegyndelse af tjenesten og vice versa

19) »hvilefacilitet«: en køje eller et sæde med ben- og fodstøtte, der giver besætningsmedlemmer mulighed for at sove om bord på et luftfartøj

20) »tilkaldevagt«: en periode, hvor luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at stå til rådighed for at modtage indkaldelse til FDP, positionering eller anden tjeneste med et behørigt varsel på mindst 10 timer

21) »hvileperiode«: en sammenhængende, uafbrudt og nærmere bestemt periode efter tjeneste eller før tjeneste, hvor et besætningsmedlem er fritaget for enhver tjeneste, standby og tilkaldevagt

22) »turnus«: en tjeneste eller en række af tjenester, herunder mindst én flyvetjeneste, og hvileperioder uden for hjemmebasen, som starter ved hjemmebasen og slutter ved hjemkomst til hjemmebasen med henblik på en hvileperiode, hvor luftfartsforetagendet ikke længere er ansvarligt for besætningsmedlemmets indkvartering

23) »en enkelt dag fri fra tjeneste«: fritagelse fra enhver tjeneste og standby i en periode bestående af en enkelt dag og to lokale nætter, der er varslet på forhånd, for at overholde bestemmelserne i Rådets direktiv 2000/79/EF (*) En hvileperiode kan indgå som en del af en enkelt dag fri fra tjeneste

24) »sektor«: segmentet af en FDP mellem et luftfartøjs første manøvrering fra standpladsen med henblik på start og til det parkeres på den tildelte standplads efter landing

25) »standby«: en på forhånd bekendtgjort og nærmere bestemt periode, hvor luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at stå til rådighed for at modtage indkaldelse til flyvning, positionering eller anden tjeneste uden mellemliggende hvileperiode

26) »standby i lufthavn«: standby, der gennemføres i lufthavnen

27) »anden standby«: standby, der gennemføres enten i hjemmet eller i en passende indkvartering

28) »window of circadian low (WOCL)«: tidsrummet mellem kl. 02:00 og 05:59 i den tidszone, som et besætningsmedlem er akklimatiseret til.

ORO.FTL.110 Luftfartsforetagendets ansvar

Luftfartsforetagendet skal:

a) udarbejde tjenestelister, som bekendtgøres i så god tid i forvejen, at besætningsmedlemmer kan planlægge fyldestgørende hviletid

b) sikre, at flyvetjenesteperioder planlægges på en sådan måde, at besætningsmedlemmer er tilstrækkeligt udhvilede, således at de under alle forhold kan udføre deres arbejde på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau

c) angive mødetider, der giver den nødvendige tid til opgaver på jorden

d) tage hensyn til sammenhængen mellem hyppighed af og mønster for flyvetjenesteperioder og hvileperioder og tage behørigt hensyn til den kumulative virkning af lang tjenestetid kombineret med minimumshvileperioder

e) ved tildelingen af tjenestetid undgå uhensigtsmæssig praksis, der forårsager alvorlig afbrydelse af et normalt søvn-/arbejdsmønster, f.eks. skiftevis dag- og nattjeneste

(*) EFT L 302 af 1.12.2000, s. 57.

f) overholde bestemmelserne angående afbrudte tidsplaner, jf. ARO.OPS.230

g) sikre, at hvileperioden er tilstrækkelig lang til, at besætningen overvinder virkningerne af forudgående tjenestetider og er veludhvilet ved påbegyndelsen af den efterfølgende flyvetjenesteperiode

h) planlægge tilbagevendende forlængede hvileperioder og meddele disse til besætningsmedlemmerne i tilstrækkelig god tid i forvejen

i) planlægge flyvetjeneste således, at den er afsluttet inden for den fastsatte flyvetjenesteperiode, hvori der medregnes den nødvendige tid til forberedelse af flyvningen, selve sektoren og turnaround-tiden

j) ændre en plan og/eller besætningens sammensætning, hvis den faktiske operation overskrider den maksimale flyvetjenesteperiode på mere end 33 % af flyvetjenesten efter den pågældende plan i den deraf omfattede periode.

ORO.FTL.115 Besætningsmedlemmernes ansvar

Besætningsmedlemmer skal:

a) overholde CAT.GEN.MPA.100, litra b), i bilag IV (del-CAT), og

b) i størst mulig udstrækning gøre brug af de disponible hvilemuligheder og -faciliteter og tilbringe deres hvileperioder på passende måde.

ORO.FTL.120 Håndtering af risiko for træthed (Fatigue Risk Management — FRM)

a) Når FRM kræves i henhold til denne subpart eller en relevant certificeringsspecifikation, skal luftfartsforetagendet udforme, gennemføre og opretholde et FRM-system som en integreret del af sit administrationssystem. FRM-systemet skal sikre overensstemmelse med de væsentlige krav i punkt 7.f, 7.g og 8.f i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. FRM-systemet skal beskrives i driftshåndbogen.

b) Det udformede, gennemførte og opretholdte FRM-system skal gøre det muligt løbende at forbedre FRM's overordnede præstationer, og det skal omfatte:

1) en beskrivelse af luftfartsforetagendets filosofi og principper med hensyn til håndtering af risiko for træthed, og denne omtales som FRM-politikken

2) dokumentation af alle processer i FRM-systemet, herunder en proces for bevidstgørelse af personalet om sit ansvar og proceduren for ændring af denne dokumentation

3) videnskabelige principper og viden

4) en proces for fareidentifikation og risikovurdering, der muliggør styring af operationelle risici, der opstår for luftfartsforetagendet som følge af vedvarende træthed blandt besætningsmedlemmerne

5) en proces for risikoreduktion, der omfatter korrigerende foranstaltninger, som skal gennemføres omgående med henblik på at reducere de risici, der opstår for luftfartsforetagendet som følge af vedvarende træthed blandt besætningsmedlemmerne, løbende overvågning og regelmæssig vurdering af den opnåede reduktion af risikoen for træthed i kraft af disse foranstaltninger

6) FRM-sikkerhedsstyring

7) processer til fremme af FRM-systemet.

c) FRM-systemet skal svare til specifikationssystemet for flyvetid, luftfartsforetagendets størrelse samt arten og kompleksiteten af dets aktiviteter under hensyntagen til de farer og risici, der er forbundet med disse aktiviteter og det relevante specifikationssystem for flyvetid.

d) Luftfartsforetagendet skal iværksætte korrigerende foranstaltninger, når FRM-sikkerhedsstyringen påviser, at de krævede sikkerhedsresultater ikke opnås.

ORO.FTL.125 Specifikationssystemer for flyvetid

a) Luftfartsforetagender skal udforme, gennemføre og opretholde specifikationssystemer for flyvetid, som er af relevans for den eller de typer af udførte operationer, og som er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008, denne subpart og anden gældende lovgivning, herunder direktiv 2000/79/EF.

b) Den kompetente myndighed skal godkende specifikationssystemer for flyvetid, og herunder tilhørende FRM-systemer hvor det er påkrævet, inden de gennemføres.

c) Ved godtgørelsen af overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og denne subpart skal luftfartsforetagendet anvende de gældende certificeringsspecifikationer, som agenturet har udstedt. Ønsker luftfartsforetagendet at afvige fra disse certificeringsspecifikationer i overensstemmelse med artikel 22, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008, skal det forelægge den kompetente myndighed en udførlig beskrivelse af den påtænkte afvigelse, inden den gennemføres. Beskrivelsen skal omfatte revisioner af håndbøger eller procedurer, der kan være relevante, og en vurdering, der viser, at kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og denne subpart overholdes.

d) Med henblik på ARO.OPS.235, litra d), skal luftfartsforetagendet senest to år efter gennemførelsen af en afvigelse eller fravigelse indsamle data vedrørende den indrømmede afvigelse eller fravigelse og analysere disse data ved hjælp af videnskabelige principper med henblik på at vurdere afvigelsens eller fravigelsens indvirkninger på flyvebesætningens træthed. Denne analyse skal fremlægges i form af en rapport til den kompetente myndighed.

AFSNIT 2

Erhvervsmæssige luftfartsforetagender

ORO.FTL.200 Hjemmebase

Et luftfartsforetagende skal udpege en hjemmebase for hvert besætningsmedlem.

ORO.FTL.205 Flyvetjenesteperiode (FDP)

a) Luftfartsforetagendet skal:

1) angive mødetider, der er hensigtsmæssige for hver enkelt operation under hensyntagen til ORO.FTL.110, litra c)

2) fastlægge procedurer, der angiver, hvordan luftfartøjschefen — under særlige omstændigheder, som kan føre til alvorlig træthed — efter at have drøftet sagen med de berørte besætningsmedlemmer skal nedskære den faktiske FDP og/eller forøge hvileperioden for at undgå enhver negativ indvirkning på sikkerheden under flyvningen.

b) Maksimal basis-FDP pr. dag

1) Den maksimale FDP pr. dag skal uden forlængelse for akklimatiserede besætningsmedlemmer være i overensstemmelse med følgende tabel:

Tabel 2

Maksimal FDP pr. dag — akklimatiserede besætningsmedlemmer

Påbegyndelse af FDP i referencetid	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) Den maksimale FDP pr. dag, når akklimatiseringstilstanden for besætningsmedlemmer ikke kendes, skal være i overensstemmelse med følgende tabel:

Tabel 3

Besætningsmedlemmer med ukendt akklimatiseringstilstand

Maksimal FDP pr. dag i henhold til sektorer						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3) Den maksimale FDP pr. dag, når akklimatiseringstilstanden for besætningsmedlemmer ikke kendes, og når luftfartsforetagendet har gennemført et FRM-system, skal være i overensstemmelse med følgende tabel:

Tabel 4

Besætningsmedlemmer med ukendt akklimatiseringstilstand under FRM

Værdierne i den følgende tabel gælder, hvis luftfartsforetagendets FRM-system løbende overvåger, at de krævede sikkerhedsstandarder overholdes.

Maksimal FDP pr. dag i henhold til sektorer						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) FDP med forskellig mødetid for flyvebesætning og kabinebesætning

Når kabinebesætningen har brug for mere tid end flyvebesætningen til deres briefing før flyvning for den samme sektor eller række af sektorer, kan kabinebesætningens FDP forlænges med forskellen mellem kabinebesætningens og flyvebesætningens mødetid. Forskellen må ikke overstige 1 time. Den maksimale FDP pr. dag for kabinebesætningen skal baseres på det tidspunkt, hvor flyvebesætningen møder til deres FDP, men FDP'en skal starte på kabinebesætningens mødetid.

d) Maksimal FDP pr. dag for akklimatiserede besætningsmedlemmer med forlængelse uden hvile under flyvning

1) Den maksimale FDP pr. dag kan forlænges med op til en time højst 2 gange i løbet af 7 på hinanden følgende dage. I så fald:

i) forøges minimumshvileperioden før og efter flyvningen med 2 timer, eller

ii) forøges hvileperioden efter flyvningen med 4 timer.

2) Når forlængelserne sker i forbindelse med flere på hinanden følgende FDP'er, skal de yderligere hvileperioder før og efter flyvning mellem de to forlængede FDP'er som påkrævet i afsnit 1 være fortløbende.

3) Forlængelse skal planlægges på forhånd og skal være begrænset til højst:

i) fem sektorer, når en FDP ikke griber ind i WOCL-tidsfasen, eller

ii) fire sektorer, når en FDP griber ind i WOCL-tidsfasen med op til 2 timer, eller

iii) to sektorer, når en FDP griber ind i WOCL-tidsfasen med mere end 2 timer.

4) Forlængelse af den maksimale basis-FDP pr. dag uden hvile under flyvning må ikke kombineres med forlængelser med henblik på hvile under flyvning eller opdelt tjeneste i samme tjenesteperiode.

5) I specifikationssystemer for flyvetid skal der angives grænser for forlængelse af den maksimale basis-FDP pr. dag i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation, under hensyntagen til:

i) det antal sektorer, der flyves, og

ii) indgreb i WOCL-tidsfasen.

e) Maksimal FDP pr. dag med forlængelse på grund af hvile under flyvning

I specifikationssystemer for flyvetid skal der angives betingelser for forlængelse af den maksimale basis-FDP pr. dag med hvile under flyvning i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation, under hensyntagen til:

i) det antal sektorer, der flyves,

ii) den minimumshvileperiode under flyvning, der er tildelt hvert besætningsmedlem

iii) typen af hvilefaciliteter under flyvning, og

iv) udvidelsen af basisflyvebesætningen.

f) Uforudsete omstændigheder under gennemførelsen af flyvningen — luftfartøjschefens beføjelser

1) Luftfartøjschefens ændring af grænserne for flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder i tilfælde af uforudsete omstændigheder under flyveoperationer, som begynder på eller efter mødetiden, skal være i overensstemmelse med følgende:

i) den maksimale FDP pr. dag efter anvendelse af ORO.FTL.205, litra b) og e), eller ORO.FTL.220 må ikke forøges med mere end 2 timer, medmindre flyvebesætningen er blevet udvidet; i så fald kan den maksimale flyvetjenesteperiode forøges med højst 3 timer

ii) overskrides den tilladte forøgelse i den sidste sektor inden for en FDP på grund af uforudsete omstændigheder efter start, kan flyvningen fortsætte til det planlagte bestemmelsessted eller til en alternativ flyveplads, og

iii) hvileperioden efter denne FDP kan nedskæres, men den kan aldrig være mindre end 10 timer.

2) Under uforudsete omstændigheder, som kan føre til alvorlig træthed, skal luftfartøjschefen nedskære den faktiske flyvetjenestetid og/eller forøge hvileperioden for at undgå enhver negativ indvirkning på flyvesikkerheden.

3) Luftfartøjschefen skal høre alle besætningsmedlemmer om deres årvågenhed, inden vedkommende træffer beslutning om ændringer som omhandlet i afsnit 1 og 2.

4) Luftfartøjschefen skal rapportere til luftfartsforetagendet, når en FDP forøges, eller en hvileperiode nedskæres efter luftfartøjschefens skøn.

5) Når forøgelsen af en FDP eller nedskæringen af en hvileperiode overstiger en time, skal der senest 28 dage efter begivenheden fremsendes en genpart af rapporten med tilføjelse af luftfartsforetagendets kommentarer til den kompetente myndighed.

6) Luftfartsforetagendet skal gennemføre en undersøgelse uden elementer af straf af luftfartøjschefens skønsmæssige ændringer i henhold til denne bestemmelse og redegøre for den i driftshåndbogen.

g) Uforudsete omstændigheder under flyveoperationer — udskudt mødetid.

Luftfartsforetagendet skal fastlægge procedurer i driftshåndbogen for udskudt mødetid i tilfælde af uforudsete omstændigheder i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation.

ORO.FTL.210 Flyvetider og tjenesteperioder

a) Det samlede antal tjenesteperioder, som et besætningsmedlem skal gøre tjeneste i, må ikke overstige:

1) 60 tjenestestimer i 7 på hinanden følgende dage

2) 110 tjenestetimer i 14 på hinanden følgende dage, og

3) 190 tjenestetimer i 28 på hinanden følgende dage fordelt så jævnt som praktisk muligt på hele perioden.

b) Den samlede flyvetid i sektorer, hvor et besætningsmedlem udpeges som tjenestegørende besætningsmedlem, må ikke overstige:

1) 100 timers flyvetid i 28 på hinanden følgende dage

2) 900 timers flyvetid i et kalenderår, og

3) 1 000 timers flyvetid i 12 på hinanden følgende kalendermåneder.

c) Tjeneste efter flyvning tæller som tjenesteperiode. Luftfartsforetagendet skal i sin driftshåndbog angive minimumsperioden for tjeneste efter flyvning.

ORO.FTL.215 Positionering

Hvis luftfartsforetagendet positionerer besætningsmedlemmer, gælder følgende:

a) Positionering efter mødetiden, men inden en flyvning, indgår som en del af FDP, men tæller ikke som en sektor.

b) Al positioneringstid tæller som tjenesteperiode.

ORO.FTL.220 Opdelt tjeneste

Følgende betingelser skal overholdes for at udvide den maksimale basis-FDP pr. dag på grund af en pause på jorden:

a) I specifikationssystemer for flyvetid skal følgende angives for opdelt tjeneste i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation:

1) minimumsvarigheden af en pause på jorden, og

2) muligheden for at forlænge FDP som angivet i ORO.FTL.205, litra b), under hensyntagen til varigheden af pausen på jorden, de hvilefaciliteter, der tilbydes besætningsmedlemmerne, og andre relevante faktorer.

b) Hele pausen på jorden tæller som FDP.

c) Opdelt tjeneste må ikke efterfølge en forkortet hvileperiode.

ORO.FTL.225 Standby og tjeneste i lufthavn

Hvis et luftfartsforetagende indkalder besætningsmedlemmer til standby eller tjeneste i en lufthavn, gælder følgende i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation:

a) Standby og tjeneste i en lufthavn angives på tjenestelisten, og tidspunktet for påbegyndelse og afslutning af standby skal fastlægges og bekendtgøres på forhånd for de pågældende besætningsmedlemmer, så de kan planlægge fyldestgørende hviletid.

b) Et besætningsmedlem anses for at være på standby i lufthavnen fra mødetiden på mødestedet, til den angivne standbyperiode udløber.

c) Standby i lufthavn skal medregnes fuldt ud som tjenesteperiode med henblik på ORO.FTL.210 og ORO.FTL.235.

d) Tjeneste i lufthavnen medregnes fuldt ud i tjenesteperioden, og FDP medregnes fuldt ud fra mødetiden til tjeneste i lufthavnen.

e) Når et besætningsmedlem er på standby i lufthavn, skal luftfartsforetagendet stille indkvartering til rådighed.

f) I specifikationssystemer for flyvetid angives følgende elementer:

1) den maksimale varighed af enhver standby

2) indvirkningen af den tid, der er brugt på standby, på den maksimale FDP, der kan indkaldes til, under hensyntagen til hvilefaciliteter, der tilbydes besætningsmedlemmet og andre relevante faktorer som f.eks.:

— behovet for, besætningsmedlemmet umiddelbart er parat til tjeneste

— hvorvidt standby berører søvnperioder

— tilstrækkeligt varsel til at sikre mulighed for at sove mellem indkaldelse til tjeneste og den tildelte FDP

3) minimumshvileperioden efter standby, som ikke fører til indkaldelse til FDP

4) hvordan tid, som er brugt på anden standby end standby i lufthavn, medregnes i det akkumulerede antal tjenesteperioder.

ORO.FTL.230 Tilkaldevagt

Hvis et luftfartsforetagende indkalder besætningsmedlemmer til tilkaldevagt, gælder følgende krav i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation:

a) tilkaldevagt angives på tjenestelisten

b) i specifikationssystemer for flyvetid angives følgende elementer:

1) den maksimale varighed af enhver enkelt periode på tilkaldevagt

2) antallet af sammenhængende dage på tilkaldevagt, som et besætningsmedlem kan indkaldes til.

ORO.FTL.235 Hvileperioder

a) Minimumshvileperiode på hjemmebase.

1) Minimumshvileperioden inden en FDP, der påbegyndes på hjemmebasen, skal være mindst lige så lang som den forudgående tjenesteperiode, dog mindst 12 timer.

2) Uanset punkt 1) gælder de minimumshvileperioder, der er fastsat i litra b), hvis luftfartsforetagendet tilbyder besætningsmedlemmet passende indkvartering på hjemmebasen.

b) Minimumshvileperiode på et andet sted end hjemmebasen.

Minimumshvileperioden inden en FDP, der påbegyndes på et andet sted end hjemmebasen, skal være mindst lige så lang som den forudgående tjenesteperiode, dog mindst 10 timer. Denne periode skal sikre mulighed for søvn i mindst 8 timer ud over tid til befordring og fysiologiske behov.

c) Reducerede hvileperioder

Uanset litra a) og b) kan minimumshvileperioderne reduceres i specifikationssystemer for flyvetid i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for den pågældende type operation, under hensyntagen til følgende elementer:

1) den reducerede minimumshvileperiode,

2) forøgelsen af den efterfølgende hvileperiode, og

3) reduktionen af FDP efter den reducerede hvileperiode.

d) Tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering

I specifikationssystemer for flyvetid angives tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering med henblik på at kompensere for akkumuleret træthed. Tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering skal være på mindst 36 timer, herunder 2 lokale nætter, og tiden mellem afslutningen på en tilbagevendende forlænget hvileperiode og starten på den næste forlængede hvileperiode må aldrig overstige 168 timer. Den tilbagevendende forlængede hvileperiode til restituering forøges med 2 lokale dage to gange hver måned.

e) I specifikationssystemer for flyvetid angives yderligere hvileperioder i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer for at kompensere for:

1) virkningerne af tidszoneforskelle og forlængelser af FDP

2) yderligere akkumuleret træthed som følge af afbrudte tidsplaner, og

3) ændring af hjemmebase.

ORO.FTL.240 Forplejning

a) I FDP skal der være mulighed for at indtage mad og drikke for at undgå enhver negativ påvirkning af et besætningsmedlems præstationsevne, og dette gælder navnlig, når FDP overstiger 6 timer.

b) Luftfartsforetagendet skal i sin driftshåndbog angive, hvordan besætningsmedlemmets forplejning sikres i forbindelse med FDP.

ORO.FTL.245 Registrering af hjemmebase, flyvetider samt tjeneste- og hvileperioder

a) Luftfartsforetagendet skal for hver periode på 24 måneder opbevare:

1) individuelle registreringer for hvert besætningsmedlem, herunder:

i) flyvetider

ii) påbegyndelse, varighed og afslutning for hver tjenesteperiode og FDP

iii) hvileperioder og dage med fritagelse for alle opgaver, og

iv) tildelt hjemmebase.

2) Rapporter om forlængede flyvetjenesteperioder og reducerede hvileperioder.

b) Efter anmodning skal luftfartsforetagendet stille kopier af individuelle registreringer over flyvetider samt tjeneste- og hvileperioder til rådighed for:

1) det pågældende besætningsmedlem, og

2) et andet luftfartsforetagende, hvis besætningsmedlemmet er eller bliver besætningsmedlem hos det pågældende luftfartsforetagende.

c) Registreringer omhandlet i CAT.GEN.MPA.100, litra b), nr. 5), vedrørende besætningsmedlemmer, der gør tjeneste hos mere end ét luftfartsforetagende, opbevares i 24 måneder.

ORO.FTL.250 Træning i håndtering af træthed

a) Luftfartsforetagendet skal give en grunduddannelse og periodisk træning i håndtering af træthed til besætningsmedlemmer, personale med ansvar for udformning og opretholdelse af tjenestelister samt berørte ledende medarbejdere.

b) Denne træning skal følge et træningsprogram, som fastlægges af luftfartsforetagendet og beskrives i driftshåndbogen. Træningsplanen skal omfatte de mulige årsager til og virkninger af træthed samt foranstaltninger til modvirkning af træthed.«