2026/1979

13.11.2026

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2026/1979

af 8. september 2026

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for lufttaxioperationer, ambulancetjenester og operationer med én pilot

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 32, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([2]) fastsættes tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer, herunder flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser (FTL) for luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, der anvendes til planlagte operationer og charteroperationer.

(2) Ved udarbejdelsen af FTL-kravene til luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT-operatører), jf. forordning (EU) nr. 965/2012, blev det besluttet at behandle FTL for lufttaxioperationer, ambulancetjenester og operationer med én pilot på et senere tidspunkt for at gøre det muligt at indsamle videnskabelig dokumentation for de faktorer, der påvirker trætheden under disse operationer.

(3) I overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, i forordning (EU) nr. 965/2012 er FTL for luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, der anvendes til lufttaxioperationer, ambulancetjenester (AEMS) og operationer med én pilot, underlagt kravene i den nationale lovgivning, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([3]) og i subpart Q i bilag III til nævnte forordning. Denne undtagelse bør forblive gyldig, indtil de nye foranstaltninger begynder at finde anvendelse i henhold denne forordning.

(4) Kravene i subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 blev udarbejdet med henblik på planlagte operationer og charteroperationer med flere besætningsmedlemmer. De finder dog også anvendelse på lufttaxioperationer på bestilling, AEMS-operationer og operationer med én pilot på trods af forskellene mellem disse operationer og operationer med flere besætningsmedlemmer og den anvendte luftfartøjstype. Subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 fastsætter heller ikke en maksimal flyvetjenesteperiode pr. dag for operationer med én pilot og AEMS-operationer og indeholder ikke bestemmelser om standby, hvile under flyvning og opdelt tjeneste. Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres, så den omfatter passende flyvetidsbegrænsninger for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner for så vidt angår lufttaxioperationer, AEMS-operationer og operationer med én pilot.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) En pilots opgaver i forbindelse med luftfartsoperationer såsom lufttaxi og AEMS adskiller sig væsentligt fra en pilots opgaver i forbindelse med planlagte operationer eller charteroperationer, da lufttaxi- og AEMS-piloter typisk flyver færre, men længere ture. Lufttaxi- og AEMS-operationer kræver 24-timers aktivitet, der kan omfatte skifteholdsarbejde, natflyvninger, uregelmæssige og uforudsigelige arbejdsplaner samt hyppige tidszoneskift. Der bør derfor skabes en rimelig balance mellem præskriptivt baserede og præstationsbaserede regler, da anvendelse af lignende regler, der er udformet til fundamentalt forskellige operationsforhold, vil være i strid med målet om at sikre et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen.

(6) Der bør indføres specifikke afbødende foranstaltninger i overensstemmelse med de mål for beskyttelse mod risici, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139, for at afspejle de operationelle realiteter i sektoren, herunder arten af lufttaxi- og AEMS-flyvninger, som ikke er tilgængelige for offentligheden, samt typen og omfanget af operationer, som er mindre komplekse og involverer mindre komplekse flyvemaskiner end planlagte eller chartrede tjenester. Hver enkelt af disse afbødende foranstaltninger bør være målrettet og imødegå identificerede træthedsrisici, som følger af særlige arbejdsplaner, tjenesteperioder eller hvileordninger.

(7) For bedre at kunne tage højde for særlige nationale hensyn eller en særlig operationel praksis bør medlemsstaterne have mulighed for at fravige visse af de bestemmelser, der indføres ved denne forordning, eller afvige fra de tilhørende certificeringsspecifikationer ved at anvende krav, hvis sikkerhedsniveau som minimum svarer til bestemmelserne i denne forordning. Eventuelle fravigelser af eller afvigelser fra denne forordning bør meddeles, og de bør overholde reglerne i artikel 71 og artikel 76, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139, hvorved der sikres gennemsigtige og ikke-diskriminerende afgørelser på grundlag af objektive kriterier.

(8) For at sikre en gnidningsløs overgang fra den gældende subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og medlemsstaternes nationale bestemmelser bør operatørerne og medlemsstaternes kompetente myndigheder have tilstrækkelig tid til at ajourføre deres operationelle dokumenter, implementere passende softwareværktøjer og uddanne relevant personale til at overholde de nye foranstaltninger. Anvendelsesdatoen for denne forordning bør derfor udskydes.

(9) Punkt ARO.OPS.235 i bilag II og ORO.FTL.125 i bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 bør ajourføres for at bringe dem i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 og fjerne forældede henvisninger, uden at dette medfører negative økonomiske, sociale eller administrative konsekvenser for flybesætninger, operatører eller kompetente myndigheder. For at støtte de nationale kompetente myndigheder i ajourføringen af deres godkendelsesprocedurer bør disse punkter finde anvendelse på planlagte operationer og charteroperationer fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.

(10) Selv om de eksisterende lovgivningsmæssige rammer allerede kræver, at medlemsstaternes kompetente myndigheder overvåger og følger op på indberettede sikkerhedsrelaterede begivenhed inden for civil luftfart for at sikre det højest mulige luftfartssikkerhedsniveau og afbøde de risici, der er forbundet med træthed, er det vigtigt, at gennemførelsen af de nye regler overvåges aktivt af medlemsstaterne og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«), som i henhold til artikel 85, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 har beføjelse til at foretage inspektioner og andre overvågningsaktiviteter med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af nævnte forordning og af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

(11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med agenturets udtalelse nr. 02/2026 ([4]), som er afgivet i henhold til artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 –

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022026.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) I artikel 2, første afsnit, tilføjes følgende som nr. 16), 17) og 18):

»16) »ambulancetjeneste med flyvemaskine (AEMS)«: en flyvning med en flyvemaskine, hvor øjeblikkelig og hurtig transport er afgørende, og som har alle følgende kendetegn:

a) formålet er at lette den akutte lægehjælp ved at transportere en eller flere af følgende:

i) lægepersonale

ii) lægemidler og medicinsk udstyr (udstyr, blod, organer og lægemidler)

iii) syge eller kvæstede personer og andre direkte berørte personer

b) den omfatter sektorer, der flyves for at positionere en flyvemaskine med henblik på at befordre personer som omhandlet i litra a), nr. i) eller iii), eller transportere medicinsk udstyr som omhandlet i litra a), nr. ii), eller for at returnere flyvemaskinen til AEMS-operationsbasen

17) »planlagt operation«: en række flyvninger med samtlige nedenstående kendetegn:

i) For hver flyvning udbydes pladser eller kapacitet til fragt eller post til salg på individuel basis til offentligheden, enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer

ii) driften sker således, at trafikken mellem de samme to eller flere lufthavne afvikles på en af følgende måder:

— i henhold til en offentliggjort fartplan

— med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger.

18) »charteroperation«: en ikke-planlagt erhvervsmæssig lufttransportoperation på bestilling med en flyvemaskine med en MOPSC på 20 sæder eller derover.«

2 Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

Flyvetidsbegrænsninger

1. Erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner med henblik på planlagte operationer og charteroperationer er omfattet af kravene i subpart FTL (A) i bilag III. Erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner med henblik på ambulancetjeneste og lufttaxioperationer er omfattet af kravene i subpart FTL (B) i bilag III.

2. For så vidt angår flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser skal erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikopter være i overensstemmelse med de nationale forskrifter i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted.

3. For så vidt angår flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser skal ikkeerhvervsmæssige operationer, herunder ikkeerhvervsmæssige specialoperationer, med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt erhvervsmæssige specialoperationer med flyvemaskiner og helikoptere, være i overensstemmelse med de nationale forskrifter i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted eller, hvis operatøren ikke har et hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl.

4. For så vidt angår flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser skal en IAM-operatør opfylde kravene i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, eller, hvis operatøren ikke har noget hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl.«

3) Artikel 9b, stk. 1, affattes således:

»1. Agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder overvåger effektiviteten af de i denne forordning fastsatte flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser.«

4) Bilag II ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

5) Bilag III ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

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

Den finder anvendelse fra den 15. oktober 2028.

Dog finder bilag I og bilag II, punkt 4), anvendelse fra den 3. december 2026.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. september 2026.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

I bilag II (del-ARO) til forordning (EU) nr. 965/2012 affattes punkt ARO.OPS.235 således:

»**ARO.OPS.235 Godkendelse af individuelle specifikationssystemer for flyvetid (IFTSS'er) for luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner**

a) Den kompetente myndighed skal godkende et individuelt specifikationssystem for flyvetid (IFTSS) for et luftfartsforetagende, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, hvis den konkluderer, at det pågældende IFTSS opfylder alle følgende betingelser:

   1) det er relevant for den eller de typer operationer, der udføres

   2) det opfylder de relevante væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 og de relevante gennemførelsesbestemmelser til nævnte forordning

   3) det er certificeret i overensstemmelse med de relevante certificeringsspecifikationer

   4) det er i overensstemmelse med anden gældende national lovgivning, der følger af gennemførelsen af direktiv 2000/79/EF.

b) Når den kompetente myndighed agter at godkende et IFTSS, der afviger fra de gældende certificeringsspecifikationer, som agenturet har vedtaget, indhenter den først en udtalelse fra agenturet i overensstemmelse med artikel 76, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139. Agenturet afgiver udtalelse senest tre måneder efter at have modtaget al nødvendig dokumentation fra den kompetente myndighed.

c) Den kompetente myndighed og det berørte luftfartsforetagende tager hensyn til den udtalelse, som agenturet har vedtaget i henhold til artikel 76, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139. Inden den kompetente myndighed godkender det i litra b) omhandlede IFTSS, sikrer den, at luftfartsforetagendet har vurderet og afbødet de dermed forbundne træthedsrisici, så disse er på et acceptabelt niveau.

d) Efter en indledende anvendelsesperiode underkastes et godkendt IFTSS, der afviger fra de gældende certificeringsspecifikationer, som agenturet har vedtaget, en vurdering for at afgøre, om afvigelserne bør bekræftes 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 (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

(1) Titlen på subpart FTL affattes således:

»SUBPART FTL (A)

FLYVE- OG TJENESTETIDSBEGRÆNSNINGER SAMT HVILEBESTEMMELSER FOR PLANLAGTE OPERATIONER OG CHARTEROPERATIONER MED FLYVEMASKINER«

(2) Punkt ORO.FTL.100 affattes således:

»**ORO.FTL.100 Anvendelsesområde**

I denne subpart fastsættes de krav, som en luftfartsoperatør og dens flyve- og kabinebesætningsmedlemmer skal opfylde med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for flybesætninger, der udfører erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT) med flyvemaskiner med henblik på planlagte operationer og charteroperationer.«

(3) Punkt ORO.FTL.120 affattes således:

»**ORO.FTL.120 System til håndtering af risiko for træthed (Fatigue Risk Management System – FRMS)**

a) Når der kræves et system til håndtering af risiko for træthed (FRMS) i henhold til denne subpart eller de relevante certificeringsspecifikationer, skal luftfartsforetagendet udforme, gennemføre og opretholde et FRMS som en integreret del af sit administrationssystem. FRMS skal beskrives i en særskilt vejledning eller i driftshåndbogen.

b) FRMS skal sikre en løbende forbedring af den overordnede effektivitet af luftfartsforetagendets håndtering af træthedsrisici og skal omfatte samtlige nedenstående elementer:

1) en beskrivelse af følgende:

i) luftfartsforetagendets filosofi, principper og ansvar med hensyn til FRMS, benævnt »FRMS-politikken«

ii) ledelsens, flybesætningens og andet personales roller og ansvar med hensyn til FRMS

iii) de særlige FRMS-strukturer, herunder en fatigue safety action-gruppe (FSAG) og rollefordelingen heri

2) dokumentation af alle FRMS-processer, herunder en proces for bevidstgørelse af flybesætningen og andet personalet om deres 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 flybesætningsmedlemmerne

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 flybesætningsmedlemmerne, løbende overvågning og regelmæssig vurdering af virkningen af afbødende foranstaltninger

6) FRMS-sikkerhedsstyring

7) processer til fremme af FRMS.

c) FRMS skal svare til luftfartsforetagendets individuelle specifikationssystem for flyvetid, luftfartsforetagendets størrelse samt arten og kompleksiteten af dets aktiviteter under hensyntagen til de farer og risici, der er forbundet med disse aktiviteter.

d) Luftfartsforetagendet skal iværksætte afbødende foranstaltninger, når FRMS-sikkerhedsstyringen påviser, at de krævede sikkerhedsresultater ikke opnås.«

(4) Punkt ORO.FTL.125 affattes således:

»**ORO.FTL.125 Individuelle specifikationssystemer for flyvetid (IFTSS'er) for operatører, der foretager planlagte operationer og charteroperationer**

a) Luftfartsforetagender skal udforme, gennemføre og opretholde et individuelt specifikationssystem for flyvetid (IFTSS), der:

1) er relevant for den eller de typer af operationer, der udføres

2) opfylder de relevante væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 og de relevante gennemførelsesbestemmelser til nævnte forordning

3) er i overensstemmelse med anden gældende lovgivning, herunder national lovgivning, der følger af gennemførelsen af direktiv 2000/79/EF.

b) Ved godtgørelsen af overensstemmelse med litra a) skal luftfartsforetagendet anvende de gældende certificeringsspecifikationer, som agenturet har udstedt.

1) Agter luftfartsforetagendet at afvige fra de gældende certificeringsspecifikationer, skal det sammen med ansøgningen om IFTSS-godkendelse forelægge den kompetente myndighed en risikovurdering, der omfatter alle følgende elementer:

i) en detaljeret beskrivelse af den foreslåede afvigelse

ii) en vurdering af de dermed forbundne træthedsrisici og de tilsvarende afbødende foranstaltninger for at sikre, at risikoniveauet forbliver acceptabelt

iii) eventuelle relevante ændringer af håndbøger eller procedurer.

Hvis luftfartsforetagendet har til hensigt at afvige fra de gældende certificeringsspecifikationer, skal det også over for den kompetente myndighed påvise, at det har taget behørigt hensyn til den udtalelse, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 76, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139.

c) Inden gennemførelsen skal IFTSS – herunder om nødvendigt et FRMS eller en passende håndtering af risiko for træthed (FRM) – godkendes af den kompetente myndighed i overensstemmelse med punkt ARO.OPS.235 i bilag II (del-ARO).

d) Med henblik på den vurdering, der er omhandlet i punkt ARO.OPS.235, litra d), i bilag II (del-ARO), skal luftfartsforetagendet senest to år efter gennemførelsen af et IFTSS, der afviger fra de gældende certificeringsspecifikationer, der er udstedt af agenturet, indsamle data vedrørende den godkendte afvigelse og analysere dem ved hjælp af videnskabeligt forsvarlige principper for at vurdere dens indvirkning på flybesætningens træthed. Resultaterne af denne analyse forelægges den kompetente myndighed i form af en rapport.«

(5) I punkt ORO.FTL.205, litra b), tilføjes følgende som nr. 4) og 5):

»4) Den maksimale basis-FDP pr. dag for et akklimatiseret flybesætningsmedlem, der gør tjeneste med en flyvebesætning med én pilot, er en af følgende:

(1) i overensstemmelse med følgende tabel, forudsat at flyvetiden for hver sektor er begrænset til fire timer med autopilot og til to timer uden autopilot:

Tabel 5

Maksimal basis-FDP pr. dag – akklimatiseret flybesætning – operationer med én pilot

Påbegyndelse af FDP i referencetid	FDP'ens varighed i timer						
	Op til 4 sektorer	5 sektorer	6 sektorer	7 sektorer	8 sektorer	9 sektorer	10 eller flere sektorer
0600-0659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
0700-0759	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00

Påbegyndelse af FDP i referencetid	FDP'ens varighed i timer						
	Op til 4 sektorer	5 sektorer	6 sektorer	7 sektorer	8 sektorer	9 sektorer	10 eller flere sektorer
0800-1259	11:00	10:15	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00
1300-1429	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00
1430-1659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
1700-2159	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
2200-0359	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
0400-0559	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00

(2) 10 timer, uanset antallet af sektorer, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

A) operationen finder sted inden for tidsintervallet 0700-2159

B) operationen udføres under VFR-forhold

C) operationerne finder sted mellem forudvalgte flyvepladser

D) hver sektor har en varighed på højst en time.

5) Den maksimale basis-FDP pr. dag for et flybesætningsmedlem med ukendt akklimatiseringstilstand, der gør tjeneste med en flyvebesætning med én pilot, er otte timer.«

(6) I punkt ORO.FTL.205, litra e), affattes titlen således:

»e) Maksimal FDP pr. dag med forlængelse på grund af hvile under flyvning ved operationer, hvor flyvebesætningen består af mindst to piloter«

(7) I punkt ORO.FTL.205, litra f), affattes titlen således:

»f) Uforudsete omstændigheder under gennemførelsen af flyvninger, hvor flyvebesætningerne består af mindst to piloter – luftfartøjschefens beføjelser«

(8) I punkt ORO.FTL.205 tilføjes følgende som litra fa):

»fa) Uforudsete omstændigheder under gennemførelsen af flyvninger, hvor flyvebesætningen består af én pilot – luftfartøjschefens beføjelser

Luftfartøjschefen kan ændre grænserne for flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder i tilfælde af uforudsete omstændigheder, som vedkommende er blevet underrettet om ved eller efter mødetid, som følger:

1) Den maksimale basis-FDP pr. dag for et flybesætningsmedlem, der gør tjeneste med en flyvebesætning med én pilot, som angivet i ORO.FTL.205, litra b), nr. 4) eller 5), kan forlænges med op til en time.

2) Overskrides den tilladte forøgelse, jf. punkt 1, i den sidste sektor inden for FDP'en på grund af uforudsete omstændigheder efter start, kan flyvningen fortsætte til den planlagte ankomstflyveplads eller til en alternativ flyveplads.

3) Hvileperioden på et andet sted end hjemmebasen inden en FDP kan nedskæres, men den må ikke være mindre end 10 timer.

4) Under uforudsete omstændigheder, som kan føre til alvorlig træthed, skal luftfartøjschefen nedskære den faktiske FDP eller forøge hvileperioden eller gøre begge dele, alt efter behov, for at undgå enhver negativ indvirkning på flyvesikkerheden.

5) Luftfartøjschefen skal rapportere til luftfartsforetagendet, hvis en FDP forøges, eller en hvileperiode nedskæres efter luftfartøjschefens skøn. Hvis nedsættelsen af hvileperioden overstiger en time, indsender luftfartsforetagendet en kopi af rapporten med dennes bemærkninger til den kompetente myndighed senest 28 dage efter hændelsen.

6) Luftfartsforetagendet skal gennemføre en politik uden elementer af straf vedrørende udøvelsen eller den manglende udøvelse af luftfartøjschefens skønsbeføjelse under uforudsete omstændigheder.«

(9) I ORO.FTL.240 affattes litra a) således:

»a) FDP'en skal give mulighed for at indtage mad og drikke for at undgå enhver negativ indvirkning på et flybesætningsmedlems præstationsevne, og dette gælder navnlig, når FDP overstiger 6 timer eller, i tilfælde af operationer med én pilot, 5 timer.«

(10) Følgende tilføjes som subpart FTL (B):

»SUBPART FTL (B)

FLYVE- OG TJENESTETIDSBEGRÆNSNINGER SAMT HVILEBESTEMMELSER FOR AMBULANCETJENESTER OG LUFTTAXIOPERATIONER MED FLYVEMASKINER

ORO.FTL.101 Anvendelsesområde

I denne subpart fastsættes de krav, som en luftfartsoperatør og dens flyve- og kabinebesætningsmedlemmer skal opfylde med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for flybesætninger, der udfører erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT) med flyvemaskiner med henblik på AEMS- og lufttaxioperationer, herunder operationer, der starter og slutter det samme sted (A-til-A).

ORO.FTL.106 Definitioner

a) For AEMS- og lufttaxioperationer finder de udtryk, der er defineret i punkt ORO.FTL.105, anvendelse, bortset fra dem, der er defineret i punkt ORO.FTL.105, nr. 1), 2), 5) og 18).

b) Ud over litra a) forstås ved

1) »akklimatiseret«: en tilstand, hvor et flybesætningsmedlems døgnrytme stemmer overens med en bestemt tidszone – enten den tidszone, hvori flybesætningsmedlemmet fysisk befinder sig, eller en tidligere tidszone, hvortil vedkommende fortsat er biologisk tilpasset på grund af utilstrækkelig tid eller hvile til at tilpasse sig den aktuelle tidszone.

Ved beregningen af den maksimale flyvetjenesteperiode pr. dag anses flybesætningsmedlemmet for at være akklimatiseret til hjemmebasens tidszone i begyndelsen af en turnus og derefter i overensstemmelse med værdierne i tabel 1a:

Tabel 1a

Forskel (t) mellem referencetidens tidszone (*) og den tidszone, hvor tjenesten påbegyndes næste gang	Tid (t) siden påbegyndt tjeneste i referencetid				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 og < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 og ≤ 6	B	X	D	D	D

Forskel (t) mellem referencetidens tidszone (*) og den tidszone, hvor tjenesten påbegyndes næste gang	Tid (t) siden påbegyndt tjeneste i referencetid				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
> 6 og ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 og ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Når flybesætningen under en turnus akklimatiserer sig til den tidszone, hvor de næste gang påbegynder tjeneste, betragtes denne tidszone som den nye tidszone for referencetiden. Akklimatiseringstilstanden for efterfølgende tjeneste i den pågældende turnus bestemmes derefter i overensstemmelse med tabel 1a ved at lade referencetidens oprindelige tidszone erstatte af den nye.

»B«: et flybesætningsmedlem, der er akklimatiseret til referencetidens tidszone.

»D«: et flybesætningsmedlem, der er akklimatiseret til den tidszone, hvor vedkommende næste gang påbegynder tjeneste i den pågældende turnus.

»X«: et flybesætningsmedlem med ukendt akklimatiseringstilstand.

2) »referencetid«: enten lokal tid på mødestedet på hjemmebasen, hvor et flybesætningsmedlem anses for at være akklimatiseret ved påbegyndelsen af den pågældende turnus, eller lokal tid på mødetidspunktet på det sidste sted, hvor et flybesætningsmedlem blev akklimatiseret i den pågældende turnus

3) »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 om bord, mens flyvemaskinen er i luften, og blive erstattet af et tilsvarende kvalificeret flyvebesætningsmedlem

4) »øst-vest- eller vest-øst-overgang«: overgangen gennem referencetidens tidszone (overgangstidszone) mellem en række tjenesteperioder og mellemlandinger i østgående retning og en række tjenesteperioder og mellemlandinger i vestgående retning eller omvendt, hvor hver række af tjenesteperioder og mellemlandinger indebærer, at fire eller flere tidszoner krydses

5) »træthed«: en fysiologisk tilstand karakteriseret ved nedsat mental eller fysisk præstationsevne som følge af søvnmangel, langvarig årvågenhed, døgnrytme eller arbejdsbyrde (mental eller fysisk aktivitet eller begge dele) eller en kombination heraf, som kan forringe et flybesætningsmedlems årvågenhed og evne til at udføre sikkerhedsrelaterede operationelle opgaver

6) »hvile om bord«: i forbindelse med FDP-forlængelser og standby et af følgende:

   (1) en flyvetidsperiode under flyvning ved marchhøjde, hvor et flybesætningsmedlem, der gør tjeneste med en udvidet flyvebesætning, midlertidigt er fritaget for alle opgaver og hviler i en hvilefacilitet om bord, der opfylder den krævede standard

   (2) en tidsperiode, mens flyvemaskinen står på jorden, hvor et flybesætningsmedlem midlertidigt er fritaget for alle opgaver og hviler i en hvilefacilitet om bord, der opfylder den krævede standard

7) »positionering«: et af følgende:

   (1) befordring på luftfartsforetagendets foranledning af et ikke-tjenestegørende flybesætningsmedlem fra et sted til et andet, undtagen:

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

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

(2) tilfælde, hvor en flyvemaskine opereres af et tjenestegørende flybesætningsmedlem på luftfartsforetagendets foranledning på en ikkeerhvervsmæssig flyvning umiddelbart før den første sektor for erhvervsmæssige lufttransportoperationer eller umiddelbart efter den sidste sektor for erhvervsmæssige lufttransportoperationer

8) »opdelt tjeneste«: en FDP, der omfatter en enkelt pause på jorden mellem operationelle flyvesektorer, og som er af tilstrækkelig varighed til at muliggøre en forlængelse af den maksimale basis-FDP pr. dag på nærmere angivne betingelser

9) »uforudsete operative omstændigheder«: uventede forhold, som ikke med rimelighed kunne have været forudset og taget i betragtning, f.eks. dårligt vejr, udstyrsfejl og forsinkelse hos flyvekontroltjenesten, som kan nødvendiggøre tilpasninger af operationen.

ORO.FTL.111 Luftfartsforetagendets ansvar

Luftfartsforetagendet skal:

a) udarbejde tjenestelister, som bekendtgøres på forhånd, således at flybesætningsmedlemmer kan planlægge fyldestgørende hviletid

b) fastlægge en procedure og metode for kommunikation med flybesætningsmedlemmer, hvorigennem ændringer af tjenestelister og hvileperioder meddeles

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

d) fastlægge og bekendtgøre start- og sluttider for tjeneste under hensyntagen til operationens art og kompleksitet for at sikre, at flybesætningen har tilstrækkelig tid til at udføre alle de krævede opgaver før og efter flyvningen og til at registrere de faktiske start- og sluttider for tjeneste

e) 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

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

g) overholde bestemmelserne angående afbrudte tidsplaner i overensstemmelse med punkt ARO.OPS.230 i bilag II (del-ARO)

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

i) planlægge tilbagevendende forlængede hvileperioder og meddele disse til flybesætningsmedlemmerne på forhånd

j) planlægge flyvetjenesten 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

k) overvåge tjenestelisternes operationelle robusthed og tilpasse flybesætningens sammensætning efter behov

l) gennemføre håndtering af risiko for træthed understøttet enten af styringssystemet i overensstemmelse med punkt ORO.GEN.200, herunder en relevant FRM, hvor det er påkrævet, eller af et FRMS i overensstemmelse med punkt ORO.FTL.120, hvor det er påkrævet.

ORO.FTL.116 Flybesætningens ansvar

a) Flybesætningen skal opfylde samtlige nedenstående forpligtelser:

1) overholde de gældende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser

2) når der udføres opgaver for mere end én operatør, skal den:

(1) føre individuelle fortegnelser over flyve- og tjenestetid samt hviletid som beskrevet i de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser

(2) forsyne hver operatør med de data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser

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

b) Flybesætningen må ikke udføre opgaver på en flyvemaskine, hvis den ved eller har mistanke om, at medlemmer af flybesætninger lider af træthed eller på anden måde føler sig uegnede i en sådan grad, at det kan bringe flyvesikkerheden i fare.

c) Flybesætningen skal i luftfartsforetagendets officielle dokumentation registrere de faktiske start- og sluttider for den daglige tjeneste.

ORO.FTL.126 Individuelle specifikationssystemer for flyvetid (IFTSS'er) for AEMS- og lufttaxioperatører

a) Luftfartsforetagender skal udforme, gennemføre og opretholde et individuelt specifikationssystem for flyvetid (IFTSS), der:

1) er relevant for den eller de typer af operationer, der udføres

2) opfylder de relevante væsentlige krav i bilag V til forordning (EU) 2018/1139 og de relevante gennemførelsesbestemmelser til nævnte forordning

3) er i overensstemmelse med anden gældende lovgivning, herunder national lovgivning, der følger af gennemførelsen af direktiv 2000/79/EF.

b) Ved godtgørelsen af overensstemmelse med litra a) skal luftfartsforetagendet anvende de gældende certificeringsspecifikationer, som agenturet har udstedt.

Agter luftfartsforetagendet at afvige fra de gældende certificeringsspecifikationer, skal det sammen med ansøgningen om IFTSS-godkendelse forelægge den kompetente myndighed en risikovurdering, der omfatter alle følgende elementer:

1) en detaljeret beskrivelse af den foreslåede afvigelse

2) en vurdering af de dermed forbundne træthedsrisici og de tilsvarende afbødende foranstaltninger for at sikre, at risikoniveauet forbliver acceptabelt

3) eventuelle relevante ændringer af håndbøger eller procedurer.

Hvis luftfartsforetagendet har til hensigt at afvige fra de gældende certificeringsspecifikationer, skal det også over for den kompetente myndighed påvise, at det har taget behørigt hensyn til den udtalelse, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 76, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139.

c) Inden gennemførelsen skal IFTSS – herunder om nødvendigt et FRMS eller en passende FRM – godkendes af den kompetente myndighed i overensstemmelse med punkt ARO.OPS.235 i bilag II (del-ARO).

d) Med henblik på den vurdering, der er omhandlet i punkt ARO.OPS.235, litra d), i bilag II (del-ARO), skal luftfartsforetagendet senest to år efter gennemførelsen af et IFTSS, der afviger fra de gældende certificeringsspecifikationer, der er udstedt af agenturet, indsamle data vedrørende den godkendte afvigelse og analysere dem ved hjælp af videnskabeligt forsvarlige principper for at vurdere dens indvirkning på flybesætningens træthed. Resultaterne af denne analyse forelægges den kompetente myndighed i form af en rapport.

ORO.FTL.201 Hjemmebase

a) Luftfartsforetagendet skal udpege en hjemmebase for hvert flybesætningsmedlem.

b) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive betingelserne for en ændring af hjemmebasen i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer.

ORO.FTL.206 Flyvetjenesteperiode (FDP)

a) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive den maksimale basis-FDP pr. dag for en akklimatiseret flybesætning, der gør tjeneste med en flyvebesætning med én eller to piloter, i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer. Denne maksimale basis-FDP pr. dag må ikke overstige 13 timer, og der skal i forbindelse hermed under alle omstændigheder tages højde for mødetiden og antallet af fløjne sektorer. Luftfartsforetagendet kan afvige fra de gældende certificeringsspecifikationer, hvis det har et velfungerende og effektivt FRMS i overensstemmelse med ORO.FTL.120.

b) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive den maksimale basis-FDP pr. dag for en flybesætning med ukendt akklimatiseringstilstand, der gør tjeneste med en flyvebesætning med én eller to piloter, i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer. Den maksimale basis-FDP pr. dag for en flybesætning med to piloter og ukendt akklimatiseringstilstand kan forlænges i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer, forudsat at luftfartsforetagendet har et velfungerende og effektivt FRMS i overensstemmelse med punkt ORO.FTL.120.

c) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive den forlængede maksimale FDP pr. dag uden hvile om bord for en flybesætning med ukendt akklimatiseringstilstand, der gør tjeneste med en flyvebesætning med to piloter, i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer. Luftfartsforetagendet skal under alle omstændigheder tage hensyn til følgende:

1) alle forlængelser skal planlægges på forhånd

2) der kan højst anvendes to forlængelser i syv på hinanden følgende dage

3) den enkelte forlængelse må ikke overstige en time

4) minimumsperioderne for hvile før og efter flyvning skal forøges med to timer, eller hvileperioden efter flyvning skal forøges med fire timer. 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 være fortløbende

5) en forlængelse uden hvile om bord må ikke kombineres med forlængelser som følge af hvile om bord eller opdelt tjeneste i samme tjenesteperiode.

d) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive den forlængede maksimale FDP pr. dag, der skyldes hvile om bord i luften og udvidelse af minimumsflyvebesætningen med to piloter, i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer. Luftfartsforetagendet skal under alle omstændigheder tage hensyn til følgende:

1) omfanget af udvidelsen af minimumsflyvebesætningen

2) typen af og standarden for hvilefaciliteterne om bord

3) den minimumsperiode for hvile om bord, der er tildelt hvert flybesætningsmedlem

4) den minimumsperiode for hvile om bord, der er tildelt hvert flyvebesætningsmedlem, som betjener manøvreorganet under den endelige landing

5) de betingelser, hvorpå FDP'en kan forlænges yderligere, herunder når der gøres tjeneste inden for rammerne af et effektivt og velfungerende FRMS i overensstemmelse med punkt ORO.FTL.120.

e) Under en igangværende AEMS-mission kan den maksimale basis-FDP pr. dag for akklimatiserede flybesætninger, der gør tjeneste med en flyvebesætning med to piloter, jf. de gældende certificeringsspecifikationer, forlænges med op til to timer, når det er nødvendigt for at fuldføre missionen. Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS medtage betingelserne for anvendelse af denne forlængelse, herunder hvordan anvendelsen heraf vil blive overvåget, og hvordan de dermed forbundne virkninger på efterfølgende opgaver og hvileperioder vil blive afbødet.

f) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive, på hvilke betingelser luftfartøjschefen kan ændre grænserne for flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder i tilfælde af uforudsete operative omstændigheder i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer. Luftfartsforetagendet skal gennemføre en politik uden elementer af straf vedrørende udøvelsen eller den manglende udøvelse af luftfartøjschefens skønsbeføjelse under uforudsete operative omstændigheder.

g) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive proceduren for udskudt mødetid, herunder betingelserne for aktivering heraf, i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer.

ORO.FTL.211 Flyvetider og tjenesteperioder

a) Det samlede antal tjenesteperioder, som det enkelte flybesætningsmedlem skal gøre tjeneste i, må ikke overstige:

1) 60 tjenestestimer i 7 på hinanden følgende dage

2) 110 tjenestestimer i 14 på hinanden følgende dage

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

4) 2 000 tjenestestimer inden for et kalenderår.

b) Uanset litra a), nr. 1), kan det samlede antal tjenestetimer i 7 på hinanden følgende dage overskrides med op til 10 timer, forudsat at denne overskridelse udelukkende anvendes til positionering af et ikke-tjenestegørende flybesætningsmedlem tilbage til vedkommendes hjemmebase med henblik på påbegyndelse af en forlænget hvileperiode, og at luftfartsforetagendet:

1) foretager en risikovurdering for at evaluere overskridelsens indvirkning på trætheden, under hensyntagen til bl.a. tidspunktet på dagen, længden og kvaliteten af den forudgående hvile samt de fordringer, som de kommende tjenestelister indeholder

2) planlægger passende afbødende foranstaltninger, herunder, men ikke begrænset til: grænser for hyppigheden af overskridelser inden for en bestemt periode, tilvejebringelse af en forlænget hvileperiode på mindst 72 timer, herunder to lokale nætter, samt løbende overvågning af effektiviteten af styringen af træthedsrelaterede sikkerhedsrisici og overholdelse af reglerne

3) fører fortegnelser over overskridelserne og de betingelser, hvorunder de er blevet anvendt

4) beskriver betingelserne for overskridelsen i sit IFTSS.

c) Uanset litra a), nr. (1), må det samlede antal tjenestetimer under AEMS-operationer, hvor flyvebesætningen består af to piloter, overskrides i 7 på hinanden følgende dage med højst 30 timer, forudsat at luftfartsforetagendet:

1) foretager en risikovurdering for at evaluere overskridelsens indvirkning på trætheden, under hensyntagen til bl.a. tidspunktet på dagen, varetagelsen af nattevagter, stress forbundet med lægelige eller patientrelaterede opgaver samt de fordringer, som de kommende tjenestelister indeholder

2) planlægger passende afbødende foranstaltninger, herunder, men ikke begrænset til: grænser for hyppigheden af overskridelser inden for en bestemt periode, tilvejebringelse af en forlænget hvileperiode på mindst 72 timer, herunder to lokale nætter, samt løbende overvågning af effektiviteten af styringen af træthedsrelaterede sikkerhedsrisici og overholdelse af reglerne

3) fører fortegnelser over overskridelserne og de betingelser, hvorunder de er blevet anvendt

4) beskriver betingelserne for overskridelsen i sit IFTSS.

d) Den samlede flyvetid i sektorer, hvor et flybesætningsmedlem udpeges som tjenestegørende flybesætningsmedlem, 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.

e) Tjeneste efter flyvning tæller som tjenesteperiode.

ORO.FTL.216 Positionering

a) Positionering af et ikke-tjenestegørende flybesætningsmedlem efter mødetid, men før flyvning, uden mellemliggende hvileperiode, tæller som en FDP, men tæller ikke som en sektor.

b) Al positioneringstid tæller som tjenesteperiode.

c) Positionering af et tjenestegørende flybesætningsmedlem på en ikke-erhvervsmæssig flyvning før eller efter tjeneste på en eller flere erhvervsmæssige lufttransportflyvninger uden mellemliggende hviletid tæller som en FDP og som en sektor.

d) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer angive indvirkningen på den maksimale FDP af både:

1) varigheden af positioneringen af et ikke-tjenestegørende flybesætningsmedlem og

2) transportformen for et ikke-tjenestegørende flybesætningsmedlem.

ORO.FTL.221 Opdelt tjeneste

Forlængelse af den maksimale basis-FDP pr. dag for flybesætninger, der gør tjeneste med en flyvebesætning med to piloter, som følge af en pause på jorden i forbindelse med opdelt tjeneste skal ske i overensstemmelse med følgende:

a) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive følgende vedrørende opdelt tjeneste i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer:

1) minimumsvarigheden af en pause på jorden i forbindelse med opdelt tjeneste

2) FDP-forlængelsen afhængigt af varigheden af en pause på jorden i forbindelse med opdelt tjeneste

3) de hvilefaciliteter, der stilles til rådighed for flybesætningen, under hensyntagen til varigheden af pausen på jorden i forbindelse med opdelt tjeneste og andre relevante faktorer

4) muligheden for en forlængelse af den opdelte tjeneste efter en påbegyndt FDP

b) Hele pausen på jorden i forbindelse med opdelt tjeneste tæller som en FDP

c) Opdelt tjeneste må ikke tildeles før eller efter reduceret hvile, jf. punkt ORO.FTL.236, litra c).

ORO.FTL.226 Standby og tjeneste i lufthavn

a) Standby og tjeneste i lufthavn skal angives på tjenestelisten. Standby-rådighedsperiodens start- og sluttidspunkt skal på forhånd meddeles de berørte flybesætningsmedlemmer for at give dem mulighed for at planlægge tilstrækkelig hvile.

b) Et flybesætningsmedlem anses for at være på standby i lufthavnen fra mødetiden på mødestedet, til den meddelte standby-rådighedsperiode udløber.

c) Standby i lufthavn skal medregnes fuldt ud som tjenesteperiode med henblik på ORO.FTL.211 og ORO.FTL.236.

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

e) Luftfartsforetagendet skal stille indkvartering eller hvilefaciliteter i klasse A til rådighed for flybesætningsmedlemmer, der er på standby i lufthavnen, forudsat at hvilefaciliteten i klasse A er udstyret med anordninger til regulering af lys og temperatur og beskytter mod støj og andre forstyrrelser

f) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive følgende vedrørende standby og tjeneste i lufthavn i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer:

1) den maksimale varighed af enhver standby-rådighedsperiode

2) indvirkningen af den tid, der bruges på standby, på den maksimale FDP pr. dag under hensyntagen til tilgængelige hvilefaciliteter og andre relevante faktorer, herunder:

i) behovet for, at flybesætningsmedlemmet umiddelbart er parat til tjeneste

ii) en angivelse af, i hvilket omfang standby forstyrrer søvnen

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

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

4) metoden til medregning af anden standby med henblik på beregning af akkumuleret tjeneste.

ORO.FTL.231 Tilkaldevagt

a) Tilkaldevagt skal angives på tjenestelisten

b) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive følgende vedrørende tilkaldevagt i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer:

1) den maksimale varighed af enhver enkelt periode på tilkaldevagt

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

ORO.FTL.236 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 flybesætningsmedlemmet 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

1) Uanset litra a) og b) kan minimumshvileperioderne på hjemmebasen eller på et andet sted end hjemmebasen reduceres, forudsat at reducerede hvileperioder udelukkende anvendes i forbindelse med et effektivt og velfungerende FRMS i overensstemmelse med punkt ORO.FTL.120.

2) Luftfartsforetagendet skal fastsætte betingelserne for reducerede hvileperioder i sit IFTSS i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer under hensyntagen til samtlige nedenstående elementer:

i) den reducerede minimumshvileperiode

ii) flybesætningsmedlemmets akklimatiseringstilstand

iii) om hvileperioden omfatter lokale nætter

iv) tidszonekrydsninger

v) kombinationen af flyvetid og positionering umiddelbart før den reducerede hvileperiode

vi) rejsetiden til og fra hvilestedet.

d) Tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering

Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive tilbagevendende forlængede hvileperioder med henblik på at kompensere for akkumuleret træthed. Tilbagevendende forlængede hvileperioder til restituering skal være på mindst 36 timer, herunder to 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 to lokale dage to gange hver måned.

e) Luftfartsforetagendet skal angive yderligere hvileperioder i sit IFTSS i overensstemmelse med de gældende certificeringsspecifikationer for at kompensere for:

1) virkningerne af tidszoneforskelle og FDP-forlængelser

2) yderligere akkumuleret træthed som følge af afbrudte tidsplaner

3) døgnrytmeændringen under øst-vest- eller vest-øst-overgangen.

ORO.FTL.241 Forplejning

a) FDP'en skal give mulighed for at indtage mad og drikke for at undgå enhver negativ indvirkning på et flybesætningsmedlems præstationsevne.

b) Luftfartsforetagendet skal i sit IFTSS angive, hvordan flybesætningsmedlemmets forplejning under FDP'en sikres, idet der som minimum tages hensyn til FDP'ens varighed, døgnrytmen og de typiske spisetider samt de tilfælde, hvor det ikke er muligt at spise eller drikke under flyveoperationen.

ORO.FTL.246 Registrering af hjemmebase, flyvetider samt tjeneste- og hvileperioder

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

1) individuelle registreringer for hvert flybesætningsmedlem, herunder:

(1) flyvetider

(2) påbegyndelse, varighed og afslutning for hver tjenesteperiode og FDP

(3) hvileperioder og dage med fritagelse for alle opgaver

(4) 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 berørte flybesætningsmedlem

2) et andet luftfartsforetagende, hvis flybesætningsmedlemmet er eller bliver flybesætningsmedlem hos det pågældende luftfartsforetagende

3) den kompetente myndighed.

c) Registreringer som omhandlet i CAT.GEN.MPA.100, litra b), nr. 5), i bilag IV (del-CAT) vedrørende flybesætningsmedlemmer, der gør tjeneste hos mere end ét luftfartsforetagende, opbevares i 24 måneder.

ORO.FTL.251 Træning i håndtering af træthed

a) Luftfartsforetagendet skal sørge for, at flybesætningsmedlemmer, personale med ansvar for udformning og opretholdelse af tjenestelister samt berørte ledende medarbejdere får en grunduddannelse og periodisk træning i håndtering af træthed.

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