Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2026/1979

13.11.2026

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2026/1979,

annettu 8 päivänä syyskuuta 2026,

asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta taksilentotoiminnan, kiireellisen lääkintälentotoiminnan ja yhden ohjaajan lentotoiminnan lento- ja työaikarajoitusten ja lepovaatimusten osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 ([1]) ja erityisesti sen 32 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ([2]) vahvistetaan lentotoimintaan liittyvät tekniset vaatimukset ja hallinnolliset menettelyt, mukaan lukien sellaisia kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajia koskevat lento- ja työaikarajoitukset ja lepovaatimukset, joilla on reitti- ja tilauslentotoimintaan käytettäviä lentokoneita.

(2) Kun asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaiset kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajia koskevat lento- ja työaikarajoitukset laadittiin, päätettiin vielä tarkastella taksilentotoiminnan, kiireellisen lääkintälentotoiminnan ja yhden ohjaajan lentotoiminnan lento- ja työaikarajoituksia myöhemmässä vaiheessa, jotta voitaisiin ensin kerätä tieteellistä näyttöä väsymykseen vaikuttavista tekijöistä kyseisissä lentotoiminnan lajeissa.

(3) Sellaisia lentotoiminnan harjoittajia koskeviin lento- ja työaikarajoituksiin, jotka harjoittavat kaupallista ilmakuljetusta taksilentotoimintaan, kiireelliseen lääkintälentotoimintaan (AEMS) ja yhden ohjaajan lentotoimintaan käytettävillä lentokoneilla, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 ([3]) 8 artiklan 4 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III olevassa luvussa Q tarkoitetussa kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia. Poikkeuksen olisi oltava voimassa, kunnes uusia toimenpiteitä aletaan soveltaa tämän asetuksen mukaisesti.

(4) Asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevan luvun Q vaatimukset on laadittu usean ohjaajan reitti- ja tilauslentotoimintaa varten. Niitä sovelletaan kuitenkin myös tilauksesta tapahtuvaan taksilentotoimintaan, AEMS-toimintaan ja yhden ohjaajan lentotoimintaan siitä huolimatta, että kyseiset lentotoiminnan lajit ja usean ohjaajan lentotoiminta sekä niissä käytettävät ilma-alustyypit eroavat toisistaan. Asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevassa luvussa Q ei myöskään vahvisteta pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa yhden ohjaajan lentotoimintaa ja AEMS-toimintaa varten, eikä siinä säädetä päivystyksestä, lennonaikaisesta levosta eikä keskeytyvästä työjaksosta. Asetus (EU) N:o 965/2012 olisi sen vuoksi muutettava siten, että siihen sisällytetään taksilentotoimintaan, AEMS-toimintaan ja yhden ohjaajan lentotoimintaan käytettävillä lentokoneilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevat riittävät lento- ja työaikarajoitukset.

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

([2]) Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Esimerkiksi taksilentotoiminnan ja AEMS-toiminnan kaltaiseen lentotoimintaan osallistuvan ohjaajan tehtävät eroavat luonteeltaan reitti- ja tilauslentotoimintaan osallistuvan ohjaajan tehtävistä, sillä taksilentotoimintaan ja AEMS-toimintaan osallistuvat ohjaajat lentävät tyypillisesti harvemmin mutta pidempiä matkoja. Taksilentotoiminta ja AEMS-toiminta edellyttävät ympärivuorokautista toimintaa, johon voi sisältyä vuorotyötä, yölentotoimintaa, epäsäännöllisiä ja ennakoimattomia aikatauluja sekä usein toistuvia aikavyöhykemuutoksia. Sen vuoksi olisi luotava asianmukainen tasapaino ohjailevien ja suoritusperusteisten sääntöjen välille, sillä täysin erilaisiin toimintaympäristöihin suunniteltujen samanlaisten sääntöjen soveltaminen olisi vastoin tavoitetta, joka on siviili-ilmailun turvallisuuden korkean ja yhdenmukaisen tason varmistaminen unionissa.

(6) Asetuksen (EU) 2018/1139 4 artiklan 2 kohdassa säädettyjen riskeiltä suojautumiseen liittyvien tavoitteiden mukaisesti olisi otettava käyttöön erityisiä riskiä lieventäviä toimenpiteitä, jotta voidaan ottaa huomioon alan operatiiviset realiteetit, mukaan lukien taksilentojen ja AEMS-lentojen, jotka eivät ole yleisölle avoimia, luonne, sekä näiden lentotoiminnan lajien tyyppi ja mittakaava; tällainen toiminta on vähemmän monimutkaista ja siinä käytetään vähemmän vaativia lentokoneita kuin reitti- ja tilauslentotoiminnassa. Jokaisen riskiä lieventävän toimenpiteen olisi oltava kohdennettu, ja sillä olisi vastattava tunnistettuihin väsymysriskeihin, joita aiheutuu tietyistä aikataulutuskäytännöistä, työjaksoista tai lepojärjestelyistä.

(7) Jotta erityiset kansalliset näkökohdat tai operatiiviset käytännöt voitaisiin ottaa paremmin huomioon, jäsenvaltioiden olisi voitava poiketa tietyistä tällä asetuksella käyttöön otetuista säännöksistä tai niihin liittyvistä sertifiointieritelmistä soveltamalla vaatimuksia, joiden turvallisuustaso on vähintään tämän asetuksen säännösten mukainen. Mahdollisista poikkeuksista tämän asetuksen soveltamiseen olisi ilmoitettava ja niissä olisi noudatettava asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan ja 76 artiklan 7 kohdan sääntöjä, joilla varmistetaan puolueettomin perustein tehtävät avoimet ja syrjimättömät päätökset.

(8) Jotta siirtymä tällä hetkellä sovellettavasta asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevasta luvusta Q ja jäsenvaltioiden kansallisista säännöksistä olisi sujuva, lentotoiminnan harjoittajille ja jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille olisi annettava riittävästi aikaa päivittää operatiiviset asiakirjansa, ottaa käyttöön asianmukaiset ohjelmistotyökalut ja kouluttaa asiaankuuluva henkilöstö uusien toimenpiteiden noudattamiseksi. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamista olisi lykättävä.

(9) Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä II olevaa ARO.OPS.235 kohtaa ja liitteessä III olevaa ORO.FTL.125 kohtaa olisi päivitettävä, jotta ne olisivat linjassa asetuksen (EU) 2018/1139 kanssa ja jotta niistä voitaisiin poistaa vanhentuneet viittaukset aiheuttamatta lentomiehistön jäseniin, lentotoiminnan harjoittajiin tai toimivaltaisiin viranomaisiin kohdistuvia kielteisiä taloudellisia, sosiaalisia tai hallinnollisia vaikutuksia. Jotta kansallisia toimivaltaisia viranomaisia voidaan tukea niiden hyväksyntämenettelyjen päivittämisessä, kyseisiä kohtia olisi sovellettava reitti- ja tilauslentotoimintaan tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen.

(10) Vaikka nykyisessä sääntelykehyksessä jo edellytetään, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset seuraavat siviili-ilmailun alalla ilmoitettuja turvallisuuspoikkeamia ja toteuttavat poikkeamien edellyttämät jatkotoimet varmistaakseen korkeimman mahdollisen lentoturvallisuuden tason ja lieventääkseen väsymykseen liittyviä riskejä, on tärkeää, että jäsenvaltiot ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'virasto', jolla on asetuksen (EU) 2018/1139 85 artiklan 1 kohdan nojalla valtuudet suorittaa tarkastuksia ja muita seurantatoimia kyseisen asetuksen ja sen perusteella hyväksyttyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi, seuraavat uusien sääntöjen täytäntöönpanoa aktiivisesti.

(11) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet perustuvat asetuksen (EU) 2018/1139 ([4]) 76 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettuun viraston lausuntoon nro 02/2026,

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

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

1) lisätään 2 artiklan ensimmäiseen kohtaan 16, 17 ja 18 alakohta seuraavasti:

”16. ’lentokoneella suoritettavalla kiireellisellä lääkintälennolla’ (’AEMS-lennolla’) lentokoneella suoritettavaa lentoa, kun välitön ja nopea kuljetus on välttämätön ja kun lennolla on kaikki seuraavat ominaisuudet:

a) sen tarkoituksena on lääkinnällisen hätäavun järjestäminen kuljettamalla yhtä tai useampaa seuraavista:

i) lääkintähenkilöstöä;

ii) lääkintätarvikkeita (laitteita, verta, elimiä, lääkkeitä);

iii) sairaita tai loukkaantuneita taikka muita tilanteeseen suoraan liittyviä henkilöitä;

b) siihen sisältyy lentoja, joilla lentokone siirretään a alakohdan i alakohdassa tai a alakohdan iii alakohdassa tarkoitettujen henkilöiden tai a alakohdan ii alakohdassa tarkoitettujen lääkintätarvikkeiden kuljettamiseksi taikka lentokoneen palauttamiseksi AEMS-tukikohtaan;

17. ’reittilentotoiminnalla’ sellaisten lentojen sarjaa, joilla on seuraavat ominaisuudet:

i) kullakin lennolla on istuinpaikkoja taikka rahdin tai postin kuljetuskapasiteettia, jotka ovat yleisön ostettavissa yksittäin joko suoraan lentoliikenteen harjoittajalta tai sen valtuutetuilta edustajilta;

ii) lennon tarkoituksena on palvella samojen kahden tai useamman lentoaseman välistä liikennettä jollakin seuraavista tavoista:

— julkaistun aikataulun mukaisesti;

— niin säännöllisesti tai toistuvasti, että lento on osa ilmeisen järjestelmällistä sarjaa;

18. ’tilauslentotoiminnalla’ ei-aikataulunmukaista tilauksesta harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa lentokoneella, jonka suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on vähintään 20.”;

2) korvataan 8 artikla seuraavasti:

”*8 artikla*

Lentoaikarajoitukset

1. Lentokoneilla reitti- ja tilauslentotoimintana harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan liitteessä III olevan osaston FTL (A) vaatimuksia. Lentokoneilla kiireellisenä lääkintälentotoimintana ja taksilentotoimintana harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan liitteessä III olevan osaston FTL (B) vaatimuksia.

2. Helikoptereilla harjoitettavassa kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa on lentoaikarajoitusten ja lepovaatimusten osalta noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee.

3. Vaativilla moottorikäyttöisillä lentokoneilla ja helikoptereilla harjoitettavassa muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, mukaan lukien muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta, sekä lentokoneilla ja helikoptereilla harjoitettavassa kaupallisessa erityislentotoiminnassa on lentoaikarajoitusten ja lepovaatimusten osalta noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee, tai jos sillä ei ole päätoimipaikkaa, sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jonne se on sijoittautunut tai jossa sen kotipaikka sijaitsee.

4. Innovatiivisen ilmaliikenteen harjoittajan on lentoaikarajoitusten osalta noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa toiminnanharjoittajan päätoimipaikka sijaitsee, tai jos sillä ei ole päätoimipaikkaa, sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jonne se on sijoittautunut tai jossa sen kotipaikka sijaitsee.”;

3) korvataan 9 b artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Viraston ja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on seurattava tässä asetuksessa säädettyjen lento- ja työaikarajoitusten ja lepovaatimusten toimivuutta.”;

4) muutetaan liite II tämän asetuksen liitteen I mukaisesti;

5) muutetaan liite III tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

2 artikla

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

Sitä sovelletaan 15 päivästä lokakuuta 2028.

Liitettä I ja liitteessä II olevaa 4 kohtaa sovelletaan kuitenkin 3 päivästä joulukuuta 2026.

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

Tehty Brysselissä 8 päivänä syyskuuta 2026.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE I

Korvataan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä II (osa ARO) oleva ARO.OPS.235 kohta seuraavasti:

"**ARO.OPS.235 Kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla harjoittavien lentotoiminnan harjoittajien yksilöllisten lentoaikojen määrittelyjärjestelmien hyväksyntä**

a) Toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä kaupallista ilmakuljetusta lentokoneilla harjoittavan lentotoiminnan harjoittajan ehdottama yksilöllinen lentoaikojen määrittelyjärjestelmä (IFTTS), jos se katsoo, että järjestelmä täyttää seuraavat edellytykset:

   1) se soveltuu harjoitettaviin lentotoiminnan lajeihin;

   2) se täyttää asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V vahvistetut asiaankuuluvat keskeiset vaatimukset ja mainitun asetuksen asiaankuuluvat täytäntöönpanosäännöt;

   3) se on sovellettavien sertifiointieritelmien mukainen;

   4) siinä noudatetaan muuta direktiivin 2000/79/EY täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa johtuvaa sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä.

b) Jos toimivaltainen viranomainen aikoo hyväksyä yksilöllisen lentoaikojen määrittelyjärjestelmän, joka poikkeaa viraston julkaisemista sovellettavista sertifiointieritelmistä, sen on ensin pyydettävä asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 7 kohdan mukaisesti viraston lausunto. Virasto antaa lausuntonsa kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut toimivaltaiselta viranomaiselta kaikki tarvittavat asiakirjat.

c) Toimivaltaisen viranomaisen ja asianomaisen lentotoiminnan harjoittajan on otettava huomioon asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 7 kohdan nojalla annettu viraston lausunto. Ennen b alakohdassa tarkoitetun yksilöllisen lentoaikojen määrittelyjärjestelmän hyväksymistä toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että lentotoiminnan harjoittaja on arvioinut järjestelmään liittyvät väsymysriskit ja lieventänyt ne hyväksyttävälle tasolle.

d) Kun hyväksytty yksilöllinen lentoaikojen määrittelyjärjestelmä, joka poikkeaa viraston julkaisemista sovellettavista sertifiointieritelmistä, on ollut käytössä tietyn ajan, sitä on arvioitava sen määrittämiseksi, olisiko poikkeamat vahvistettava vai olisiko niitä muutettava. Toimivaltaisen viranomaisen ja viraston on suoritettava riippumaton arviointi, joka perustuu lentotoiminnan harjoittajan toimittamiin tietoihin. Arvioinnin on oltava oikeasuhtainen ja avoin ja sen on perustuttava tieteellisiin periaatteisiin ja tietoihin."

LIITE II

Muutetaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite III (osa ORO) seuraavasti:

1) korvataan osaston FTL otsikko seuraavasti:

"OSASTO FTL (A):

LENTOKONEILLA HARJOITETTAVAN REITTI- JA TILAUSLENTOTOIMINNAN LENTO- JA TYÖAIKARAJOITUKSET JA LEPOVAATIMUKSET";

2) korvataan ORO.FTL.100 kohta seuraavasti:

"**ORO.FTL.100 Soveltamisala**

Tässä osastossa vahvistetaan vaatimukset, jotka lentotoiminnan harjoittajan sekä sen ohjaamo- ja matkustamomiehistön (lentomiehistön) jäsenten, jotka on osoitettu lentokoneilla reitti- ja tilauslentotoimintana harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetukseen (CAT), on täytettävä lento- ja työaikarajoitusten sekä lepovaatimusten osalta.";

3) korvataan ORO.FTL.120 kohta seuraavasti:

"**ORO.FTL.120 Väsymysriskin hallintajärjestelmä (FRMS)**

a) Kun tässä osastossa tai sovellettavissa sertifiointieritelmissä vaaditaan väsymysriskin hallintajärjestelmä (FRMS), lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ja pantava täytäntöön väsymysriskin hallintajärjestelmä ja ylläpidettävä sitä hallintojärjestelmänsä erottamattomana osana. Väsymysriskin hallintajärjestelmä on kuvattava erillisessä käsikirjassa tai toimintakäsikirjassa.

b) Väsymysriskin hallintajärjestelmällä on pyrittävä jatkuvasti parantamaan lentotoiminnan harjoittajan väsymysriskin hallinnan yleistä tehokkuutta, ja siihen on sisällyttävä seuraavat tekijät:

1) kuvaus seuraavista:

i) lentotoiminnan harjoittajan väsymysriskin hallintajärjestelmään liittyvät ajattelutavat, periaatteet ja vastuut eli väsymysriskin hallintajärjestelmää koskeva politiikka;

ii) johdon, lentomiehistön ja muun henkilöstön osallistuminen väsymysriskin hallintajärjestelmään ja näiden siihen liittyvät vastuut;

iii) väsymysriskin hallintajärjestelmää varten luodut rakenteet, mukaan lukien väsymykseen liittyviä turvallisuuskysymyksiä käsittelevä työryhmä (FSAG) tehtävineen;

2) väsymysriskin hallintajärjestelmän prosessien dokumentointi, myös prosessi, jolla lentomiehistölle ja muulle henkilöstölle tiedotetaan sen velvollisuuksista, ja näiden asiakirjojen muutosmenettely;

3) tieteelliset periaatteet ja tieteellinen tieto;

4) uhkien tunnistamisen ja riskien arvioinnin prosessi, jonka avulla voidaan jatkuvasti hallita niitä operatiivisia riskejä, joita lentomiehistön jäsenten väsymys aiheuttaa lentotoiminnan harjoittajalle;

5) riskien lieventämisen prosessi, johon kuuluvien nopeasti toteutettavien korjaavien toimien avulla voidaan tehokkaasti lieventää niitä riskejä, joita lentomiehistön jäsenten väsymys aiheuttaa lentotoiminnan harjoittajalle, sekä jatkuvasti valvoa ja säännöllisesti arvioida lieventämistoimien vaikuttavuutta;

6) väsymysriskin hallintajärjestelmään liittyvät turvallisuuden varmistamisprosessit;

7) prosessit väsymysriskin hallintajärjestelmän käytön edistämiseksi.

c) Väsymysriskin hallintajärjestelmän on vastattava lentotoiminnan harjoittajan yksilöllistä lentoaikojen määrittelyjärjestelmää, lentotoiminnan harjoittajan kokoa sekä sen toiminnan luonnetta ja vaativuutta, ja siinä on otettava huomioon toiminnalle ominaiset vaarat ja niihin liittyvät riskit.

d) Jos väsymysriskin hallintajärjestelmään liittyvä turvallisuuden varmistamisprosessi osoittaa, ettei turvallisuus ole vaaditulla tasolla, lentotoiminnan harjoittajan on toteutettava riskiä lieventäviä toimia.";

4) korvataan ORO.FTL.125 kohta seuraavasti:

"**ORO.FTL.125 Reitti- ja tilauslentotoiminnan harjoittajien yksilölliset lentoaikojen määrittelyjärjestelmät**

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ja otettava käyttöön yksilöllinen lentoaikojen määrittelyjärjestelmä (IFTSS) ja pidettävä sitä yllä siten, että järjestelmä

1) soveltuu harjoitettaviin lentotoiminnan lajeihin;

2) täyttää asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V vahvistetut asiaankuuluvat keskeiset vaatimukset ja mainitun asetuksen asiaankuuluvat täytäntöönpanosäännöt;

3) on muun sovellettavan lainsäädännön mukainen, mukaan lukien direktiivin 2000/79/EY täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa johtuva sovellettava kansallinen lainsäädäntö.

b) Edellä olevan a alakohdan vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi lentotoiminnan harjoittajan on sovellettava viraston hyväksymiä sertifiointieritelmiä.

1) Vaihtoehtoisesti, jos lentotoiminnan harjoittaja aikoo poiketa sovellettavista sertifiointieritelmistä, sen on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle yhdessä yksilöllisen lentoaikojen määrittelyjärjestelmän hyväksyntää koskevan hakemuksen kanssa turvallisuusperustelu, joka sisältää seuraavat tiedot:

i) yksityiskohtainen kuvaus ehdotetusta poikkeuksesta;

ii) arvio poikkeukseen liittyvistä väsymysriskeistä ja niitä vastaavista riskiä lieventävistä toimenpiteistä, joilla varmistetaan riskin pysyminen hyväksyttävällä tasolla;

iii) mahdolliset käsikirjojen tai menetelmien merkitykselliset muutokset.

Jos lentotoiminnan harjoittaja aikoo poiketa sovellettavista sertifiointieritelmistä, sen on myös osoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, että se on ottanut asianmukaisesti huomioon asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 7 kohdan mukaisesti annetun viraston lausunnon.

c) Ennen kuin yksilöllinen lentoaikojen määrittelyjärjestelmä – sekä tarvittaessa väsymysriskin hallintajärjestelmä tai asianmukainen väsymysriskin hallinta (FRM) – otetaan käyttöön, sille on saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä liitteessä II (osa ARO) olevan ARO.OPS.235 kohdan mukaisesti.

d) Lentotoiminnan harjoittajan on kahden vuoden kuluessa siitä, kun se on ottanut käyttöön viraston julkaisemista sovellettavista sertifiointieritelmistä poikkeavan yksilöllisen lentoaikojen määrittelyjärjestelmän, koottava hyväksyttyyn poikkeukseen liittyvät tiedot liitteessä II (osa ARO) olevan ARO.OPS.235 kohdan d alakohdassa tarkoitettua arviointia varten ja analysoitava ne tieteellisesti pätevien periaatteiden mukaisesti arvioidakseen poikkeuksen vaikutukset lentomiehistön väsymykseen. Analyysin tulokset on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle raportin muodossa.";

5) lisätään ORO.FTL.205 kohdan b alakohtaan 4 ja 5 alakohta seuraavasti:

"4) Sopeutuneen lentomiehistön jäsenen pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso yhden ohjaajan ohjaamomiehistöllä lennettäessä on joko

1) seuraavan taulukon mukainen, edellyttäen, että lentoaika kullakin lennolla on rajoitettu neljään tuntiin automaattiohjausta käytettäessä ja kahteen tuntiin, kun automaattiohjausta ei käytetä:

Taulukko 5

Pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso – sopeutunut lentomiehistö – yhden ohjaajan lentotoiminta

Lentotyöjakson aloitus vertailuaikana	Lentotyöjakson kesto tunteina						
	Enintään 4 lentoa	5 lentoa	6 lentoa	7 lentoa	8 lentoa	9 lentoa	10 lentoa tai yli
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

Lentotyöjakson aloitus vertailuaikana	Lentotyöjakson kesto tunteina						
	Enintään 4 lentoa	5 lentoa	6 lentoa	7 lentoa	8 lentoa	9 lentoa	10 lentoa tai yli
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 tuntia lentojen lukumäärästä riippumatta, edellyttäen että seuraavat ehdot täyttyvät:

A) toiminta tapahtuu kokonaisuudessaan aikavälillä 0700–2159;

B) toiminta tapahtuu VFR-olosuhteissa;

C) toiminta tapahtuu ennalta valittujen lentopaikkojen välillä;

D) kukin lento kestää enintään tunnin.

5) Lentomiehistön jäsenen, jonka sopeutumisen tilasta ei ole tietoa, pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso yhden ohjaajan ohjaamomiehistöllä lennettäessä on kahdeksan tuntia.";

6) korvataan ORO.FTL.205 kohdan e alakohdan otsikko seuraavasti:

"e) Pisimmän sallitun vuorokautisen lentotyöjakson pidentäminen lennonaikaisen levon vuoksi toiminnassa, jossa ohjaamomiehistöön kuuluu vähintään kaksi ohjaajaa";

7) korvataan ORO.FTL.205 kohdan f alakohdan otsikko seuraavasti:

"f) Odottamattomat tilanteet lentotoiminnassa, jossa ohjaamomiehistöön kuuluu vähintään kaksi ohjaajaa – ilma-aluksen päällikön harkintavalta";

8) lisätään ORO.FTL.205 kohtaan fa alakohta seuraavasti:

"fa) Odottamattomat tilanteet lentotoiminnassa, jossa ohjaamomiehistöön kuuluu yksi ohjaaja – ilma-aluksen päällikön harkintavalta

Ilma-aluksen päällikkö voi muuttaa lentotyö-, työ- ja lepojaksojen rajoja odottamattomissa tilanteissa, joista hänelle on annettu tieto työhön ilmoittautumishetkellä tai sen jälkeen, seuraavasti:

1) ORO.FTL.205 kohdan b alakohdan 4 tai 5 alakohdassa määritettyä lentomiehistön jäsenen pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa yhden ohjaajan ohjaamomiehistöllä lennettäessä voidaan pidentää enintään yhdellä tunnilla.

2) Jos lentotyöjakson viimeisellä lennolla sattuu lentoonlähdön jälkeen odottamaton tilanne, jonka vuoksi 1 alakohdan mukainen sallittu lentotyöjakson pidennys ylittyy, lentoa saa jatkaa suunniteltuun määrälentopaikkaan tai varalentopaikalle.

3) Lentotyöjaksoa edeltävää, muualla kuin kotiasemalla pidettävää lepojaksoa saa lyhentää, mutta lepojakson pituus ei saa olla alle 10 tuntia.

4) Odottamattomissa tilanteissa, joista voi aiheutua vakavaa väsymystä, ilma-aluksen päällikön on lyhennettävä todellista lentotyöjaksoa tai pidennettävä lepojaksoa tai tehtävä tarpeen mukaan molemmat toimenpiteet ehkäistäkseen lentoturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia.

5) Ilma-aluksen päällikön on ilmoitettava lentotoiminnan harjoittajalle aina, kun lentotyöjaksoa on pidennetty tai lepojaksoa lyhennetty hänen harkintansa mukaan. Jos lepojaksoa on lyhennetty enemmän kuin tunti, lentotoiminnan harjoittajan on toimitettava ilmoituksen jäljennös sekä siihen lisäämänsä huomautukset toimivaltaiselle viranomaiselle 28 päivän kuluessa tapahtumasta.

6) Lentotoiminnan harjoittajan on sovellettava lähestymistapaa, jossa odottamattomissa tilanteissa tapahtuvasta ilma-aluksen päällikön harkintavallan käytöstä tai käyttämättä jättämisestä ei rangaista.";

9) korvataan ORO.FTL.240 kohdan a alakohta seuraavasti:

"a) Jotta lentomiehistön jäsenen suorituskyky ei heikkenisi, hänelle on annettava mahdollisuus ruokailla ja juoda lentotyöjakson aikana erityisesti silloin, kun lentotyöjakso kestää yli kuusi tuntia tai yhden ohjaajan lentotoiminnassa yli viisi tuntia.";

10) lisätään osasto FTL B seuraavasti:

"OSASTO FTL (B):

LENTOKONEILLA HARJOITETTAVAN KIIREELLISEN LÄÄKINTÄLENTOTOIMINNAN JA TAKSILENTOTOIMINNAN LENTO- JA TYÖAIKARAJOITUKSET SEKÄ LEPOVAATIMUKSET

ORO.FTL.101 Soveltamisala

Tässä osastossa vahvistetaan vaatimukset, jotka lentotoiminnan harjoittajan sekä sen ohjaamo- ja matkustamomiehistön (lentomiehistön) jäsenten, jotka on osoitettu lentokoneilla AEMS- ja taksilentotoimintana harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetukseen (CAT), mukaan lukien lentotoiminta, jossa palataan takaisin lähtöpaikkaan ("A-to-A"), on täytettävä lento- ja työaikarajoitusten sekä lepovaatimusten osalta.

ORO.FTL.106 Määritelmät

a) AEMS- ja taksilentotoiminnan osalta sovelletaan ORO.FTL.105 kohdassa määriteltyjä termejä, lukuun ottamatta niitä, jotka on määritelty ORO.FTL.105 kohdan 1, 2, 5 ja 18 alakohdassa.

b) Edellä a alakohdassa mainittujen lisäksi sovelletaan seuraavia määritelmiä:

1) 'sopeutuneella' tarkoitetaan tilaa, jossa lentomiehistön jäsenen sisäisen kellon mukainen vuorokausirytmi vastaa tiettyä aikavyöhykettä, joka on joko senhetkinen aikavyöhyke lentomiehistön jäsenen fyysisessä sijaintipaikassa tai aiempi aikavyöhyke, johon hänen kehonsa on edelleen mukautunut, koska senhetkiseen aikavyöhykkeeseen mukautumiseen ei ole ollut riittävästi aikaa tai lepoa.

Pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa laskettaessa lentomiehistön jäsenen katsotaan työvuorokierroksen alussa olevan sopeutunut kotiaseman aikavyöhykkeeseen, ja sen jälkeen sopeutuminen määräytyy taulukossa 1 a esitettyjen arvojen mukaisesti:

Taulukko 1 a

Vertailuaikavyöhykkeen ajan (*) ja sen aikavyöhykkeen ajan välinen ero (tunteina), jolla seuraava työvuoro alkaa	Aika (tunteina), joka on kulunut työhön ilmoittautumisesta vertailuaikana				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 ja < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 ja ≤ 6	B	X	D	D	D

Vertailuaikavyöhykkeen ajan (*) ja sen aikavyöhykkeen ajan välinen ero (tunteina), jolla seuraava työvuoro alkaa	Aika (tunteina), joka on kulunut työhön ilmoittautumisesta vertailuaikana				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 ja ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 ja ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Kun lentomiehistö sopeutuu työvuorokierroksen aikana siihen aikavyöhykkeeseen, jolla he aloittavat seuraavan työvuoronsa, kyseisestä aikavyöhykkeestä tulee uusi vertailuaikavyöhyke. Sopeutumisen tila työvuorokierroksen seuraavissa työvuoroissa määräytyy taulukon 1 a mukaisesti niin, että alkuperäinen vertailuaikavyöhyke korvataan uudella vertailuaikavyöhykkeellä.

'B' tarkoittaa, että lentomiehistön jäsen on sopeutunut vertailuaikavyöhykkeen aikaan.

'D' tarkoittaa, että lentomiehistön jäsen on sopeutunut siihen aikavyöhykkeeseen, jolla hän aloittaa työvuorokierroksen seuraavan työvuoron.

'X' tarkoittaa, ettei lentomiehistön jäsenen sopeutumisen tila ole tiedossa.

2) 'vertailuajalla' tarkoitetaan ilmoittautumispaikan paikallista aikaa kotiasemalla, kun lentomiehistön jäsenen katsotaan olevan sopeutunut työvuorokierroksen alussa, tai ilmoittautumispaikan paikallista aikaa edellisessä paikassa, kun lentomiehistön jäsen on sopeutunut työvuorokierroksen aikana.

3) 'lisätyllä ohjaamomiehistöllä' tarkoitetaan ohjaamomiehistöä, jonka jäsenten lukumäärä on suurempi kuin ilma-aluksen lentotoimintaan vaadittava vähimmäismäärä ja jossa jokainen ohjaamomiehistön jäsen voi poistua työskentelypaikaltaan ilma-aluksessa pidettävää lepoaikaa varten ilma-aluksen ollessa ilmassa, niin että hänen tilalleen tulee toinen asianmukaiset kelpoisuusvaatimukset täyttävä ohjaamomiehistön jäsen.

4) 'siirtymällä idästä länteen tai lännestä itään' tarkoitetaan siirtymistä vertailuajan aikavyöhykkeen (siirtymäaikavyöhykkeen) läpi työvuorojen ja välipysähdysten ketjuna idän suuntaan ja työvuorojen ja välipysähdysten ketjuna lännen suuntaan tai toisinpäin, niin että kunkin ketjun aikana ylitetään vähintään neljä aikavyöhykettä;

5) 'väsymyksellä' tarkoitetaan fysiologista tilaa, jossa psyykkinen tai fyysinen suorituskyky on alentunut unenpuutteen, pitkittyneen valvomisen, vuorokausirytmin vaiheen tai työkuorman (henkisen ja/tai fyysisen aktiivisuuden) taikka niiden yhdistelmän vuoksi niin, että lentomiehistön jäsenen valppaus ja kyky hoitaa turvallisuuteen liittyviä operatiivisia tehtäviä voi olla heikentynyt.

6) 'ilma-aluksessa pidettävällä lepoajalla' tarkoitetaan lentotyöjakson pidentämisen ja päivystyksen kannalta jompaakumpaa seuraavista:

   1) lennon aikana matkalentovaiheessa toteutuvaa ajanjaksoa, jonka aikana lentomiehistön jäsen on lisätyllä miehistöllä lennettäessä väliaikaisesti vapautettu tehtävistään ja lepää vaatimukset täyttävässä ilma-aluksen lepotilassa;

   2) sellaista ajanjaksoa lentokoneen ollessa maassa, jonka aikana lentomiehistön jäsen on väliaikaisesti vapautettu tehtävistään ja lepää vaatimukset täyttävässä ilma-aluksen lepotilassa.

7) 'siirtymisellä' tarkoitetaan jotakin seuraavista:

   1) operatiivisesta työstä vapaana olevan lentomiehistön jäsenen siirtyminen paikasta toiseen lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä, lukuun ottamatta seuraavia:

      — aika, joka kuluu siirtymiseen yksityisestä lepopaikasta määrättyyn ilmoittautumispaikkaan kotiasemalla ja päinvastoin,

      — aika, joka kuluu paikalliseen siirtymiseen lepopaikasta työn aloittamispaikkaan ja päinvastoin;

2) operatiivisen lentomiehistön jäsenen lentotoiminnan harjoittajan määräyksestä suorittama ei-kaupallinen lento välittömästi ennen ensimmäistä CAT-sektoria tai välittömästi viimeisen CAT-sektorin jälkeen.

8) ’keskeytyvällä työjaksolla’ tarkoitetaan lentotyöjaksoa, johon sisältyy yksi operatiivisten lentosektorien välillä maassa pidettävä tauko, joka on riittävän pitkä mahdollistamaan vuorokautisen lentotyöjakson pidentämisen tietyin edellytyksin pidentää.

9) ’odottamattomilla operatiivisilla olosuhteilla’ tarkoitetaan odottamattomia olosuhteita, joita ei ole voitu kohtuudella ennakoida ja joihin ei ole voitu mukautua, kuten huono sää, laitteiden toimintahäiriöt tai lennonjohdosta johtuvat viivästykset, jotka voivat edellyttää lentotoiminnan muutoksia.

ORO.FTL.111 Lentotoiminnan harjoittajan velvollisuudet

Lentotoiminnan harjoittajan on

a) julkaistava työvuorolistat etukäteen, jotta lentomiehistön jäsenet voivat suunnitella riittävän levon;

b) laadittava lentomiehistön jäsenten kanssa käytävää viestintää varten menettely ja tapa, joilla työvuorolistan ja lepoaikojen muutoksista ilmoitetaan;

c) varmistettava, että lentotyöjaksot suunnitellaan siten, että lentomiehistön jäsenet pysyvät vireinä, jotta he voivat toimia tyydyttävällä turvallisuustasolla kaikissa olosuhteissa;

d) laadittava ja julkaistava työhön ilmoittautumisajat ja työn päättymisajat, joissa otetaan huomioon toiminnan luonne ja vaativuus, jotta lentomiehistöllä on riittävästi aikaa suorittaa kaikki vaaditut lennon valmistelutyöt ja lennon jälkeiset työt sekä kirjata tosiasialliset ilmoittautumisajat ja työn päättymisajat;

e) kiinnitettävä huomiota lentotyö- ja lepojaksojen toistumistiheyteen ja sijoitteluun sekä otettava huomioon pitkien työaikojen ja vähimmäislepojaksojen kumulatiiviset vaikutukset;

f) järjestettävä työjaksot niin, että vältetään sellaisia tekijöitä, jotka vakavasti häiritsevät vakiintunutta uni- ja työrytmiä, esimerkkinä päivä- ja yötyön vuorottelu;

g) noudatettava häiritseviä aikatauluja koskevia säännöksiä liitteessä II (osa ARO) olevan ARO.OPS.230 kohdan mukaisesti;

h) varmistettava, että lepojaksot antavat lentomiehistön jäsenille riittävästi aikaa palautua niitä edeltävän työn vaikutuksista ja levätä ennen seuraavaa lentotyöjaksoa;

i) suunniteltava toistuvia pitkiä lepojaksoja palautumista varten ja ilmoitettava niistä lentomiehistön jäsenille etukäteen;

j) varmistettava, että lentotyö suunnitellaan niin, että se voidaan suorittaa sallitun lentotyöajan ylittymättä, ottaen huomioon lennon valmisteluun tarvittava aika, lentoaika ja kääntymisaika;

k) seurattava työvuorolistojen operatiivista toimivuutta ja mukautettava lentomiehistöä koskevia järjestelyjä tarpeen mukaan;

l) otettava käyttöön väsymysriskin hallintamenettely, jonka tukena on joko ORO.GEN.200 kohdan mukainen hallintojärjestelmä, johon tarvittaessa sisältyy asianmukainen väsymysriskin hallinta, tai tarvittaessa ORO.FTL.120 kohdan mukainen väsymysriskin hallintajärjestelmä.

ORO.FTL.116 Lentomiehistön velvollisuudet

a) Lentomiehistön on täytettävä seuraavat velvollisuudet:

1) noudatettava kaikkia tehtäviinsä sovellettavia lento- ja työaikarajoituksia sekä lepovaatimuksia;

2) ottaessaan vastaan tehtäviä useammalta kuin yhdeltä lentotoiminnan harjoittajalta

1) pidettävä henkilökohtaisesti kirjaa lento- ja työajoistaan sekä lepoajoistaan lento- ja työaikarajoituksia koskevien sovellettavien vaatimusten mukaisesti;

2) toimitettava kullekin lentotoiminnan harjoittajalle tarvittavat tiedot, jotta nämä voivat suunnitella toimintansa lento- ja työaikarajoituksia koskevien sovellettavien vaatimusten mukaisesti;

3) hyödynnettävä heille tarjotut lepomahdollisuudet ja -tilat mahdollisimman hyvin sekä suunniteltava ja käytettävä lepojaksonsa asianmukaisesti.

b) Lentomiehistö ei saa suorittaa tehtäviä ilma-aluksessa, jos he tietävät tai epäilevät kärsivänsä väsymyksestä tai tuntevat itsensä muutoin huonokuntoisiksi siinä määrin, että lennon turvallisuus saattaisi vaarantua.

c) Lentomiehistön on kirjattava lentotoiminnan harjoittajan virallisiin asiakirjoihin päivittäisen työvuoronsa tosiasialliset ilmoittautumisajat ja työn päättymisajat.

ORO.FTL.126 AEMS- ja taksilentotoiminnan harjoittajien yksilölliset lentoaikojen määrittelyjärjestelmät

a) Lentotoiminnan harjoittajan on laadittava ja otettava käyttöön yksilöllinen lentoaikojen määrittelyjärjestelmä (IFTSS) ja pidettävä sitä yllä siten, että järjestelmä

1) soveltuu harjoitettaviin lentotoiminnan lajeihin;

2) täyttää asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä V vahvistetut asiaankuuluvat keskeiset vaatimukset ja mainitun asetuksen asiaankuuluvat täytäntöönpanosäännöt;

3) on muun sovellettavan lainsäädännön mukainen, mukaan lukien direktiivin 2000/79/EY täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa johtuva sovellettava kansallinen lainsäädäntö.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on käytettävä viraston hyväksymiä sertifiointieritelmiä osoittaakseen a alakohdan vaatimusten täyttymisen.

Vaihtoehtoisesti, jos lentotoiminnan harjoittaja aikoo poiketa sovellettavista sertifiointieritelmistä, sen on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle yhdessä yksilöllisen lentoaikojen määrittelyjärjestelmän hyväksyntää koskevan hakemuksen kanssa turvallisuusperustelu, joka sisältää seuraavat tiedot:

1) yksityiskohtainen kuvaus ehdotetusta poikkeuksesta;

2) arvio poikkeukseen liittyvistä väsymysriskeistä ja niitä vastaavista riskiä lieventävistä toimenpiteistä, joilla varmistetaan riskin pysyminen hyväksyttävällä tasolla;

3) mahdolliset käsikirjojen tai menetelmien merkitykselliset muutokset.

Jos lentotoiminnan harjoittaja aikoo poiketa sovellettavista sertifiointieritelmistä, sen on myös osoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, että se on ottanut asianmukaisesti huomioon asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 7 kohdan mukaisesti annetun viraston lausunnon.

c) Ennen kuin yksilöllinen lentoaikojen määrittelyjärjestelmä – sekä väsymysriskin hallintajärjestelmä tai asianmukainen väsymysriskin hallinta, jos vaaditaan – otetaan käyttöön, sille on saatava toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä liitteessä II (osa ARO) olevan ARO.OPS.235 kohdan mukaisesti.

d) Lentotoiminnan harjoittajan on kahden vuoden kuluessa siitä, kun se on ottanut käyttöön viraston julkaisemista sovellettavista sertifiointieritelmistä poikkeavan yksilöllisen lentoaikojen määrittelyjärjestelmän, koottava hyväksyttyyn poikkeukseen liittyvät tiedot liitteessä II (osa ARO) olevan ARO.OPS.235 kohdan d alakohdassa tarkoitettua arviointia varten ja analysoitava ne tieteellisesti pätevien periaatteiden mukaisesti arvioidakseen poikkeuksen vaikutukset lentomiehistön väsymykseen. Analyysin tulokset on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle raportin muodossa.

ORO.FTL.201 Kotiasema

a) Lentotoiminnan harjoittajan on nimettävä kotiasema jokaiselle lentomiehistön jäsenelle.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään kotiaseman vaihtamisen edellytykset sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti.

ORO.FTL.206 Lentotyöjakso (FDP)

a) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään yhden tai kahden ohjaajan ohjaamomiehistöllä lennettäessä pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso sopeutuneelle lentomiehistölle. Pisimmässä sallitussa vuorokautisessa lentotyöjaksossa on kaikissa tapauksissa otettava huomioon työhön ilmoittautumisaika ja lennettyjen lentojen määrä, ja se saa olla enintään 13 tuntia. Lentotoiminnan harjoittaja voi poiketa sovellettavista sertifiointieritelmistä, jos sillä on toimiva ja tehokas ORO.FTL.120 kohdan mukainen väsymysriskin hallintajärjestelmä.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään yhden tai kahden ohjaajan ohjaamomiehistöllä lennettäessä pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso lentomiehistölle, jonka sopeutumisen tilasta ei ole tietoa. Kahden ohjaajan lentomiehistön, jonka sopeutumisen tilasta ei ole tietoa, pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa voidaan pidentää sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti, edellyttäen että lentotoiminnan harjoittajalla on toimiva ja tehokas ORO.FTL.120 kohdan mukainen väsymysriskin hallintajärjestelmä.

c) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään kahden ohjaajan ohjaamomiehistöllä lennettäessä pisin sallittu pidennetty vuorokautinen lentotyöjakso, johon ei kuulu ilma-aluksessa pidettävää lepoaikaa, sopeutuneelle lentomiehistölle. Lentotoiminnan harjoittajan on kaikissa tapauksissa otettava huomioon seuraavat seikat:

1) kaikki pidennykset on suunniteltava etukäteen;

2) seitsemän peräkkäisen päivän jaksolla voidaan käyttää enintään kaksi pidennystä;

3) kukin pidennys saa olla enintään tunnin pituinen;

4) lentoa edeltävää ja lennon jälkeistä vähimmäislepojaksoa on pidennettävä kaksi tuntia tai lennon jälkeistä lepojaksoa on pidennettävä neljä tuntia; jos pidennyksiä käytetään peräkkäisillä lentotyöjaksoilla, ylimääräiset lentoa edeltävät ja lennon jälkeiset lepoajat kahden pidennetyn lentotyöjakson välillä on annettava peräkkäin.

5) pidennystä ilman ilma-aluksessa pidettävää lepoaikaa ei saa yhdistää saman työjakson aikana lentotyöjakson pidentämiseen ilma-aluksessa pidettävän lepoajan tai keskeytyvän työjakson vuoksi.

d) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään pisin sallittu vuorokautinen lentotyöjakso, johon asti lentotyöjaksoa voidaan pidentää ilma-aluksessa pidettävän lepoajan ja kahden ohjaajan vähimmäismiehistön lisäyksen vuoksi. Lentotoiminnan harjoittajan on kaikissa tapauksissa otettava huomioon seuraavat seikat:

1) vähimmäismiehistön lisäyksen määrä;

2) ilma-aluksessa olevien lepotilojen tyyppi ja laatu;

3) kullekin lentomiehistön jäsenelle varattu ilma-aluksessa pidettävä vähimmäislepoaika;

4) jokaiselle lopullisen laskun aikana ohjaimissa olevalle ohjaamomiehistön jäsenelle varattu ilma-aluksessa pidettävä vähimmäislepoaika;

5) edellytykset, joiden täyttyessä voidaan soveltaa ylimääräistä pisimmän sallitun lentotyöjakson pidennystä, myös kun toiminnassa sovelletaan toimivaa ja tehokasta ORO.FTL.120 kohdan mukaista väsymysriskin hallintajärjestelmää.

e) Kun lentomiehistö on aikavyöhykkeeseen sopeutunut, sovellettavissa sertifiointieritelmissä määritettyä pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa kahden ohjaajan lentomiehistöllä lennettäessä voidaan pidentää käynnissä olevan AEMS-tehtävän aikana enintään kaksi tuntia, jos se on tarpeen tehtävän suorittamiseksi. Lentotoiminnan harjoittajan on sisällytettävä yksilölliseen lentoaikojen määrittelyjärjestelmäänsä pidennyksen käytön edellytykset sekä tieto siitä, miten sen käyttöä seurataan ja miten pidennyksen vaikutuksia myöhempiin työvuoroihin ja lepojaksoihin lievennetään.

f) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään edellytykset, joilla ilma-aluksen päällikkö voi sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti muuttaa lentotyö-, työ- ja lepojaksojen rajoja odottamattomissa operatiivisissa olosuhteissa. Lentotoiminnan harjoittajan on sovellettava lähestymistapaa, jossa odottamattomissa operatiivisissa olosuhteissa tapahtuvasta ilma-aluksen päällikön harkintavallan käytöstä tai käyttämättä jättämisestä ei rangaista.

g) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään myöhemmän työhön ilmoittautumisen menettely, mukaan lukien edellytykset sen käytölle.

ORO.FTL.211 Lentoajat ja työjaksot

a) Yksittäiselle lentomiehistön jäsenelle määrätyt kokonaistyöjaksot eivät saa ylittää seuraavia tuntimääriä:

1) 60 työtuntia 7 peräkkäisen vuorokauden aikana;

2) 110 työtuntia 14 peräkkäisen vuorokauden aikana;

3) 190 työtuntia 28 peräkkäisen vuorokauden aikana mahdollisimman tasaisesti kyseiselle ajanjaksolle jaettuna;

4) 2 000 työtuntia kalenterivuoden aikana.

b) Poiketen siitä, mitä a alakohdan 1 alakohdassa säädetään, 7 peräkkäisen vuorokauden aikaiset kokonaistyötunnit voidaan ylittää enintään 10 tunnilla, edellyttäen että ylitystä käytetään ainoastaan operatiivisesta työstä vapaana olevan lentomiehistön jäsenen siirtymiseen takaisin kotiasemalleen palautumiseen tarkoitettua pidennettyä lepojaksoa varten ja että lentotoiminnan harjoittaja

1) suorittaa riskinarvioinnin arvioidakseen, miten ylitys vaikuttaa väsymykseen, ottaen huomioon muun muassa vuorokaudenajan, aiemman lepoajan pituuden ja laadun sekä työvuorolistan mukaisen tulevan työvuoron vaatimukset;

2) suunnittelee riittävät riskiä lieventävät toimenpiteet, joihin kuuluvat muun muassa rajat sille, kuinka usein ylityksiä voi olla tiettynä ajanjaksona, vähintään 72 tunnin mittaisen pidennetyn palautumiseen tarkoitetun lepojakson järjestäminen niin, että siihen kuuluu kaksi paikallista yötä, sekä kaikkien väsymykseen liittyvien turvallisuusriskien hallintatoimien tehokkuuden ja noudattamisen jatkuva seuranta;

3) pitää kirjaa ylityksistä ja olosuhteista, joissa niitä on käytetty;

4) kuvaa ylityksen käytön ehdot yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään.

c) Poiketen siitä, mitä a alakohdan 1 alakohdassa säädetään, AEMS-toiminnassa, jossa ohjaamomiehistöön kuuluu kaksi ohjaajaa, 7 peräkkäisen vuorokauden aikaiset kokonaistyötunnit voidaan ylittää enintään 30 tunnilla, edellyttäen että lentotoiminnan harjoittaja

1) suorittaa riskinarvioinnin arvioidakseen, miten ylitys vaikuttaa väsymykseen, ottaen huomioon muun muassa vuorokaudenajan, yövuoroaltistuksen, lääkintä- tai potilastehtävästä aiheutuvan stressin sekä työvuorolistan mukaisen tulevan työvuoron vaatimukset;

2) suunnittelee riittävät riskiä lieventävät toimenpiteet, joihin kuuluvat muun muassa rajat sille, kuinka usein ylityksiä voi olla tiettynä ajanjaksona, vähintään 72 tunnin mittaisen pidennetyn palautumiseen tarkoitetun lepojakson järjestäminen niin, että siihen kuuluu kaksi paikallista yötä, sekä kaikkien väsymykseen liittyvien turvallisuusriskien hallintatoimien tehokkuuden ja noudattamisen jatkuva seuranta;

3) pitää kirjaa ylityksistä ja olosuhteista, joissa niitä on käytetty;

4) kuvaa ylityksen käytön ehdot yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään.

d) Niiden lentojen yhteenlasketut lentoajat, joille yksittäinen lentomiehistön jäsen on määrätty operatiivisessa työssä olevaksi lentomiehistön jäseneksi, eivät saa ylittää seuraavia:

1) 100 tuntia lentoaikaa 28 peräkkäisen vuorokauden aikana;

2) 900 tuntia lentoaikaa kalenterivuoden aikana;

3) 1 000 tuntia lentoaikaa 12 peräkkäisen kalenterikuukauden aikana.

e) Lennon jälkeinen työ lasketaan työajaksi.

ORO.FTL.216 Siirtyminen

a) Operatiivisesta työstä vapaana olevan lentomiehistön jäsenen siirtyminen ilmoittautumisen jälkeen mutta ennen työn aloittamista niin, ettei välissä ole lepojaksoa, sisältyy lentotyöjaksoon, mutta sitä ei lasketa yksittäiseksi lennoksi.

b) Kaikki siirtymiseen käytetty aika lasketaan työjaksoon.

c) Operatiivisissa työtehtävissä olevan lentomiehistön jäsenen siirtyminen muulla kuin kaupallisella lennolla ennen yhdellä tai useammalla kaupallisella ilmakuljetuslennolla työskentelyä tai sen jälkeen niin, ettei välissä ole lepojaksoa, sisältyy lentotyöjaksoon ja lasketaan yksittäiseksi lennoksi.

d) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään seuraavien tekijöiden vaikutus pisimpään sallittuun lentotyöjaksoon sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

1) operatiivisista tehtävistä vapaana olevan lentomiehistön jäsenen siirtymisen kesto;

2) operatiivisista tehtävistä vapaana olevan lentomiehistön jäsenen kuljetustapa.

ORO.FTL.221 Keskeytyvä työjakso

Edellytysten, jotka koskevat lentomiehistön pisimmän sallitun vuorokautisen lentotyöjakson pidentämistä työjakson keskeyttävän maassa pidettävän tauon vuoksi, kun lennetään kahden ohjaajan ohjaamomiehistöllä, on oltava seuraavien vaatimusten mukaiset:

a) lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään seuraavat keskeytyvään työjaksoon liittyvät näkökohdat sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

   1) työjakson keskeyttävän maassa pidettävän tauon vähimmäiskesto;

   2) lentotyöjakson pidennys, joka riippuu työjakson keskeyttävän tauon kestosta;

   3) lentomiehistölle lepäämistä varten tarjottavat lepotilat ottaen huomioon työjakson keskeyttävän tauon kesto ja muut merkitykselliset tekijät;

   4) mahdollisuus pidentää keskeytyvää työjaksoa lentotyöjakson alkamisen jälkeen;

b) maassa pidettävä työjakson keskeyttävä tauko lasketaan kokonaisuudessaan mukaan lentotyöjaksoon;

c) keskeytyvää työjaksoa ei ORO.FTL.236 kohdan c alakohdan mukaisesti saa määrätä ennen lyhennettyä lepojaksoa tai sen perään.

ORO.FTL.226 Päivystys ja työ lentoasemalla

a) Päivystys ja työ lentoasemalla on merkittävä työvuorolistaan. Päivystysvalmiusjakson alkamis- ja päättymisajat on ilmoitettava asianomaisille lentomiehistön jäsenille etukäteen, jotta he voivat suunnitella riittävän levon.

b) Lentomiehistön jäsenen katsotaan päivystävän lentoasemalla siitä alkaen, kun hän ilmoittautuu ilmoittautumispaikalla, siihen saakka, kun ilmoitettu päivystysvalmiusjakso lentoasemalla päättyy.

c) Päivystys lentoasemalla lasketaan kokonaisuudessaan työjaksoon ORO.FTL.211 ja ORO.FTL.236 kohtien soveltamista varten.

d) Kaikki työ lentoasemalla lasketaan kokonaisuudessaan työjaksoon, ja lentotyöjakso lasketaan alkavaksi lentoasemalla työskentelyä varten määrätystä ilmoittautumisajasta.

e) Lentotoiminnan harjoittajan on tarjottava lentoasemalla päivystäville lentomiehistön jäsenille majoitus tai luokan A lepotila, edellyttäen että kyseisessä luokan A lepotilassa voi säätää valaistusta ja lämpötilaa ja että se tarjoaa suojan melulta ja häiriöiltä.

f) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään seuraavat päivystykseen ja lentoasemalla tehtävään työhön liittyvät näkökohdat sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

   1) yksittäisen päivystysvalmiusjakson enimmäiskesto;

   2) päivystysajan vaikutus pisimpään sallittuun vuorokautiseen lentotyöjaksoon ottaen huomioon käytettävissä olevat lepotilat ja muut merkitykselliset tekijät, mukaan lukien seuraavat seikat:

      i) onko lentomiehistön jäsenen oltava välittömästi valmiina työhön;

      ii) missä määrin päivystys häiritsee nukkumista;

      iii) määrätäänkö työhön niin hyvissä ajoin, että mahdollisuus nukkumiseen säilyy työhön kutsumisen ja lentotyöjakson alkamisen välillä;

   3) vähimmäislepojakso sellaisen päivystysvalmiusjakson jälkeen, joka ei ole johtanut lentotyöjakson määräämiseen;

   4) menetelmä, jolla muu päivystys otetaan huomioon kumulatiivisia työjaksoja koskevissa laskelmissa.

ORO.FTL.231 Varallaolo

a) Varallaolo on merkittävä työvuorolistaan.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään seuraavat varallaoloon liittyvät näkökohdat sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti:

1) yksittäisen varallaolojakson enimmäiskesto;

2) lentomiehistön jäsenelle määrättävien peräkkäisten varallaolopäivien enimmäismäärä.

ORO.FTL.236 Lepojaksot

a) Vähimmäislepojakso kotiasemalla

1) Vähimmäislepojakson, joka on pidettävä ennen kotiasemalta alkavaa lentotyöjaksoa, on oltava vähintään yhtä pitkä kuin sitä edeltänyt työjakso tai vähintään 12 tuntia sen mukaan kumpi näistä on pidempi.

2) Poiketen siitä, mitä 1 alakohdassa säädetään, jos lentotoiminnan harjoittaja tarjoaa lentomiehistön jäsenelle sopivan majoituksen kotiasemalla, sovelletaan b alakohdan mukaista vähimmäislepojaksoa.

b) Vähimmäislepojakso muualla kuin kotiasemalla

Vähimmäislepojakson, joka on pidettävä ennen muualta kuin kotiasemalta alkavaa lentotyöjaksoa, on oltava vähintään yhtä pitkä kuin sitä edeltänyt työjakso tai vähintään 10 tuntia sen mukaan kumpi näistä on pidempi. Tähän jaksoon on sisällyttävä matkustamiseen ja fysiologisiin tarpeisiin kuluvan ajan lisäksi mahdollisuus kahdeksan tunnin nukkumiseen.

c) Lyhennetty lepo

1) Poiketen siitä, mitä a ja b alakohdassa säädetään, kotiasemalla tai muualla kuin kotiasemalla pidettäviä vähimmäislepojaksoja voidaan lyhentää edellyttäen, että lyhennettyä lepoa käytetään ainoastaan sovellettaessa toimivaa ja tehokasta ORO.FTL.120 kohdan mukaista väsymysriskin hallintajärjestelmää.

2) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään lyhennettyä lepoa koskevat edellytykset sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti ja ottaen huomioon seuraavat seikat:

i) lyhennetyn lepojakson vähimmäiskesto;

ii) lentomiehistön jäsenen sopeutumisen tila;

iii) sisältyykö lepojaksoon paikallisia öitä;

iv) aikavyöhykkeiden ylittäminen;

v) lentoajan ja välittömästi lyhennettyä lepojaksoa edeltävän siirtymisen yhdistelmä;

vi) matka-aika lepopaikkaan ja lepopaikasta.

d) Toistuvat pitkät lepojaksot palautumista varten

Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään palautumiseen tarkoitetut toistuvat pitkät lepojaksot, joilla kompensoidaan kumulatiivinen väsymys. Palautumiseen tarkoitetun toistuvan pitkän lepojakson vähimmäiskeston on oltava 36 tuntia, johon on sisällyttävä kaksi paikallista yötä, ja yhden toistuvan pitkän lepojakson päättymisen ja seuraavan alkamisen välillä ei koskaan saa olla yli 168:aa tuntia. Palautumiseen tarkoitettu toistuva pitkä lepojakso on pidennettävä kahteen paikalliseen vuorokauteen kahdesti joka kuukausi.

e) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään ylimääräiset lepojaksot sovellettavien sertifiointieritelmien mukaisesti seuraavien kompensoimiseksi:

1) aikavyöhyke-erojen ja lentotyöjaksojen pidennysten vaikutukset;

2) ylimääräinen kumulatiivinen väsymys, joka johtuu häiritsevistä aikatauluista;

3) vuorokausirytmin vaiheen muutos siirryttäessä idästä länteen tai lännestä itään.

ORO.FTL.241 Ravinnonsaanti

a) Jotta lentomiehistön jäsenen suorituskyky ei heikkenisi, hänelle on annettava mahdollisuus ruokailla ja juoda lentotyöjakson aikana.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on määritettävä yksilöllisessä lentoaikojen määrittelyjärjestelmässään, miten lentomiehistön jäsenen ravinnonsaanti lentotyöjakson aikana varmistetaan, ottaen huomioon vähintään lentotyöjakson kesto, vuorokausirytmi ja säännölliset ruokailuajat sekä se, milloin ruokailu tai juominen ei ole lentotoiminnan aikana mahdollista.

ORO.FTL.246 Kotiaseman, lentoaikojen, työjaksojen ja lepojaksojen kirjaaminen

a) Lentotoiminnan harjoittajan on säilytettävä 24 kuukauden ajan

1) kunkin lentomiehistön jäsenen osalta vähintään seuraavat yksilölliset tiedot:

1) lentoajat;

2) jokaisen työjakson ja lentotyöjakson alkaminen, kesto ja päättyminen;

3) lepojaksot sekä kaikesta työstä vapaat vuorokaudet;

4) nimetty kotiasema;

2) tiedot pidennetyistä lentotyöjaksoista ja lyhennetyistä lepojaksoista.

b) Lentotoiminnan harjoittajan on pyynnöstä annettava jäljennökset kirjatuista yksilöllisistä lentoajoista, työjaksoista ja lepojaksoista niille, joita asia koskee, eli

1) asianomaiselle lentomiehistön jäsenelle;

2) toiselle lentotoiminnan harjoittajalle silloin, kun lentomiehistön jäsen on tai hänestä tulee kyseisen lentotoiminnan harjoittajan lentomiehistön jäsen;

3) toimivaltaiselle viranomaiselle.

c) Liitteessä IV (osa CAT) olevan CAT.GEN.MPA.100 kohdan b alakohdan 5 alakohdassa mainitut tiedot lentomiehistön jäsenistä, jotka suorittavat tehtäviä useammalle kuin yhdelle lentotoiminnan harjoittajalle, on säilytettävä 24 kuukautta.

ORO.FTL.251 Väsymyksen hallintaan liittyvä koulutus

a) Lentotoiminnan harjoittajan on tarjottava väsymyksen hallintaan liittyvää perus- ja määräaikaiskoulutusta lentomiehistön jäsenille, lentomiehistön työvuorolistoja laativalle ja ylläpitävälle henkilöstölle sekä asianomaiselle johtohenkilöstölle.

b) Edellä a alakohdassa tarkoitetun koulutuksen on noudatettava lentotoiminnan harjoittajan koulutussuunnitelmaa, joka on kuvattu toimintakäsikirjassa. Koulutusohjelman on katettava väsymyksen mahdolliset syyt ja vaikutukset sekä keinot väsymyksen torjuntaan, samoin kuin käytännön näkökohdat.”.