Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/1979

13.11.2026

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2026/1979 VAN DE COMMISSIE

van 8 september 2026

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor taxivluchten, medische noodvluchten en vluchtuitvoeringen met één piloot

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 ([1]) van de Raad, en met name artikel 32, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ([2]) zijn technische eisen en administratieve procedures vastgesteld met betrekking tot vluchtuitvoeringen, met inbegrip van vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen (FTL) voor exploitanten van commercieel luchtvervoer (CAT) met vliegtuigen die worden gebruikt voor geregelde vluchten en chartervluchten.

(2) Bij de opstelling van de FTL-eisen voor CAT-exploitanten uit hoofde van Verordening (EU) nr. 965/2012 is besloten de FTL voor taxivluchten, medische noodvluchten en vluchtuitvoeringen met één piloot in een later stadium vast te stellen, nadat wetenschappelijk bewijs was verzameld over de factoren die van invloed zijn op vermoeidheid bij die vluchtuitvoeringen.

(3) Overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) nr. 965/2012 is de FTL voor CAT-exploitanten van vliegtuigen die worden gebruikt voor taxivluchten, medische noodvluchten (AEMS) en vluchtuitvoeringen met één piloot onderworpen aan de eisen van de nationale wetgeving als bedoeld in artikel 8, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ([3]) en in subdeel Q van bijlage III bij die verordening. Die afwijking moet geldig blijven tot de nieuwe maatregelen overeenkomstig deze verordening van toepassing worden.

(4) De eisen van subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 zijn ontwikkeld met het oog op geregelde vluchten en chartervluchten met meerdere bemanningsleden. Zij zijn echter ook van toepassing op taxivluchten op aanvraag, AEMS-vluchten en vluchtuitvoeringen met één piloot, ondanks de verschillen tussen deze activiteiten en vluchtuitvoeringen met meer dan één piloot, en het gebruikte type luchtvaartuig. In subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 is ook geen maximale dagelijkse vliegdienstperiode vastgesteld voor vluchtuitvoeringen met één piloot en medische noodvluchten, en is niet voorzien in stand-bydiensten, rusttijden tijdens de vlucht en gesplitste diensten. Verordening (EU) nr. 965/2012 moet daarom worden gewijzigd om passende FTL op te nemen voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen voor taxi- en AEMS-vluchten en vluchtuitvoeringen met één piloot.

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

([2]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) De aard van de taken van een piloot bij vluchtuitvoeringen zoals taxi- en AEMS-vluchten verschillen aanzienlijk van die van een piloot bij geregelde vluchten of chartervluchten, aangezien piloten bij taxi- en AEMS-vluchten doorgaans minder maar langere vluchten maken. Taxi- en AEMS-vluchten vereisen een activiteit van 24 uur die kan bestaan uit ploegenarbeid, nachtvluchten, onregelmatige en onvoorspelbare dienstregelingen en frequente wijzigingen van tijdzone. Daarom moet een billijk evenwicht worden gevonden tussen prescriptieve en prestatiegebaseerde regels, aangezien de toepassing van soortgelijke regels die zijn ontworpen voor fundamenteel verschillende operationele omgevingen zou indruisen tegen de doelstelling om een hoog en uniform niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie te waarborgen.

(6) Overeenkomstig de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde risicobeheersingsdoelstellingen moeten specifieke risicobeperkende maatregelen worden ingevoerd om rekening te houden met de operationele realiteit van de sector, met inbegrip van de aard van taxi- en AEMS-vluchten, die niet toegankelijk zijn voor het grote publiek, alsook met het soort en de omvang van de activiteiten, die minder complex zijn en waarvoor minder complexe vliegtuigen worden gebruikt dan voor geregelde vluchten of chartervluchten. Elk van die risicobeperkende maatregelen moet gericht zijn en vastgestelde vermoeidheidsrisico's aanpakken die voortvloeien uit specifieke planningspraktijken, dienstperioden of rustregelingen.

(7) Om beter rekening te houden met specifieke nationale overwegingen of operationele praktijken, moeten de lidstaten toestemming krijgen om af te wijken van sommige bij deze verordening ingevoerde bepalingen of van de daarmee verband houdende certificeringsspecificaties door eisen toe te passen waarvan het veiligheidsniveau minstens gelijkwaardig is aan de bepalingen van deze verordening. Elke ontheffing of vrijstelling van deze verordening moet worden aangemeld en moet de regels volgen van artikel 71 en artikel 76, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139, die transparante en niet-discriminerende besluitvorming op basis van objectieve criteria waarborgen.

(8) Om te zorgen voor een soepele overgang van het momenteel geldende subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 en de nationale regelgeving van de lidstaten, moeten de exploitanten en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten voldoende tijd krijgen om hun operationele documenten bij te werken, passende software-instrumenten toe te passen en het relevante personeel op te leiden om aan de nieuwe maatregelen te voldoen. Daarom moet de toepassingsdatum van deze verordening worden uitgesteld.

(9) ARO.OPS.235 van bijlage II en ORO.FTL.125 van bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten worden geactualiseerd om ze in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) 2018/1139 en achterhaalde verwijzingen te schrappen, zonder dat dit negatieve economische, sociale of administratieve gevolgen heeft voor bemanningsleden van luchtvaartuigen, exploitanten of bevoegde autoriteiten. Om de nationale bevoegde autoriteiten te ondersteunen bij de actualisering van hun goedkeuringsprocedures, moeten die punten vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening van toepassing zijn op geregelde vluchten en chartervluchten.

(10) Hoewel het bestaande regelgevingskader de bevoegde autoriteiten van de lidstaten reeds verplicht om gemelde veiligheidsvoorvallen in de burgerluchtvaart te monitoren en op te volgen, het hoogste niveau van luchtvaartveiligheid te waarborgen en de risico's in verband met vermoeidheid te beperken, is het belangrijk dat de lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap"), dat krachtens artikel 85, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 bevoegd is om inspecties en andere monitoringactiviteiten uit te voeren, actief toezicht houden op de uitvoering van de nieuwe regels, teneinde de uniforme toepassing van die verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen te waarborgen.

(11) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn gebaseerd op Advies nr. 02/2026 ([4]), dat het Agentschap heeft opgesteld overeenkomstig artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139,

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

1) aan artikel 2, eerste alinea, worden de volgende punten 16, 17 en 18 toegevoegd:

"16. "medische noodvlucht met een vliegtuig (AEMS-vlucht)": een vlucht met een vliegtuig waarbij onmiddellijk en snel vervoer essentieel is en die alle volgende kenmerken heeft:

a) het doel van de vlucht is medische spoedhulp te vergemakkelijken door het vervoer van een of meer van de volgende:

i) medisch personeel;

ii) medische benodigdheden (apparatuur, bloed, organen, geneesmiddelen);

iii) zieken of gewonden en andere rechtstreeks betrokken personen;

(b) de vlucht omvat sectoren die worden gevlogen om een vliegtuig te positioneren met het oog op het vervoer van personen als bedoeld in punt a), i) of iii), of medische benodigdheden als bedoeld in punt a), ii), of om het vliegtuig terug te brengen naar de operationele AEMS-basis;

17. "geplande vluchtuitvoering": een reeks vluchten met alle volgende kenmerken:

i) op elke vlucht worden individueel stoelen of capaciteit voor het vervoer van vracht of post tegen betaling ter beschikking van het publiek gesteld, rechtstreeks door de luchtvaartmaatschappij of via erkende agenten;

ii) zij worden geëxploiteerd om het verkeer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen op een van de volgende wijzen:

— volgens een gepubliceerde dienstregeling,

— met een zodanige regelmaat of frequentie dat de vluchten duidelijk een systematische reeks vormen;

18. "chartervlucht": een niet-geregelde CAT-vlucht op aanvraag, met een vliegtuig met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 20 of meer.";

2) artikel 8 wordt vervangen door:

"*Artikel 8*

Vliegtijdbeperkingen

1. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen met het oog op geregelde vluchten of chartervluchten zijn onderworpen aan de eisen van subdeel FTL (A) van bijlage III. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen met het oog op taxivluchten en medische noodvluchten zijn onderworpen aan de eisen van subdeel FTL (B) van bijlage III.

2. Wat vliegtijdbeperkingen en rusttijden betreft, moeten CAT-vluchten met helikopters voldoen aan de voorschriften van de nationale wetgeving van de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft.

3. Wat vliegtijdbeperkingen en rusttijden betreft, moeten niet-commerciële vluchtuitvoeringen, m.i.v. niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters, alsook commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters, voldoen aan de eisen van de nationale wetgeving van de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of, wanneer de exploitant geen hoofdvestiging heeft, de plaats waar de exploitant is gevestigd of verblijft.

4. Wat vliegtijdbeperkingen betreft, moet een IAM-exploitant voldoen aan de voorschriften van de nationale wetgeving van de lidstaat waar hij zijn hoofdvestiging heeft of, indien hij geen hoofdvestiging heeft, de plaats waar hij is gevestigd of verblijft.";

3) artikel 9 ter, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zien toe op de doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen.";

4) bijlage II wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening;

5) bijlage III wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 2

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

Zij is van toepassing met ingang van 15 oktober 2028.

Bijlage I en punt 4) van bijlage II zijn echter van toepassing met ingang van 3 december 2026.

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

Gedaan te Brussel, 8 september 2026.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

In bijlage II (deel-ARO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt ARO.OPS.235 vervangen door:

"**ARO.OPS.235 Goedkeuring van individuele vliegtijdspecificatieschema's van CAT-exploitanten van vleugelvliegtuigen**

a) De bevoegde autoriteit keurt een individueel vliegtijdspecificatieschema van een CAT-exploitant van vleugelvliegtuigen goed als zij concludeert dat dit schema aan alle volgende voorwaarden voldoet:

   1) het is geschikt voor de types vluchtuitvoeringen die worden uitgevoerd;

   2) het voldoet aan de relevante essentiële eisen van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 en de relevante uitvoeringsvoorschriften van die verordening;

   3) het is in overeenstemming met de toepasselijke certificeringsspecificaties;

   4) het voldoet aan andere toepasselijke nationale wetgeving die voortvloeit uit de omzetting van Richtlijn 2000/79/EG.

b) Wanneer de bevoegde autoriteit voornemens is een vliegtijdspecificatieschema dat afwijkt van de toepasselijke door het Agentschap vastgestelde certificeringsspecificaties goed te keuren, vraagt zij eerst advies aan het Agentschap overeenkomstig artikel 76, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139. Het Agentschap verstrekt zijn advies binnen drie maanden na ontvangst van alle noodzakelijke documentatie van de bevoegde autoriteit.

c) De bevoegde autoriteit en de betrokken exploitant houden rekening met het overeenkomstig artikel 76, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde advies van het Agentschap. Alvorens het in punt b) bedoelde vliegtijdspecificatieschema goed te keuren, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de exploitant de daarmee samenhangende vermoeidheidsrisico's heeft beoordeeld en tot een aanvaardbaar niveau heeft beperkt.

d) Na een eerste toepassingsperiode wordt een goedgekeurd vliegtijdspecificatieschema dat afwijkt van de toepasselijke door het Agentschap vastgestelde certificeringsspecificaties, onderworpen aan een beoordeling om te bepalen of de afwijkingen moeten worden bevestigd of gewijzigd. De bevoegde autoriteit en het Agentschap voeren een onafhankelijke beoordeling uit op basis van de door de exploitant verstrekte informatie. Die beoordeling is proportioneel, transparant en gebaseerd op wetenschappelijke beginselen en kennis.".

BIJLAGE II

Bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

1) de titel van subdeel FTL wordt vervangen door:

"SUBDEEL FTL (A):

BEPERKINGEN VAN DE VLIEG- EN DIENSTTIJD EN RUSTVERPLICHTINGEN VOOR GEREGELDE VLUCHTEN EN CHARTERVLUCHTEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN";

2) ORO.FTL.100 wordt vervangen door:

"**ORO.FTL.100 Toepassingsgebied**

In dit subdeel zijn de vereisten vastgesteld waaraan een exploitant en zijn cockpit- en cabinebemanningsleden dienen te voldoen wat betreft vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor bemanningsleden die zijn toegewezen aan commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) met vleugelvliegtuigen met het oog op geregelde vluchten en chartervluchten.";

3) ORO.FTL.120 wordt vervangen door:

"**ORO.FTL.120 Vermoeidheidsrisicobeheersysteem (FRMS)**

a) Wanneer een vermoeidheidsrisicobeheersysteem (FRMS) vereist is uit hoofde van dit subdeel of de toepasselijke certificeringsspecificaties, zorgt de exploitant voor de vaststelling, invoering en instandhouding van FRMS als een integrerend onderdeel van zijn managementsysteem. Het FRMS wordt beschreven in een specifiek handboek of in het vluchthandboek.

b) Het FRMS zorgt ervoor dat de doeltreffendheid van het vermoeidheidsrisicobeheer door de exploitant voortdurend wordt verbeterd en omvat alle volgende elementen:

1) een beschrijving van al het volgende:

i) de filosofie, beginselen en verantwoordelijkheden van de exploitant met betrekking tot het FRMS, hierna "het FRMS-beleid" genoemd;

ii) de betrokkenheid en verantwoordelijkheden van het management, de bemanning en ander personeel met betrekking tot het FRMS;

iii) de specifieke FRMS-structuren, met inbegrip van een actiegroep voor vermoeidheidsveiligheid (FSAG), en hun rol;

2) documentatie betreffende alle FRMS-processen, waaronder een proces om bemanningsleden en andere personeelsleden bewust te maken van hun verantwoordelijkheden en een procedure voor de wijziging van die documentatie;

3) wetenschappelijke beginselen en kennis;

4) een gevarenidentificatie- en risicobeoordelingsproces waarmee de operationele risico's van de exploitant in verband met vermoeidheid van bemanningsleden continu kunnen worden beheerd;

5) een risicobeperkingsproces dat bestaat uit snel uitvoerbare corrigerende maatregelen die nodig zijn om de risico's van de exploitant in verband met de vermoeidheid van de bemanning effectief te beperken, en uit een permanente controle en regelmatige beoordeling van het risicobeperkende effect van dergelijke maatregelen;

6) de processen om de veiligheidsprestaties van het FRMS te waarborgen;

7) de processen ter bevordering van het FRMS.

c) Het FRMS wordt afgestemd op het individuele vliegtijdspecificatieschema van de exploitant, de omvang van de exploitant en de aard en complexiteit van zijn activiteiten, rekening houdend met de gevaren die inherent zijn aan deze activiteiten en de bijbehorende risico's.

d) De exploitant neemt risicobeperkende maatregelen indien uit het proces om de veiligheidsprestaties van het FRMS te waarborgen, blijkt dat het vereiste veiligheidsniveau niet wordt gehandhaafd.";

4) ORO.FTL.125 wordt vervangen door:

"**ORO.FTL.125 Individuele vliegtijdspecificatieschema's van exploitanten van geregelde vluchten en chartervluchten**

a) De exploitant dient te zorgen voor de vaststelling, uitvoering en handhaving van een individueel vliegtijdspecificatieschema dat:

1) geschikt is voor de types vluchtuitvoeringen die worden uitgevoerd;

2) voldoet aan de relevante essentiële eisen van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 en de relevante uitvoeringsvoorschriften van die verordening;

3) voldoet aan andere toepasselijke wetgeving, met inbegrip van toepasselijke nationale wetgeving die voortvloeit uit de omzetting van Richtlijn 2000/79/EG.

b) Om de naleving van punt a) aan te tonen, past de exploitant de door het Agentschap vastgestelde toepasselijke certificeringsspecificaties toe.

1) Als de exploitant daarentegen voornemens is af te wijken van de toepasselijke certificeringsspecificaties, moet hij, samen met de aanvraag voor een IFTSS-goedkeuring, bij de bevoegde autoriteit een veiligheidsdossier indienen dat al het volgende omvat:

i) een gedetailleerde beschrijving van de voorgestelde afwijking;

ii) een beoordeling van de bijbehorende vermoeidheidsrisico's en de overeenkomstige risicobeperkende maatregelen om ervoor te zorgen dat het risico op een aanvaardbaar niveau blijft;

iii) alle relevante wijzigingen van handleidingen of procedures.

Als de exploitant voornemens is af te wijken van de toepasselijke certificeringsspecificaties, moet hij aan de bevoegde autoriteit ook aantonen dat hij naar behoren rekening heeft gehouden met het overeenkomstig artikel 76, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 uitgebrachte advies van het Agentschap.

c) Alvorens het IFTSS wordt uitgevoerd — met inbegrip van, indien vereist, een FRMS of passend vermoeidheidsrisicobeheer (FRM) — moet het door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd overeenkomstig ARO.OPS.235 van bijlage II (deel-ARO).

d) Met het oog op de in ARO.OPS.235, punt d), van bijlage II (deel-ARO) bedoelde beoordeling verzamelt de exploitant, binnen twee jaar na de toepassing van een IFTSS dat afwijkt van de toepasselijke door het Agentschap afgegeven certificeringsspecificaties, gegevens met betrekking tot de goedgekeurde afwijking en analyseert hij deze aan de hand van wetenschappelijk verantwoorde beginselen om de gevolgen ervan voor de vermoeidheid van de bemanning te beoordelen. De resultaten van die analyse worden in de vorm van een verslag ingediend bij de bevoegde autoriteit.";

5) in ORO.FTL.205, punt b), worden de volgende punten 4 en 5 ingevoegd:

"4. De maximale dagelijkse basis-FDP van een geacclimatiseerd bemanningslid dat dienst doet met een cockpitbemanning die uit één piloot bestaat, is een van de volgende:

1) overeenkomstig de volgende tabel, op voorwaarde dat de vliegtijd voor elke sector beperkt is tot vier uur met automatische piloot en tot twee uur zonder automatische piloot:

Tabel 5

Maximale dagelijkse basis-FDP- geacclimatiseerde bemanning — éénpilootbediening

Aanvang van de FDP op de referentietijd	Duur van de FDP in uren						
	Tot 4 sectoren	5 sectoren	6 sectoren	7 sectoren	8 sectoren	9 sectoren	10 of meer sectoren
0600-0659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
0700-0759	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00

Aanvang van de FDP op de referentietijd	Duur van de FDP in uren						
	Tot 4 sectoren	5 sectoren	6 sectoren	7 sectoren	8 sectoren	9 sectoren	10 of meer sectoren
0800-1259	11:00	10:15	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00
1300-1429	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00
1430-1659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
1700-2159	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
2200-0359	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
0400-0559	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00

2) 10 uur, ongeacht het aantal sectoren, mits de volgende voorwaarden allemaal zijn vervuld:

A) de vluchtuitvoering vindt volledig plaats tussen 07:00 en 21:59 uur;

B) de vluchtuitvoering vindt plaats onder VFR-omstandigheden;

C) de vluchtuitvoering vindt plaats tussen vooraf geselecteerde luchtvaartterreinen;

D) de duur van elke sector bedraagt hoogstens één uur.

5. De maximale dagelijkse basis-FDP van een bemanningslid in onbekende staat van acclimatisering dat dienst doet met een cockpitbemanning die uit één piloot bestaat, is acht uur.";

6) de titel van ORO.FTL.205, punt , wordt vervangen door:

"e) Maximale dagelijkse FDP met gebruik van verlengingen wegens rusttijden tijdens de vlucht bij vluchtuitvoeringen waarbij de cockpitbemanning uit minstens twee piloten bestaat";

7) de titel van ORO.FTL.205, punt f), wordt vervangen door:

"f) Onvoorziene omstandigheden tijdens vluchtuitvoeringen waarbij de cockpitbemanning uit minstens twee piloten bestaat — discretionaire bevoegdheid van de gezagvoerder";

8) aan ORO.FTL.205 wordt het volgende punt f bis) toegevoegd:

"f bis) Onvoorziene omstandigheden tijdens vluchtuitvoeringen waarbij de cockpitbemanning uit één piloot bestaat — discretionaire bevoegdheid van de gezagvoerder

De gezagvoerder kan de beperkingen van de vliegdienst en de dienst- en rustperioden wijzigen in geval van onvoorziene omstandigheden waarover hij of zij bij of na de aanmelding in kennis is gesteld:

1) De maximale dagelijkse basis-FDP van een bemanningslid dat dienst doet met een cockpitbemanning die uit één piloot bestaat, zoals gespecificeerd in ORO.FTL.205, punt b), 4) of 5), mag met maximaal één uur worden verlengd.

2) Indien tijdens de laatste sector binnen een FDP de krachtens punt 1) toegestane verlenging wordt overschreden wegens onvoorziene omstandigheden na het opstijgen, mag de vlucht worden voortgezet naar de geplande bestemming of naar een uitwijkluchthaven.

3) De aan een FDP voorafgaande rustperiode buiten de thuisbasis kan worden verkort maar mag nooit minder dan tien uur bedragen.

4) Bij onvoorziene omstandigheden die tot ernstige vermoeidheid kunnen leiden, kan de gezagvoerder, indien nodig, de werkelijke FDP beperken en/of de rustperiode verlengen om nadelige gevolgen voor de vliegveiligheid te vermijden.

5) Wanneer de gezagvoerder gebruik maakt van zijn discretionaire bevoegdheid om een FDP te verlengen of een rustperiode te beperken, dient hij een verslag in bij de exploitant. Wanneer de beperking van de rusttijd meer dan één uur bedraagt, dient de exploitant binnen 28 dagen na de gebeurtenis een kopie van het verslag, met inbegrip van zijn opmerkingen, in bij de bevoegde autoriteit.

6) De exploitant past een niet-bestraffend beleid toe met betrekking tot het al dan niet uitoefenen van de discretionaire bevoegdheid van de gezagvoerder in onvoorziene omstandigheden.";

9) ORO.FTL.240, punt a), wordt vervangen door:

"a) Bemanningsleden moeten tijdens een FDP kunnen eten en drinken om te voorkomen dat hun prestaties negatief worden beïnvloed, met name wanneer de FDP meer dan 6 uur bedraagt, of 5 uur voor vluchtuitvoeringen met één piloot.";

10) het volgende Subdeel FTL (B) wordt toegevoegd:

"SUBDEEL FTL (B):

BEPERKINGEN VAN DE VLIEG- EN DIENSTTIJD EN RUSTVERPLICHTINGEN VOOR MEDISCHE NOODVLUCHTEN EN TAXIVLUCHTEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN

ORO.FTL.101 Toepassingsgebied

In dit subdeel zijn de vereisten vastgesteld waaraan een exploitant en zijn cockpit- en cabinebemanningsleden dienen te voldoen wat betreft vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor bemanningsleden die zijn toegewezen aan commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) met vleugelvliegtuigen met het oog op AEMS- en taxivluchten, met inbegrip van vluchtuitvoeringen die op hetzelfde punt vertrekken en aankomen (A-naar-A).

ORO.FTL.106 Definities

a) Voor AEMS- en taxivluchten zijn de in ORO.FTL.105 gedefinieerde termen van toepassing, behalve die welke zijn gedefinieerd in ORO.FTL.105, punten 1, 2, 5 en 18.

b) In aanvulling op punt a) gelden de volgende definities:

1) "geacclimatiseerd": een toestand waarin de circadiaanse biologische klok van een bemanningslid is gesynchroniseerd met een specifieke tijdzone — hetzij de actuele tijdzone waarin het bemanningslid zich fysiek bevindt, hetzij een voorgaande tijdzone waaraan het bemanningslid biologisch aangepast blijft omdat hij of zij onvoldoende tijd of rust heeft gehad om zich aan te passen aan de actuele tijdzone.

Voor de berekening van de maximale dagelijkse vliegdienstperiode wordt het bemanningslid geacht bij het begin van een rotatie en daarna geacclimatiseerd te zijn aan de tijdzone van de thuisbasis overeenkomstig de waarden in tabel 1 bis:

Tabel 1 bis

Verschil (h) tussen de tijdzone van de referentietijd (*) en de tijdzone waarin de volgende dienst begint	Tijd (h) die is verstreken sinds de aanmelding op de referentietijd				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 en < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 en ≤ 6	B	X	D	D	D

Verschil (h) tussen de tijdzone van de referentietijd (*) en de tijdzone waarin de volgende dienst begint	Tijd (h) die is verstreken sinds de aanmelding op de referentietijd				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	120-143:59
> 6 en ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 en ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Wanneer bemanningsleden tijdens een rotatie acclimatiseren aan de tijdzone waarin zij hun volgende dienst beginnen, wordt die tijdzone de nieuwe tijdzone van de referentietijd. De acclimatisatietoestand voor daaropvolgende diensten in de rotatie wordt vervolgens bepaald overeenkomstig tabel 1 bis, door de oorspronkelijke tijdzone van de referentietijd te vervangen door de nieuwe;

"B": geacclimatiseerd aan de tijdzone van de referentietijd.

"D": geacclimatiseerd aan de tijdzone waarin het bemanningslid zijn of haar volgende dienst van de rotatie begint.

"X": de acclimatisatietoestand van het bemanningslid is onbekend;

2) "referentietijd": de lokale tijd op het meldingspunt op de thuisbasis, waar een bemanningslid bij het begin van de rotatie als geacclimatiseerd wordt beschouwd, of de lokale tijd op het aanmeldingspunt op de laatste locatie, waar een bemanningslid tijdens de rotatie is geacclimatiseerd;

3) "uitgebreide cockpitbemanning": een cockpitbemanning die bestaat uit meer dan het voor de bediening van het luchtvaartuig voorgeschreven minimumaantal personen, zodat elk lid van de cockpitbemanning de hem/haar toegewezen werkplek kan verlaten om tijdens de vlucht rust te nemen en kan worden vervangen door een ander passend gekwalificeerd lid van de cockpitbemanning;

4) "overgang van oost naar west of van west naar oost": een overgang door de tijdzone van de referentietijd (overgangstijdzone) tussen een opeenvolging van taken en lay-overs in een oostwaarts patroon en een opeenvolging van taken en lay-overs in een westwaarts patroon of omgekeerd, waarbij elke opeenvolging het doorkruisen van vier of meer tijdzones omvat;

5) "vermoeidheid": een fysiologische toestand van verminderd geestelijk of lichamelijk prestatievermogen als gevolg van slaaptekort, langdurige slapeloosheid, circadiaanse fase of werklast (mentale of lichamelijke activiteit, of beide), of een combinatie daarvan, die de alertheid en het vermogen van een bemanningslid om veiligheidgerelateerde operationele taken uit te voeren, kan aantasten;

6) "rusttijd aan boord": met het oog op verlenging van de FDP en paraatheid, een van de volgende:

   1) een periode van de vliegtijd in de kruisvluchtfase, waarin een bemanningslid dat dienst doet met een uitgebreide cockpitbemanning, tijdelijk van alle taken wordt ontheven en rust neemt in een rustfaciliteit aan boord die aan de vereiste norm voldoet;

   2) een periode waarin het vliegtuig zich op de grond bevindt, waarin een bemanningslid tijdelijk van alle taken wordt ontheven en rust neemt in een rustfaciliteit aan boord die aan de vereiste norm voldoet;

7) "positionering": een van de volgende:

   1) de transfer van een niet-dienstdoend bemanningslid van de ene plaats naar een andere, in opdracht van de exploitant, met uitzondering van de volgende perioden:

      — de reistijd van een privérustplaats naar de aangewezen aanmeldingsplaats op de thuisbasis en omgekeerd,

      — de duur van de lokale transfer van een rustplaats naar de plaats van aanvang van de dienst en omgekeerd;

2) de exploitatie van een vliegtuig door een dienstdoend bemanningslid, op verzoek van de exploitant, op een niet-commerciële vlucht, onmiddellijk vóór de eerste CAT-sector of onmiddellijk na de laatste CAT-sector;

8) "gesplitste dienst": een FDP met één pauze op de grond tussen vluchtsectoren, die lang genoeg is om een verlenging van de maximale dagelijkse basis-FDP toe te staan onder gespecificeerde voorwaarden;

9) "onvoorziene operationele omstandigheden": onverwachte omstandigheden die redelijkerwijs niet konden worden voorspeld en opgevangen, zoals slecht weer, slechte werking van apparatuur, vertraging van de luchtverkeersleiding, en die kunnen leiden tot de nodige operationele aanpassingen.

ORO.FTL.111 Verantwoordelijkheden van de exploitant

De exploitant moet:

a) dienstroosters vooraf bekendmaken, zodat de bemanningsleden voldoende rust kunnen plannen;

b) een procedure en methode vaststellen voor communicatie met bemanningsleden, aan de hand waarvan wijzigingen in dienstroosters en rusttijden worden gemeld;

c) ervoor zorgen dat de vluchtdienstperioden zo worden gepland dat bemanningsleden niet zodanig vermoeid raken dat zij niet meer onder alle omstandigheden een voldoende hoog veiligheidsniveau kunnen halen;

d) aan- en afmeldingstijden vaststellen en publiceren, rekening houdend met de aard en complexiteit van de vluchtuitvoering, om ervoor te zorgen dat de bemanning voldoende tijd heeft om alle vereiste taken vóór en na de vlucht uit te voeren en om de werkelijke aan- en afmeldingstijden vast te leggen;

e) rekening houden met het verband tussen de frequentie en het patroon van vluchtdienstperioden en rustperioden en met de cumulatieve effecten van lange diensturen in combinatie met minimale rustperioden;

f) de diensten zo plannen dat praktijken die tot een ernstige verstoring van het gebruikelijke slaap-werkpatroon leiden, zoals afwisselende dag/nachtdiensten, worden vermeden;

g) de voorschriften inzake ontregelende roosters toepassen overeenkomstig ARO.OPS.230 van bijlage II (deel-ARO);

h) voorzien in rustperioden die de bemanningsleden in staat stellen de effecten van vorige diensten te boven te komen, zodat zij uitgerust zijn voor de aanvang van de volgende vliegdienstperiode;

i) periodieke verlengde herstelrustperioden plannen en de bemanningsleden daar vooraf van in kennis stellen;

j) ervoor zorgen dat vluchtdiensten zo worden gepland dat zij binnen de toegestane vluchtdienstperiode kunnen worden voltooid, rekening houdend met de noodzakelijke tijd voor de aan de vlucht voorafgaande werkzaamheden en de sector- en turnaroundtijden;

k) toezien op de operationele robuustheid van de roosters en zo nodig de regelingen voor de bemanning aanpassen;

l) vermoeidheidsrisicobeheer toepassen, ondersteund door het beheersysteem overeenkomstig ORO.GEN.200, met inbegrip van passend FRM indien vereist, of door een FRMS overeenkomstig ORO.FTL.120, indien vereist.

ORO.FTL.116 Verantwoordelijkheden van de bemanning

a) Bemanningsleden moet aan alle volgende verplichtingen voldoen:

1) alle vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen die van toepassing zijn op hun activiteiten;

2) wanneer zij taken voor meerdere exploitanten verrichten:

1) hun individuele registers met betrekking tot vlieg- en diensttijden en rustperioden bijhouden, zoals bedoeld in de toepasselijke FTL-eisen;

2) iedere exploitant de gegevens verstrekken die nodig zijn om activiteiten te plannen overeenkomstig de toepasselijke FTL-eisen;

3) optimaal gebruikmaken van de geboden rustmogelijkheden en -faciliteiten en hun rustperioden goed plannen en benutten.

b) Bemanningsleden mogen geen taken aan boord van een luchtvaartuig uitvoeren als zij weten of vermoeden dat zij dermate vermoeid zijn dat de veiligheid van de vlucht in het gedrang kan komen, of als zij zich anderszins ongeschikt voelen.

c) Bemanningsleden dienen de werkelijke aan- en afmeldingstijden van hun dagelijkse dienst te registreren in de officiële documentatie van de exploitant.

ORO.FTL.126 Individuele vliegtijdspecificatieschema's (IFTSS) van exploitanten van AEMS-vluchten en taxivluchten

a) De exploitant dient te zorgen voor de vaststelling, uitvoering en handhaving van een individueel vliegtijdspecificatieschema dat:

1) geschikt is voor de types vluchtuitvoeringen die worden uitgevoerd;

2) voldoet aan de relevante essentiële eisen van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/1139 en de relevante uitvoeringsvoorschriften van die verordening;

3) voldoet aan andere toepasselijke wetgeving, met inbegrip van toepasselijke nationale wetgeving die voortvloeit uit de omzetting van Richtlijn 2000/79/EG.

b) Om de naleving van punt a) aan te tonen, past de exploitant de door het Agentschap vastgestelde toepasselijke certificeringsspecificaties toe.

Als de exploitant daarentegen voornemens is af te wijken van de toepasselijke certificeringsspecificaties, moet hij, samen met de aanvraag voor een IFTSS-goedkeuring, bij de bevoegde autoriteit een veiligheidsdossier indienen dat al het volgende omvat:

1) een gedetailleerde beschrijving van de gevraagde afwijking;

2) een beoordeling van de bijbehorende vermoeidheidsrisico's en de overeenkomstige risicobeperkende maatregelen om ervoor te zorgen dat het risico op een aanvaardbaar niveau blijft;

3) alle relevante wijzigingen van handleidingen of procedures.

Als de exploitant voornemens is af te wijken van de toepasselijke certificeringsspecificaties, moet hij aan de bevoegde autoriteit ook aantonen dat hij naar behoren rekening heeft gehouden met het overeenkomstig artikel 76, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 uitgebrachte advies van het Agentschap.

c) Alvorens het IFTSS wordt uitgevoerd — met inbegrip van, indien vereist, een FRMS of passend FRM — moet het door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd overeenkomstig ARO.OPS.235 van bijlage II (deel-ARO).

d) Met het oog op de in ARO.OPS.235, punt d), van bijlage II (deel-ARO) bedoelde beoordeling verzamelt de exploitant, binnen twee jaar na de toepassing van een IFTSS dat afwijkt van de toepasselijke door het Agentschap afgegeven certificeringsspecificaties, gegevens met betrekking tot de goedgekeurde afwijking en analyseert hij deze aan de hand van wetenschappelijk verantwoorde beginselen om de gevolgen ervan voor de vermoeidheid van de bemanning te beoordelen. De resultaten van die analyse worden in de vorm van een verslag ingediend bij de bevoegde autoriteit.

ORO.FTL.201 Thuisbasis

a) De exploitant wijst voor elk bemanningslid een thuisbasis aan.

b) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de voorwaarden voor een wijziging van de thuisbasis overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties.

ORO.FTL.206 Vluchtdienstperiode (FDP)

a) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de maximale dagelijkse basis-FDP van geacclimatiseerde bemanningsleden die dienst doen met een cockpitbemanning die uit één piloot of uit twee piloten bestaat, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties. Die maximale dagelijkse basis-FDP houdt in alle gevallen rekening met de aanmeldingstijd en het aantal gevlogen sectoren en mag niet meer dan 13 uur bedragen. De exploitant mag afwijken van de toepasselijke certificeringsspecificaties als hij beschikt over een functionerend en doeltreffend FRMS overeenkomstig ORO.FTL.120.

b) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de maximale dagelijkse basis-FDP van bemanningsleden in onbekende staat van acclimatisatie die dienst doen met een cockpitbemanning die uit één piloot of uit twee piloten bestaat, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties. De maximale dagelijkse basis-FDP van een bemanning van twee piloten in een onbekende staat van acclimatisering mag worden verlengd, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties, op voorwaarde dat de exploitant beschikt over een functionerend en effectief FRMS overeenkomstig ORO.FTL.120.

c) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de verlengde maximale dagelijkse FDP, zonder rust aan boord, van geacclimatiseerde bemanningsleden die dienst doen met een cockpitbemanning die uit twee piloten bestaat, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties. De exploitant houdt in alle gevallen rekening met het volgende:

1) alle verlengingen worden van tevoren gepland;

2) in zeven opeenvolgende dagen mogen maximaal twee verlengingen worden gebruikt;

3) elke verlenging mag niet langer duren dan één uur;

4) de minimale rustperioden vóór en na de vlucht worden met twee uur verlengd, of de rustperiode na de vlucht wordt met vier uur verlengd. Wanneer voor opeenvolgende FDP's verlengingen worden gebruikt, wordt aansluitend voorzien in de aanvullende rustperioden vóór en na de vlucht tussen de twee verlengde FDP's;

5) een verlenging zonder rust aan boord mag in dezelfde dienstperiode niet worden gecombineerd met verlengingen wegens rust aan boord of gesplitste dienst.

d) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de verlengde maximale dagelijkse FDP wegens rust aan boord tijdens de vlucht en de uitbreiding van de minimumcockpitbemanning van twee piloten, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties. De exploitant houdt in alle gevallen rekening met het volgende:

1) het niveau van de uitbreiding van de minimumcockpitbemanning;

2) het type en de norm van de rustfaciliteiten aan boord;

3) de minimale rust aan boord die aan elk bemanningslid wordt toegekend;

4) de minimale rust aan boord die wordt toegekend aan elk cockpitbemanningslid dat zich voor de laatste landing aan de bedieningsorganen bevindt;

5) de voorwaarden waaronder een aanvullende verlenging van de FDP kan worden toegepast, ook wanneer wordt gewerkt met een doeltreffend en functionerend FRMS overeenkomstig ORO.FTL.120.

e) Tijdens een lopende AEMS-missie mag de maximale dagelijkse basis-FDP van geacclimatiseerde bemanningsleden die werken met een cockpitbemanning van twee piloten, zoals gespecificeerd in de toepasselijke certificeringsspecificaties, met maximaal twee uur worden verlengd wanneer dat nodig is voor de voltooiing van de missie. De exploitant neemt in zijn IFTSS de voorwaarden voor de toepassing van deze verlenging op, met inbegrip van de wijze waarop het gebruik ervan zal worden gemonitord en de daarmee samenhangende gevolgen voor latere taken en rusttijden zullen worden beperkt.

f) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de voorwaarden waaronder de gezagvoerder de limieten voor vliegdienst-, dienst- en rustperioden mag wijzigen in geval van onvoorziene operationele omstandigheden, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties. De exploitant past een niet-bestraffend beleid toe met betrekking tot het al dan niet uitoefenen van de discretionaire bevoegdheid van de gezagvoerder in onvoorziene omstandigheden.

g) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de procedure voor uitgestelde aanmelding, met inbegrip van de voorwaarden voor de activering ervan, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties.

ORO.FTL.211 Vliegtijden en dienstperioden

a) De dienstperioden waarvoor een individueel bemanningslid mag worden aangewezen bedragen in totaal niet meer dan:

1) 60 diensturen gedurende 7 opeenvolgende dagen;

2) 110 diensturen gedurende 14 opeenvolgende dagen;

3) 190 diensturen gedurende 28 opeenvolgende dagen, zo gelijkmatig als praktisch mogelijk gespreid over deze periode;

4) 2 000 diensturen gedurende een kalenderjaar.

b) In afwijking van punt a), 1), mag het totale aantal diensturen in een periode van 7 opeenvolgende dagen met maximaal 10 uur worden overschreden, mits deze overschrijding uitsluitend wordt gebruikt om een niet-dienstdoend bemanningslid terug naar zijn of haar thuisbasis te brengen voor het begin van een verlengde herstelrustperiode, en mits de exploitant:

1) een risicobeoordeling uitvoert om de vermoeidheidseffecten van de overschrijding te evalueren, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met het tijdstip van de dag, de duur en kwaliteit van eerdere rust en de eisen van de komende dienstroosters;

2) passende risicobeperkende maatregelen plant, met inbegrip van, maar niet beperkt tot: beperkingen op de frequentie van overschrijdingen binnen een bepaalde periode; een verlengde herstelrusttijd van ten minste 72 uur, met inbegrip van twee nachten ter plaatse; en de voortdurende monitoring van de doeltreffendheid van alle controles op veiligheidsrisico's door vermoeidheid en de naleving daarvan;

3) een register bijhoudt van de overschrijdingen en de omstandigheden waaronder deze zijn gebruikt;

4) de voorwaarden voor de overschrijding beschrijft in zijn IFTSS.

c) Bij wijze van uitzondering op punt a), 1), mogen bij AEMS-vluchtuitvoeringen waarbij de cockpitbemanning uit twee piloten bestaat, de totale diensturen gedurende 7 opeenvolgende dagen met maximaal 30 uur worden overschreden, mits de exploitant:

1) een risicobeoordeling uitvoert om de vermoeidheidseffecten van de overschrijding te evalueren, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met het tijdstip van de dag, uitgevoerde nachtdiensten, de medische of patiëntgerelateerde taakstress en de eisen van de komende dienstroosters;

2) passende risicobeperkende maatregelen plant, met inbegrip van, maar niet beperkt tot: beperkingen op de frequentie van overschrijdingen binnen een bepaalde periode; een verlengde herstelrusttijd van ten minste 72 uur, met inbegrip van twee lokale nachten; en de voortdurende monitoring van de doeltreffendheid van alle controles op veiligheidsrisico's door vermoeidheid en de naleving daarvan;

3) een register bijhoudt van de overschrijdingen en de omstandigheden waaronder deze zijn gebruikt;

4) de voorwaarden voor de overschrijding beschrijft in zijn IFTSS.

d) De totale vliegtijd van de sectoren waarvoor een individueel bemanningslid als dienstdoend bemanningslid wordt aangewezen bedraagt maximaal:

1) 100 uren vliegtijd gedurende 28 opeenvolgende dagen;

2) 900 uren vliegtijd gedurende een kalenderjaar;

3) 1 000 uren vliegtijd gedurende 12 opeenvolgende kalendermaanden.

e) Dienst na de vlucht maakt deel uit van de dienstperiode.

ORO.FTL.216 Positionering

a) Positionering van een niet-dienstdoend bemanningslid na aanmelding maar vóór de vlucht, zonder tussentijdse rustperiode, telt mee als FDP, maar niet als een sector.

b) De volledige tijd die besteed wordt aan positionering maakt deel uit van de dienstperiode.

c) De positionering van een dienstdoend bemanningslid op een niet-commerciële vlucht vóór of na de uitvoering van een of meer CAT-vluchten, zonder tussentijdse rustperiode, telt mee als FDP en als een sector.

d) De exploitant specificeert in zijn IFTSS, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties, het effect op de maximale FDP van de volgende elementen:

1) de duur van de positionering van een niet-dienstdoend bemanningslid;

2) de vervoerswijze van een niet-dienstdoend bemanningslid.

ORO.FTL.221 Gesplitste dienst

De voorwaarden voor de verlenging van de maximale dagelijkse basis-FDP voor bemanningsleden die werken met een cockpitbemanning van twee piloten, als gevolg van een onderbreking van een gesplitste dienst op de grond, moeten in overeenstemming zijn met het volgende:

a) de exploitant specificeert in zijn IFTSS de volgende elementen voor gesplitste dienst overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties:

1) de minimale duur van een onderbreking van de gesplitste dienst op de grond;

2) de verlenging van de FDP afhankelijk van de duur van een onderbreking van de gesplitste dienst;

3) de rustfaciliteiten voor bemanningsleden, rekening houdend met de duur van de onderbreking van de gesplitste dienst en andere relevante factoren;

4) de mogelijkheid van een verlenging van de gesplitste dienst na het begin van de FDP;

b) de onderbreking van een gesplitste dienst op de grond geldt volledig als FDP;

c) gesplitste dienst wordt niet toegewezen vóór of na een verkorte rusttijd overeenkomstig ORO.FTL.236, punt c).

ORO.FTL.226 Stand-bydienst en diensten op de luchthaven

a) De stand-bydienst en de diensten op de luchthaven staan op het rooster. De begin- en eindtijden van de beschikbaarheidsperiode voor stand-bydienst worden van tevoren meegedeeld aan de betrokken bemanningsleden, zodat zij passende rust kunnen plannen.

b) Een bemanningslid wordt geacht stand-bydienst op de luchthaven te hebben vanaf het tijdstip van aanmelding op de aanmeldingsplaats tot het einde van de beschikbaarheidsperiode voor stand-bydienst op de luchthaven.

c) Stand-bydienst op de luchthaven geldt in zijn geheel als dienstperiode met het oog op de toepassing van de punten ORO.FTL.211 en ORO.FTL.236.

d) Elke dienst op de luchthaven geldt volledig als dienstperiode en de FDP telt volledig mee vanaf het tijdstip van aanmelding voor luchthavendienst.

e) De exploitant stelt accommodatie of een rustfaciliteit van klasse A ter beschikking van bemanningsleden met stand-bydienst op de luchthaven, voor zover de verlichting en temperatuur in de rustfaciliteit van klasse A kunnen worden geregeld en deze faciliteit geïsoleerd is tegen geluid en verstoringen.

f) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de volgende elementen voor stand-bydienst en dienst op de luchthaven, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties:

1) de maximale duur van iedere beschikbaarheidsperiode voor stand-bydienst;

2) het effect van de in stand-by doorgebrachte tijd op de maximale dagelijkse FDP, rekening houdend met de beschikbare rustfaciliteiten en andere relevante factoren, waaronder:

i) de noodzaak van onmiddellijke paraatheid van het bemanningslid;

ii) de mate waarin stand-by de slaap verstoort;

iii) voldoende kennisgeving vooraf zodat het bemanningslid tussen de dienstoproep en de toegewezen FDP nog de mogelijkheid heeft om te slapen;

3) de minimale rustperiode na de beschikbaarheidsperiode voor de stand-bydienst die niet tot toewijzing van een FDP leidt;

4) de methode voor het tellen van andere stand-bydiensten met het oog op de berekening van de cumulatieve dienst.

ORO.FTL.231 Reservedienst

a) De reservedienst wordt in het dienstrooster opgenomen.

b) De exploitant specificeert in zijn IFTSS de volgende elementen van reservedienst, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties:

1) de maximumduur van iedere afzonderlijke reservedienst;

2) het aantal opeenvolgende dagen reservedienst dat aan een bemanningslid kan worden toegewezen.

ORO.FTL.236 Rustperioden

a) Minimumrustperiode op de thuisbasis

1) De minimumrustperiode die moet worden toegekend vóór de aanvang van een FDP die begint op de thuisbasis is minstens even lang als de voorafgaande dienstperiode, dan wel twaalf uur, als dit langer is.

2) In afwijking van punt 1 is de minimumrustperiode als bepaald in punt b), van toepassing indien de exploitant voor het bemanningslid in een geschikte accommodatie voorziet op de thuisbasis.

b) Minimumrustperiode buiten de thuisbasis

De minimumrustperiode die moet worden toegekend vóór aanvang van een FDP die begint buiten de thuisbasis, is minstens even lang als de voorafgaande dienstperiode, dan wel tien uur, als dit langer is. Deze periode omvat een mogelijkheid om acht uur te slapen, naast de tijd die nodig is voor reizen en voor andere fysiologische behoeften.

c) Verkorte rustperiode

1) In afwijking van de punten a) en b) mogen de minimumrustperioden op de thuisbasis of buiten de thuisbasis worden verkort, op voorwaarde dat verkorte rustperioden alleen worden toegepast in het kader van een doeltreffend en functionerend FRMS in overeenstemming met ORO.FTL.120.

2) De exploitant stelt de voorwaarden voor verkorte rustperioden vast in zijn IFTSS, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties, rekening houdend met al het volgende:

i) de minimale verkorte rustperiode;

ii) de staat van acclimatisatie van het bemanningslid;

iii) of de rustperiode nachten ter plaatse omvat;

iv) doorkruisingen van tijdzones;

v) de combinatie van vliegtijd en positionering onmiddellijk voorafgaand aan de verkorte rustperiode;

vi) de reistijd van en naar de rustplaats.

d) Periodieke verlengde herstelrustperioden

De exploitant specificeert in zijn IFTSS periodieke verlengde herstelrustperioden ter compensatie van cumulatieve vermoeidheid. De minimale periodieke verlengde herstelrustperiode is 36 uur, met inbegrip van twee nachten ter plaatse, en de tijd tussen het einde van de ene periodieke verlengde herstelrustperiode en het begin van de volgende bedraagt maximaal 168 uur. De periodieke verlengde herstelrustperiode wordt verlengd tot tweemaal per maand twee dagen ter plaatse.

e) De exploitant specificeert aanvullende rustperioden in zijn IFTSS, overeenkomstig de toepasselijke certificeringsspecificaties, ter compensatie van:

1) de effecten van tijdzoneverschillen en verlengingen van de FDP;

2) extra cumulatieve vermoeidheid ten gevolge van ontregelende dienstroosters;

3) de circadiaanse faseverschuiving tijdens de overgang van oost naar west of van west naar oost.

ORO.FTL.241 Voeding

a) Gedurende de FDP moet het mogelijk zijn te eten en te drinken, om te voorkomen dat de prestaties van een bemanningslid negatief worden beïnvloed.

b) De exploitant specificeert in zijn IFTSS hoe de voeding van het bemanningslid tijdens de FDP wordt gewaarborgd, waarbij ten minste rekening wordt gehouden met de duur van de FDP, het circadiaanse ritme en de regelmatige maaltijden, alsook wanneer eten of drinken tijdens vluchtuitvoeringen onmogelijk is.

ORO.FTL.246 Registratie van de thuisbasis, vliegtijden, dienst- en rustperioden

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

1) voor ieder bemanningslid een individueel register met:

1) vliegtijden;

2) begin, duur en einde van elke dienstperiode en FDP;

3) rustperioden en verlofdagen zonder dienst;

4) toegewezen thuisbasis;

2) verslagen over verlengde vluchtdienstperioden en verkorte rustperioden.

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

1) het betrokken bemanningslid;

2) een andere exploitant, voor bemanningsleden die bemanningslid zijn of worden van die exploitant;

3) de bevoegde autoriteit.

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

ORO.FTL.251 Opleiding in vermoeidheidsbeheer

a) De exploitant biedt een eerste en vervolgens periodieke opleiding in vermoeidheidsbeheer aan voor zijn bemanningsleden, het personeel dat verantwoordelijk is voor het opstellen en bijhouden van bemanningsroosters en het betrokken leidinggevend personeel.

b) De in punt a) bedoelde opleiding volgt een opleidingsprogramma dat door de exploitant is samengesteld en is beschreven in het vluchthandboek. In de opleidingssyllabus komen de mogelijke oorzaken en gevolgen van vermoeidheid aan bod en maatregelen om vermoeidheid te bestrijden, alsook praktische aspecten.”.