# REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2026/1979 AL COMISIEI

## din 8 septembrie 2026

## de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna pentru operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile cu un singur pilot

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 32 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, inclusiv limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele privind odihna pentru operatorii de transport aerian comercial (CAT) cu avioane utilizate în operațiuni regulate și charter.

(2) La elaborarea cerințelor FTL pentru operatorii CAT în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012, s-a decis abordarea FTL pentru operațiunile de taxi aerian, operațiunile de servicii medicale de urgență și operațiunile cu un singur pilot într-o etapă ulterioară, pentru a permite colectarea de dovezi științifice cu privire la factorii care afectează oboseala în cadrul operațiunilor respective.

(3) În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012, FTL pentru operatorii CAT de avioane utilizate pentru operațiuni de taxi aerian, operațiuni de servicii medicale de urgență (AEMS) și operațiuni cu un singur pilot fac obiectul cerințelor prevăzute în legislația națională menționată la articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([3]) și în subpartea Q din anexa III la regulamentul respectiv. Derogarea respectivă ar trebui să rămână valabilă până când noile măsuri încep să se aplice în conformitate cu prezentul regulament.

(4) Cerințele din subpartea Q a anexei III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 au fost elaborate în scopul operațiunilor regulate și charter cu echipaj multiplu. Cu toate acestea, ele se aplică, de asemenea, operațiunilor, la cerere, de taxi aerian, AEMS și operațiunilor cu un singur pilot, în pofida diferențelor dintre aceste operațiuni și operațiunile cu echipaj multiplu, precum și a tipului de aeronavă utilizată. De asemenea, subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 nu stabilește un timp zilnic maxim de serviciu pentru zbor la operațiunile cu un singur pilot și AEMS și nu prevede perioade de rezervă, perioade de odihnă în timpul zborului și nici perioade de serviciu fracționat. Prin urmare, este necesar ca Regulamentul (UE) nr. 965/2012 să fie modificat pentru a include FTL adecvate pentru operațiunile de transport aerian comercial cu avioane pentru operațiuni de taxi aerian, AEMS și operațiuni cu un singur pilot.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Natura îndatoririlor unui pilot în cadrul operațiunilor aviatice, cum ar fi taxiul aerian și AEMS, diferă în mod semnificativ de cea a unui pilot în cadrul operațiunilor regulate sau charter, întrucât piloții de taxi aerian și AEMS fac, de regulă, mai puține călătorii, însă mai lungi. Operațiunile de taxi aerian și AEMS necesită o activitate de 24 de ore, care poate presupune lucrul în schimburi, operațiuni pe timp de noapte, orare neregulate și imprevizibile și schimbări frecvente ale fusului orar. Prin urmare, ar trebui stabilit un echilibru just între normele prescriptive și cele bazate pe performanță, deoarece aplicarea unor norme similare concepute pentru medii de operare fundamental diferite ar contraveni obiectivului de a asigura un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile în Uniune.

(6) Ar trebui introduse măsuri specifice de atenuare în conformitate cu obiectivele de protecție împotriva riscurilor prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139 pentru a reflecta realitățile operaționale ale sectorului, inclusiv natura zborurilor de taxi aerian și AEMS, care nu sunt deschise publicului larg, precum și tipul și amploarea operațiunilor, care sunt mai puțin complexe și presupun utilizarea unor avioane mai puțin complexe decât serviciile regulate sau charter. Fiecare dintre aceste măsuri de atenuare ar trebui să fie specifică și să abordeze riscurile de oboseală identificate care decurg din anumite practici de planificare orară, perioade de serviciu sau regimuri de repaus.

(7) Pentru a aborda mai bine anumite considerații sau practici operaționale naționale, statelor membre ar trebui să li se permită să deroge de la anumite dispoziții introduse prin prezentul regulament sau să se abată de la specificațiile de certificare aferente prin aplicarea unor cerințe al căror nivel de siguranță este cel puțin echivalent cu dispozițiile prezentului regulament. Orice derogări sau abateri de la prezentul regulament ar trebui notificate în conformitate cu articolul 71 și cu articolul 76 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și ar trebui să respecte normele prevăzute de acestea, care asigură decizii transparente și nediscriminatorii, bazate pe criterii obiective.

(8) Pentru a asigura o tranziție lină de la subpartea Q din anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 aplicabilă în prezent și de la reglementările naționale ale statelor membre, operatorilor și autorităților competente din statele membre ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a-și actualiza documentele operaționale, pentru a implementa instrumente software adecvate și pentru a forma personalul relevant în vederea respectării noilor măsuri. În consecință, data aplicării prezentului regulament ar trebui amânată.

(9) Punctele ARO.OPS.235 din anexa II și ORO.FTL.125 din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ar trebui actualizate pentru a se alinia la Regulamentul (UE) 2018/1139 și pentru a elimina trimiterile caduce, fără a introduce niciun impact economic, social sau administrativ negativ asupra membrilor personalului de bord, a operatorilor sau a autorităților competente. Pentru a sprijini autoritățile naționale competente la actualizarea procedurilor lor de aprobare, aceste puncte ar trebui să se aplice operațiunilor regulate și charter de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(10) Deși cadrul de reglementare existent impune deja autorităților competente ale statelor membre să monitorizeze și să urmărească evenimentele de siguranță raportate în aviația civilă, să asigure cel mai înalt nivel de siguranță a aviației și să atenueze riscurile asociate oboselii, este important ca punerea în aplicare a noilor norme să fie monitorizată activ de statele membre și de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”), împuternicită în temeiul articolului 85 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 să efectueze inspecții și alte activități de monitorizare în vederea asigurării aplicării uniforme a regulamentului respectiv și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament au la bază Avizul nr. 02/2026 ([4]) emis de agenție în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 primul paragraf se adaugă următoarele puncte 16, 17 și 18:

„16. «zbor pentru servicii medicale de urgență cu avionul (AEMS)» înseamnă un zbor cu un avion în situația în care transportul imediat și rapid este esențial și care are toate caracteristicile următoare:

(a) facilitarea acordării de asistență medicală de urgență prin transportarea uneia sau mai multora dintre următoarele categorii:

(i) personal medical;

(ii) articole medicale (echipamente, sânge, organe, medicamente);

(iii) persoane bolnave sau rănite și alte persoane direct implicate;

(b) include sectoarele pilotate pentru a poziționa un avion în scopul transportului persoanelor menționate la litera (a) punctele (i) sau (iii) sau al materialelor medicale menționate la litera (a) punctul (ii) sau pentru a readuce avionul la baza de operare AEMS;

17. «operațiune regulată» înseamnă o serie de zboruri care au toate caracteristicile următoare:

(i) pentru fiecare zbor, sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau corespondență, care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg, fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați;

(ii) este exploatată astfel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe aeroporturi, în unul dintre următoarele moduri:

— conform unui orar publicat;

— cu o regularitate sau frecvență de așa natură încât să constituie o serie sistematică evidentă;

18. «operațiune charter» înseamnă o operațiune de transport aerian comercial (CAT) neprogramată, la cerere, cu un avion cu o MOPSC de 20 de locuri sau mai mult.”

2. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 8*

**Limitări ale timpului de zbor**

(1) Operațiunile CAT cu avioane în scopul operațiunilor regulate și charter fac obiectul cerințelor din anexa III subpartea FTL (A). Operațiunile CAT cu avioane în scopul operațiunilor de servicii medicale de urgență și al operațiunilor de taxi aerian fac obiectul cerințelor din anexa III subpartea FTL (B).

(2) În ceea ce privește limitările timpului de zbor și cerințele privind timpul de odihnă, operațiunile CAT cu elicoptere respectă cerințele specificate în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate.

(3) În ceea ce privește limitările timpului de zbor și cerințele privind timpul de odihnă, operațiunile necomerciale, inclusiv operațiunile necomerciale specializate, cu avioane și elicoptere motorizate complexe, precum și operațiunile comerciale specializate cu avioane și elicoptere respectă cerințele specificate în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința.

(4) În ceea ce privește limitările timpului de zbor, operatorul IAM respectă cerințele prevăzute în legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate sau, în cazul în care operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința.”

3. La articolul 9b, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Agenția și autoritățile competente ale statelor membre monitorizează eficacitatea limitărilor timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind odihna prevăzute în prezentul regulament.”

4. Anexa II se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

5. Anexa III se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 15 octombrie 2028.

Cu toate acestea, anexa I și punctul 4 din anexa II se aplică de la 3 decembrie 2026.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 8 septembrie 2026.

*Pentru Comisie*
*Președinta*
Ursula VON DER LEYEN

*ANEXA I*

În anexa II (partea ARO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, punctul ARO.OPS.235 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARO.OPS.235 Aprobarea regimurilor individuale de specificare a timpului de zbor (IFTSS) ale operatorilor CAT de avioane**

(a) Autoritatea competentă aprobă un regim individual de specificare a timpului de zbor (IFTSS) al unui operator CAT de avioane dacă ajunge la concluzia că acest IFTSS îndeplinește toate condițiile următoare:

1. este adecvat pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate;
2. respectă cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și normele relevante de punere în aplicare a regulamentului respectiv;
3. este conform cu specificațiile de certificare aplicabile;
4. este conform cu alte acte de drept intern aplicabile care decurg din transpunerea Directivei 2000/79/CE.

(b) Ori de câte ori intenționează să aprobe un IFTSS care se abate de la specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție, autoritatea competentă solicită mai întâi avizul agenției în conformitate cu articolul 76 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Agenția își dă avizul în termen de trei luni de la primirea întregii documentații necesare din partea autorității competente.

(c) Autoritatea competentă și operatorul în cauză țin seama de avizul agenției adoptat în temeiul articolului 76 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Înainte de a aproba IFTSS menționat la litera (b), autoritatea competentă se asigură că operatorul a evaluat și a atenuat riscurile de oboseală aferente până la un nivel acceptabil.

(d) După o perioadă inițială de aplicare, un IFTSS aprobat care se abate de la specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție face obiectul unei evaluări pentru a stabili dacă abaterile ar trebui confirmate sau modificate. Autoritatea competentă și agenția efectuează o evaluare independentă pe baza informațiilor furnizate de operator. Evaluarea este proporțională, transparentă și bazată pe principii și cunoștințe de ordin științific.”

*ANEXA II*

Anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Titlul subpărții FTL se înlocuiește cu următorul text:

„SUBPARTEA FTL(A)

*LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND ODIHNA PENTRU OPERAȚIUNILE REGULATE ȘI CHARTER CU AVIOANE*”.

2. Punctul ORO.FTL.100 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORO.FTL.100 Domeniul de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și membrii echipajului său de zbor și de cabină (personal de bord) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind odihna pentru personalul de bord afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane în scopul operațiunilor regulate și al operațiunilor charter.”

3. Punctul ORO.FTL.120 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORO.FTL.120 Sistemul de management al riscului de oboseală (FRMS)**

(a) Atunci când pentru prezenta subparte sau pentru specificațiile de certificare aplicabile este nevoie de un sistem de management al riscului de oboseală (FRMS), operatorul stabilește, implementează și actualizează un FRMS ca parte integrantă a sistemului său de management. FRMS se descrie într-un manual dedicat sau în manualul de operațiuni.

(b) FRMS asigură o îmbunătățire continuă a eficacității generale a gestionării riscului de oboseală al operatorului și include toate elementele următoare:

1. o descriere a tuturor elementelor de mai jos:

(i) filozofia, principiile și responsabilitățile operatorului în ceea ce privește FRMS, denumite în continuare «politica FRMS»;

(ii) implicarea și responsabilitățile conducerii, ale personalului de bord și ale altor categorii de personal în ceea ce privește FRMS;

(iii) structurile dedicate FRMS, inclusiv un grup de acțiune pentru siguranța la oboseală (FSAG), și rolurile acestora;

2. documentația pentru toate procesele FRMS, inclusiv un proces de conștientizare de către personalul de bord și alte categorii de personal a responsabilităților ce le revin, și procedura pentru modificarea acestei documentații;

3. principii și cunoștințe științifice;

4. o identificare a pericolelor și un proces de evaluare a riscurilor care să permită managementul riscului sau riscurilor operaționale ale operatorului care rezultă din oboseala continuă a unui membru al personalului de bord;

5. un proces de atenuare a riscurilor, care să prevadă acțiuni de remediere ce urmează să fie puse în aplicare cu promptitudine, necesare pentru a atenua în mod eficient riscul (riscurile) operatorului care rezultă din oboseala unui membru al personalului de bord și pentru monitorizarea continuă și evaluarea periodică a eficacității acțiunilor de remediere;

6. procesele de asigurare a securității FRMS;

7. procesele de promovare a FRMS.

(c) FRMS corespunde regimului de specificare a timpului de zbor individual al operatorului, anvergurii operatorului, precum și naturii și complexității activităților sale, ținând seama de pericolele și riscurile inerente asociate acestor activități.

(d) Operatorul ia măsuri de atenuare atunci când procesul de asigurare a securității FRMS demonstrează că performanța necesară în materie de siguranță nu este menținută.”

4. Punctul ORO.FTL.125 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORO.FTL.125 Regimurile individuale de specificare a timpului de zbor (IFTSS) ale operatorilor de curse regulate și ale operatorilor de curse charter**

(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină un regim de specificare a timpului de zbor (IFTSS) care:

1. să fie adecvat pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate;

2. să respecte cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și normele relevante de punere în aplicare a regulamentului respectiv;

3. să respecte alte acte legislative aplicabile, inclusiv dreptul intern aplicabil care decurge din transpunerea Directivei 2000/79/CE.

(b) Pentru a demonstra conformitatea cu litera (a), operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție.

1. Alternativ, în cazul în care intenționează să se abată de la specificațiile de certificare aplicabile, operatorul prezintă autorității competente, împreună cu cererea de aprobare IFTSS, un raport de siguranță care include toate elementele următoare:

(i) o descriere detaliată a abaterii propuse;

(ii) o evaluare a riscurilor de oboseală asociate și a măsurilor de atenuare corespunzătoare pentru a se asigura că riscul rămâne la un nivel acceptabil;

(iii) orice modificări relevante ale manualelor sau procedurilor.

În cazul în care intenționează să se abată de la specificațiile de certificare aplicabile, operatorul trebuie, de asemenea, să demonstreze autorității competente că a ținut seama în mod corespunzător de avizul agenției emis în conformitate cu articolul 76 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(c) Înainte de implementare, IFTSS – inclusiv, dacă este necesar, un FRMS sau un sistem adecvat de gestionare a riscului de oboseală (FRM) – trebuie să fie aprobat de autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARO.OPS.235 din anexa II (partea ARO).

(d) În scopul evaluării menționate la punctul ARO.OPS.235 litera (d) din anexa II (partea ARO), în termen de doi ani de la punerea în aplicare a unui IFTSS care se abate de la specificațiile de certificare aplicabile emise de agenție, operatorul colectează date referitoare la abaterea aprobată și le analizează utilizând principii solide din punct de vedere științific pentru a evalua efectele acesteia asupra oboselii personalului de bord. Rezultatele acestei analize sunt prezentate autorității competente sub forma unui raport.”

5. La punctul ORO.FTL.205 litera (b) se adaugă punctele 4 și 5 cu următorul text:

„4. FDP zilnică maximă de bază a unui membru aclimatizat al personalului de bord care efectuează operațiuni cu un echipaj de zbor format dintr-un singur pilot este oricare dintre următoarele:

1. în conformitate cu tabelul următor, cu condiția ca timpul de zbor pentru fiecare sector să fie limitat la patru ore cu pilot automat și la două ore fără pilot automat:

*Tabelul 5*

**FDP zilnică maximă de bază – personal de bord aclimatizat – operațiuni cu un singur pilot**

| Începutul FDP la timpul de referință | Durata FDP în ore | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | până la 4 sectoare | 5 sectoare | 6 sectoare | 7 sectoare | 8 sectoare | 9 sectoare | 10 sau mai multe sectoare |
| 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 |

| Începutul FDP la timpul de referință | Durata FDP în ore | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | până la 4 sectoare | 5 sectoare | 6 sectoare | 7 sectoare | 8 sectoare | 9 sectoare | 10 sau mai multe sectoare |
| 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 ore, indiferent de numărul de sectoare, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(A) operațiunea are loc în întregime în intervalul orar 7.00-21.59;

(B) operațiunea se desfășoară în condiții VFR;

(C) operațiunile au loc între aerodromuri preselectate;

(D) durata fiecărui sector este de o oră sau mai puțin.

5. FDP zilnică maximă de bază a unui membru al personalului de bord într-o stare de aclimatizare necunoscută care operează cu un echipaj de zbor format dintr-un singur pilot este de opt ore.”

6. La punctul ORO.FTL.205 litera (e), titlul se înlocuiește cu următorul text:

„(e) FDP zilnică maximă cu utilizarea prelungirilor datorate odihnei în timpul zborului în operațiuni în care echipajul de zbor este format din minimum doi piloți”.

7. La punctul ORO.FTL.205 litera (f), titlul se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor în care echipajele de zbor sunt formate din cel puțin doi piloți – la discreția comandantului de bord”.

8. La punctul ORO.FTL.205 se adaugă litera (fa) cu următorul text:

„(fa) Circumstanțe neprevăzute în operațiunile de zbor în care echipajul de zbor este format dintr-un singur pilot – la discreția comandantului de bord

Comandantul de bord poate modifica limitele timpului de serviciu pentru zbor, de serviciu și de odihnă în cazul unor circumstanțe neprevăzute, cu privire la care a fost informat la momentul raportării sau ulterior, după cum urmează:

1. FDP zilnică maximă de bază a unui membru al echipajului de bord care operează cu un echipaj de zbor format dintr-un singur pilot, astfel cum se specifică la punctul ORO.FTL.205 litera (b) punctul 4 sau 5, poate fi prelungită cu până la o oră.

2. Dacă, pe parcursul sectorului final al FDP, prelungirea permisă prevăzută la punctul 1 este depășită din cauza unor situații neprevăzute survenite după decolare, zborul poate continua către aerodromul de destinație sau către aerodromul de rezervă.

3. Perioada de odihnă în afara bazei de reședință, efectuată înaintea unei FDP, poate fi redusă, dar niciodată sub 10 ore.

4. În cazul unor circumstanțe neprevăzute care ar putea duce la oboseală severă, comandantul de bord reduce FDP efectivă sau prelungește perioada de odihnă, ori ambele, după caz, pentru a elimina orice efect negativ asupra siguranței zborului.

5. Comandantul de bord transmite operatorului un raport ori de câte ori o FDP este prelungită sau o perioadă de odihnă este redusă la decizia sa. În cazul în care reducerea perioadei de odihnă depășește o oră, operatorul prezintă autorității competente o copie a raportului, inclusiv observațiile sale, în termen de 28 de zile de la eveniment.

6. Operatorul pune în aplicare o politică nepunitivă în ceea ce privește exercitarea sau neexercitarea puterii discreționare a comandantului de bord în circumstanțe neprevăzute."

9. La punctul ORO.FTL.240, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al personalului de bord, în special atunci când FDP depășește șase ore sau cinci ore în cazul operațiunilor cu un singur pilot."

10. Se adaugă următoarea subparte FTL (B):

„SUBPARTEA FTL (B)

*LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND ODIHNA PENTRU OPERAȚIUNILE DE SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ ȘI OPERAȚIUNILE DE TAXI AERIAN CU AVIOANE*

**ORO.FTL.101 Domeniul de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un operator aerian și membrii echipajului său de zbor și de cabină (personal de bord) în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele de odihnă pentru personalul de bord afectat operațiunilor de transport aerian comercial (CAT) cu avioane în scopul operațiunilor AEMS și al operațiunilor de taxi aerian, inclusiv al operațiunilor care sunt inițiate și revin la același punct («A-to-A»).

**ORO.FTL.106 Definiții**

(a) Pentru operațiunile AEMS și operațiunile de taxi aerian, se aplică termenii definiți la punctul ORO.FTL.105, cu excepția celor definiți la punctul ORO.FTL.105 punctele 1, 2, 5 și 18.

(b) Următoarele definiții se aplică în legătură cu litera (a):

1. «aclimatizat» înseamnă o stare în care ceasul biologic circadian al unui membru al personalului de bord este sincronizat cu un anumit fus orar – fie fusul orar actual, în care membrul personalului de bord este localizat fizic, fie un fus orar anterior, la care acesta rămâne adaptat biologic din cauza timpului sau a repausului insuficient pentru a se adapta la fusul actual.

Pentru calculul timpului zilnic maxim de serviciu pentru zbor, membrul personalului de bord este considerat aclimatizat la fusul orar al bazei de reședință la începutul unei rotații și, ulterior, în conformitate cu valorile din tabelul 1a:

*Tabelul 1a*

| Diferența (h) dintre fusul orar al orei de referință (*) și fusul orar în care începe următorul serviciu | Timpul (h) scurs de la raportarea la ora de referință | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | < 48 | 48-71:59 | 72-95:59 | 96-119:59 | 120-143:59 |
| ≤ 2 | D | D | D | D | D |
| > 2 și < 4 | B | D | D | D | D |
| ≥ 4 și ≤ 6 | B | X | D | D | D |

| Diferența (h) dintre fusul orar al orei de referință (*) și fusul orar în care începe următorul serviciu | Timpul (h) scurs de la raportarea la ora de referință | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | < 48 | 48-71:59 | 72-95:59 | 96-119:59 | 120-143:59 |
| > 6 și ≤ 9 | B | X | X | D | D |
| > 9 și ≤ 12 | B | X | X | X | D |

(*) Atunci când, în timpul unei rotații, personalul de bord se aclimatizează la fusul orar în care își începe următorul serviciu, fusul orar respectiv devine noul fus orar al orei de referință. Starea de aclimatizare pentru serviciile ulterioare din rotație se determină atunci în conformitate cu tabelul 1a, prin înlocuirea fusului orar inițial al orei de referință cu noul fus orar.

«B» înseamnă că un membru al personalului de bord este aclimatizat la fusul orar corespunzător orei de referință.

«D» înseamnă că un membru al personalului de bord este aclimatizat la fusul orar în care respectivul membru al personalului de bord își începe următorul serviciu din rotație.

«X» înseamnă că un membru al personalului de bord se află într-o stare de aclimatizare necunoscută;

2. «ora de referință» înseamnă fie ora locală la punctul de prezentare de la baza de reședință, unde un membru al personalului de bord este considerat aclimatizat la începutul rotației, fie ora locală la punctul de raportare din ultima locație, unde un membru al personalului de bord a devenit aclimatizat în timpul rotației;

3. «echipaj de zbor majorat» înseamnă un echipaj de zbor alcătuit din mai mulți membri decât minimul necesar pentru operarea aeronavei, care permite fiecărui membru al echipajului de zbor să părăsească postul care i-a fost desemnat în timp de aeronava este în zbor și să fie înlocuit de un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător, în scopul petrecerii unei perioade de odihnă la bord;

4. «tranziție est – vest sau vest – est» înseamnă o tranziție prin fusul orar al orei de referință (fusul orar de tranziție) între o secvență de servicii și escale în direcția est și o secvență de servicii și escale în direcția vest sau invers, fiecare secvență implicând o traversare a patru sau mai multe fusuri orare;

5. «oboseală» înseamnă o stare fiziologică caracterizată printr-o capacitate redusă de performanță mentală sau fizică ca urmare a lipsei de somn, a stării extinse de veghe, a fazei circadiene sau a volumului de muncă (activitate mentală sau fizică ori ambele) sau ca urmare a unei combinații a acestora, care poate afecta vigilența și capacitatea unui membru al personalului de bord de a îndeplini sarcini operaționale legate de siguranță;

6. «odihnă la bord» înseamnă, în scopul prelungirilor FDP și al perioadei de rezervă, oricare dintre următoarele:

   1. o perioadă de timp de zbor în faza de croazieră a zborului, în cursul căreia un membru al personalului de bord care operează cu un echipaj de zbor majorat este scutit temporar de orice sarcini și se odihnește într-un spațiu de odihnă la bord care respectă standardul impus;

   2. o perioadă de timp în care avionul se află la sol, în timpul căreia un membru al personalului de bord este eliberat temporar de orice sarcini și se odihnește într-un spațiu de odihnă la bord care respectă standardul impus;

7. «poziționare» înseamnă oricare dintre următoarele:

   1. transferul, dintr-un loc în altul și la indicația operatorului, al unui membru al personalului de bord care nu este de serviciu, cu excepția:

      — timpului de călătorie de la locul de odihnă privat la locul de prezentare pentru începerea serviciului desemnat la baza de reședință și invers;

      — timpului necesar pentru transferul local de la locul de odihnă la locul de începere a serviciului și invers;

2. operarea unui avion de către un membru al personalului de bord operațional, la cererea operatorului, în cadrul unui zbor necomercial imediat înainte de primul sector CAT sau imediat după ultimul sector CAT;

8. «serviciu fracționat» înseamnă o FDP care include o singură pauză la sol între sectoarele de zbor operaționale și care are o durată suficientă pentru a permite o prelungire a FDP zilnice de bază maxime în condiții specificate;

9. «circumstanțe operaționale neprevăzute» înseamnă condiții neprevăzute care nu ar fi putut fi anticipate și nici luate în calcul în mod rezonabil, cum ar fi condițiile meteorologice nefavorabile, funcționarea necorespunzătoare a echipamentelor, întârzieri datorate controlului traficului aerian, care ar putea impune ajustările necesare ale operațiunilor.

**ORO.FTL.111 Responsabilitățile operatorului**

Operatorul are următoarele responsabilități:

(a) publică programe de lucru în avans, pentru a da ocazia membrilor personalului de bord să își planifice odihna corespunzătoare;

(b) stabilește o procedură și o metodă de comunicare cu membrii personalului de bord prin care sunt notificate modificările aduse programelor de lucru și perioadelor de odihnă;

(c) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor personalului de bord să rămână suficient de odihniți, astfel încât să poată să desfășoare operațiuni la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;

(d) stabilește și publică orele de prezentare și de ieșire din serviciu, ținând seama de natura și complexitatea operațiunii, pentru a se asigura că personalul de bord dispune de suficient timp pentru a îndeplini toate sarcinile necesare înainte și după zbor și pentru a înregistra orele reale de raportare și de ieșire din serviciu;

(e) ia în considerare relația dintre frecvența și modelul perioadelor de serviciu pentru zbor și al perioadelor de odihnă, precum și efectele cumulate ale perioadelor lungi de serviciu, combinate cu perioade minime de odihnă;

(f) alocă modele de programe de lucru care să evite practicile ce cauzează o perturbare gravă a unui program de somn/serviciu stabilit, cum ar fi alternanța serviciu pe timp de zi/serviciu pe timp de noapte;

(g) respectă dispozițiile privind orarele perturbatoare în conformitate cu punctul ARO.OPS.230 din anexa II (partea ARO);

(h) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite personalului de bord să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;

(i) planifică perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și notifică personalul de bord în avans;

(j) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală;

(k) monitorizează soliditatea operațională a programelor de lucru și adaptează componența echipajului de bord, după caz;

(l) implementează managementul riscului de oboseală, sprijinit fie de sistemul de management în conformitate cu punctul ORO.GEN.200, inclusiv de un FRM adecvat, dacă este necesar, fie de un FRMS în conformitate cu punctul ORO.FTL.120, dacă este necesar.

**ORO.FTL.116 Responsabilitățile personalului de bord**

(a) Personalul de bord trebuie să îndeplinească toate obligațiile următoare:

1. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și cerințele de odihnă aplicabile activităților sale;

2. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:

1. să își mențină la zi evidențele individuale privind timpul de zbor și de serviciu și perioadele de odihnă, astfel cum se menționează în cerințele FTL aplicabile;

2. să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile;

3. să utilizeze în mod optim posibilitățile și facilitățile de odihnă puse la dispoziție și să își planifice și utilizeze în mod corespunzător perioadele de odihnă.

(b) Personalul de bord nu îndeplinește sarcini la bordul unei aeronave dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală sau se simte inapt din alte motive, într-o asemenea măsură încât siguranța zborului să poată fi compromisă.

(c) Personalul de bord trebuie să înregistreze în documentația oficială a operatorului orele efective de raportare și de ieșire din serviciul zilnic.

**ORO.FTL.126 Regimurile individuale de specificare a timpului de zbor (IFTSS) ale operatorilor AEMS și ale operatorilor de taxi aerian**

(a) Operatorul trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină un regim de specificare a timpului de zbor (IFTSS) care:

1. să fie adecvat pentru tipul sau tipurile de operațiuni efectuate;

2. să respecte cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 și normele relevante de punere în aplicare a regulamentului respectiv;

3. să respecte alte acte legislative aplicabile, inclusiv dreptul intern aplicabil care decurge din transpunerea Directivei 2000/79/CE.

(b) Pentru a demonstra conformitatea cu litera (a), operatorul aplică specificațiile de certificare aplicabile adoptate de agenție.

Alternativ, în cazul în care intenționează să se abată de la specificațiile de certificare aplicabile, operatorul prezintă autorității competente, împreună cu cererea de aprobare IFTSS, un raport de siguranță care include toate elementele următoare:

1. o descriere detaliată a abaterii propuse;

2. o evaluare a riscurilor de oboseală asociate și a măsurilor de atenuare corespunzătoare pentru a se asigura că riscul rămâne la un nivel acceptabil;

3. orice modificări relevante ale manualelor sau procedurilor.

În cazul în care intenționează să se abată de la specificațiile de certificare aplicabile, operatorul trebuie, de asemenea, să demonstreze autorității competente că a ținut seama în mod corespunzător de avizul agenției emis în conformitate cu articolul 76 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(c) Înainte de implementare, IFTSS – inclusiv, dacă este necesar, un FRMS sau un sistem adecvat FRM – trebuie să fie aprobat de autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARO.OPS.235 din anexa II (partea ARO).

(d) În scopul evaluării menționate la punctul ARO.OPS.235 litera (d) din anexa II (partea ARO), în termen de doi ani de la punerea în aplicare a unui IFTSS care se abate de la specificațiile de certificare aplicabile emise de agenție, operatorul colectează date referitoare la abaterea aprobată și le analizează utilizând principii solide din punct de vedere științific pentru a evalua efectele acesteia asupra oboselii personalului de bord. Rezultatele acestei analize sunt prezentate autorității competente sub forma unui raport.

**ORO.FTL.201 Baza de reședință**

(a) Un operator repartizează o bază de reședință fiecărui membru al echipajului.

(b) Operatorul specifică în IFTSS condițiile pentru o modificare a bazei de reședință în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile.

**ORO.FTL.206 Perioada de serviciu pentru zbor (FDP)**

(a) Operatorul specifică, în IFTSS, FDP zilnică maximă de bază a personalului de bord aclimatizat care operează cu un echipaj de zbor format dintr-un singur pilot sau format din doi piloți, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile. Respectiva FDP zilnică de bază maximă ține seama, în toate cazurile, de ora de raportare și de numărul de sectoare parcurse și nu depășește 13 ore. Operatorul se poate abate de la specificațiile de certificare aplicabile dacă dispune de un FRMS funcțional și eficace în conformitate cu punctul ORO.FTL.120.

(b) Operatorul specifică, în IFTSS, FDP zilnică maximă de bază a personalului de bord într-o stare necunoscută de aclimatizare care operează cu un echipaj de zbor format dintr-un singur pilot sau format din doi piloți, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile. FDP zilnică de bază maximă a personalului de bord cu doi piloți într-o stare de aclimatizare necunoscută poate fi prelungită, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, cu condiția ca operatorul să dispună de un FRMS funcțional și eficace în conformitate cu punctul ORO.FTL.120.

(c) Operatorul specifică, în IFTSS, FDP zilnică maximă prelungită, fără odihnă la bord, a personalului de bord aclimatizat care operează cu un echipaj de zbor format din doi piloți, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile. Operatorul ține seama, în toate cazurile, de următoarele elemente:

1. toate prelungirile se planifică în prealabil;

2. pot fi utilizate maximum două prelungiri în oricare șapte zile consecutive;

3. nicio prelungire nu depășește o oră;

4. perioadele minime de odihnă înainte și după zbor se măresc cu două ore sau perioada de odihnă după zbor se mărește cu patru ore; atunci când prelungirile se utilizează pentru FDP consecutive, perioadele suplimentare de odihnă de dinainte și de după zbor dintre cele două FDP prelungite se acordă consecutiv;

5. o prelungire fără perioade de odihnă la bord nu se combină cu prelungiri datorate perioadelor de odihnă la bord și nici cu perioade de serviciu fracționat în cadrul aceleiași perioade de serviciu.

(d) Operatorul specifică, în IFTSS, FDP zilnică maximă prelungită datorată perioadei de odihnă la bord în timpul zborului și creșterii numărului minim de membri ai echipajului de zbor pentru doi piloți, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile. Operatorul ține seama, în toate cazurile, de următoarele elemente:

1. nivelul de majorare a echipajului minim de zbor;

2. tipul și standardul spațiilor de odihnă la bord;

3. perioada minimă de odihnă la bord alocată fiecărui membru al personalului de bord;

4. perioada minimă de odihnă la bord alocată fiecărui membru al echipajului de zbor care se va afla la comenzile pentru aterizarea finală;

5. condițiile în care se poate aplica o prelungire suplimentară a FDP, inclusiv atunci când operează în cadrul unui FRMS eficace și funcțional în conformitate cu punctul ORO.FTL.120.

(e) În timpul unei misiuni AEMS în desfășurare, FDP zilnică maximă de bază a personalului de bord aclimatizat care operează cu un echipaj de zbor format din doi piloți, astfel cum se prevede în specificațiile de certificare aplicabile, poate fi prelungită cu până la două ore atunci când acest lucru este necesar pentru finalizarea misiunii. Operatorul include în IFTSS condițiile de aplicare a acestei prelungiri, inclusiv modul în care va fi monitorizată utilizarea sa și modul în care vor fi atenuate efectele aferente asupra perioadelor de serviciu și perioadelor de odihnă ulterioare.

(f) Operatorul specifică în IFTSS condițiile în care comandantul de bord poate modifica limitele perioadelor de serviciu pentru zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă în cazul unor circumstanțe operaționale neprevăzute, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile. Operatorul pune în aplicare o politică nepunitivă privind exercitarea sau neexercitarea puterii discreționare a comandantului în circumstanțe operaționale neprevăzute.

(g) Operatorul specifică în IFTSS procedura de raportare întârziată, inclusiv condițiile în care aceasta este activată, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile.

**ORO.FTL.211 Perioadele de zbor și perioadele de serviciu**

(a) Perioadele totale de serviciu care i se pot repartiza unui membru individual al personalului de bord nu depășesc:

1. 60 de ore de serviciu în oricare șapte zile consecutive;

2. 110 de ore de serviciu în oricare 14 zile consecutive;

3. 190 de ore de serviciu pe durata oricăror 28 de zile consecutive, repartizate cât mai egal posibil pe întreaga durată a perioadei respective;

4. 2 000 de ore de serviciu în oricare an calendaristic.

(b) Prin derogare de la litera (a) punctul 1, numărul total de ore de serviciu din oricare șapte zile consecutive poate fi depășit cu maximum 10 ore, cu condiția ca această depășire să fie utilizată exclusiv în scopul poziționării unui membru al personalului de bord care nu este în serviciu înapoi la baza sa de reședință pentru începerea unei perioade prelungite de recuperare și de odihnă, iar operatorul:

1. efectuează o evaluare a riscurilor pentru a evalua impactul asupra oboselii generat de depășire, luând în considerare, printre altele, momentul zilei, durata și calitatea perioadei de odihnă anterioare, precum și cerințele viitoare privind obligația de a întocmi un program de lucru;

2. planifică măsuri de atenuare adecvate, inclusiv, dar fără a se limita la: limitele frecvenței depășirilor într-o perioadă specificată, asigurarea unei perioade minime de recuperare și odihnă prelungite de 72 de ore, inclusiv două nopți locale, și monitorizarea continuă a eficacității tuturor controalelor și măsurilor de conformitate în ceea ce privește riscurile de oboseală și siguranța;

3. ține evidența depășirilor și a condițiilor în care acestea au fost utilizate;

4. descrie condițiile depășirii în IFTSS.

(c) Prin derogare de la litera (a) subpunctul 1, în operațiunile AEMS în care echipajul de zbor este format din doi piloți, numărul total de ore de serviciu în oricare șapte zile consecutive poate fi depășit cu maximum 30 de ore, cu condiția ca operatorul:

1. să efectueze o evaluare a riscurilor pentru a estima impactul asupra oboselii generat de depășire, luând în considerare, printre altele, momentul zilei, expunerea la serviciul de noapte, stresul medical sau al sarcinilor legate de pacient și viitoarele cerințe privind cererile de program de lucru;

2. planifică măsuri de atenuare adecvate, inclusiv, dar fără a se limita la: limitele frecvenței depășirilor într-o perioadă specificată, asigurarea unei perioade minime de recuperare și odihnă prelungite de 72 de ore, inclusiv două nopți locale, și monitorizarea continuă a eficacității tuturor controalelor și măsurilor de conformitate în ceea ce privește riscurile de oboseală și siguranța;

3. ține evidența depășirilor și a condițiilor în care acestea au fost utilizate;

4. descrie condițiile depășirii în IFTSS.

(d) Timpul total de zbor al sectoarelor în cadrul cărora un membru al personalului de bord este desemnat ca membru al echipajului de bord care este în serviciu nu depășesc:

1. 100 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 28 de zile consecutive;

2. 900 de ore de timp de zbor pe durata oricărui an calendaristic;

3. 1 000 de ore de timp de zbor pe durata oricăror 12 luni calendaristice consecutive.

(e) Sarcina de serviciu de după zbor este considerată perioadă de serviciu.

**ORO.FTL.216 Poziționarea**

(a) Poziționarea unui membru al personalului de bord care nu este în serviciu după prezentare, dar înainte de desfășurarea de operațiuni, fără o perioadă de odihnă intermediară, se consideră FDP, dar nu se consideră sector.

(b) Întregul timp petrecut pentru poziționare se consideră perioadă de serviciu.

(c) Poziționarea unui membru al personalului de bord care este în serviciu într-un zbor necomercial înainte sau după efectuarea unuia sau mai multor zboruri CAT, fără o perioadă de odihnă intermediară, se consideră FDP și sector.

(d) Operatorul specifică în IFTSS, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, impactul asupra FDP maxime al următoarelor două elemente:

1. durata poziționării unui membru al personalului de bord care nu este în serviciu;

2. modul de transport al unui membru al personalului de bord care nu este în serviciu.

**ORO.FTL.221 Perioada de serviciu fracționat**

Condițiile de prelungire a FDP zilnice maxime de bază pentru personalul de bord care operează cu un echipaj de zbor cu doi piloți, din cauza unei pauze de serviciu fracționat la sol, trebuie să fie în conformitate cu următoarele:

(a) operatorul specifică în IFTSS următoarele elemente pentru serviciul fracționat, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile:

1. durata minimă a unei pauze de serviciu fracționat la sol;

2. prelungirea FDP în funcție de durata unei pauze de serviciu fracționat;

3. spațiile de odihnă puse la dispoziția personalului de bord pentru odihnă, ținând seama de durata pauzei de serviciu fracționat și de alți factori relevanți;

4. posibilitatea unei prelungiri a perioadei de serviciu fracționat după începerea FDP;

(b) pauza de serviciu fracționat la sol se contabilizează integral ca FDP;

(c) serviciul fracționat nu se atribuie înainte sau după o perioadă de odihnă redusă în conformitate cu punctul ORO.FTL.236 litera (c).

**ORO.FTL.226 Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport**

(a) Perioada de rezervă și perioadele de serviciu la aeroport trebuie să se regăsească în programul de lucru. Orele de începere și de încheiere a perioadei de disponibilitate în rezervă se notifică în prealabil membrilor personalului de bord în cauză, pentru a li se oferi posibilitatea să-și planifice odihna adecvată.

(b) Un membru al personalului de bord este în perioadă de rezervă la aeroport de la momentul prezentării pentru începerea serviciului la locul de prezentare până la încheierea perioadei de rezervă la aeroport notificate.

(c) Perioada de rezervă la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu în sensul punctelor ORO.FTL.211 și ORO.FTL.236.

(d) Orice perioadă de serviciu la aeroport se contabilizează integral ca perioadă de serviciu, iar FDP se contabilizează integral începând din momentul prezentării pentru începerea serviciului la aeroport.

(e) Operatorul oferă cazare sau un spațiu de odihnă de clasa A membrilor personalului de bord aflați în perioadă de rezervă la aeroport, cu condiția ca spațiul de odihnă de clasa A să permită reglarea luminii și temperaturii, să asigure izolație fonică și să nu permită apariția unor perturbări.

(f) Operatorul specifică, în IFTSS, următoarele elemente pentru perioadele de rezervă și de serviciu la aeroport, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile:

1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă;

2. impactul timpului petrecut în rezervă asupra FDP zilnice maxime, luând în considerare spațiile de odihnă disponibile și alți factori relevanți, inclusiv:

(i) necesitatea disponibilității imediate a membrului personalului de bord;

(ii) măsura în care perioada de rezervă interferează cu somnul;

(iii) notificarea în timp util pentru a asigura posibilitatea unei perioade de somn între solicitarea de serviciu și FDP atribuită;

3. perioada de odihnă minimă de după o perioadă de disponibilitate în rezervă care nu duce la alocarea unei FDP;

4. metoda de numărare a altor perioade rezerve în scopul calculării taxelor cumulate.

**ORO.FTL.231 Rezerva**

(a) Rezerva figurează în programul de lucru.

(b) Operatorul specifică, în IFTSS, următoarele elemente referitoare la rezervă în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile:

1. durata maximă a oricărei perioade de rezervă individuale;

2. numărul de zile consecutive de rezervă care pot fi repartizate unui membru al personalului de bord.

**ORO.FTL.236 Perioadele de odihnă**

(a) Perioada minimă de odihnă la baza de reședință

1. Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de desfășurarea unei FDP care începe la baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 12 ore, oricare dintre acestea este mai mare.

2. Prin derogare de la punctul 1, perioada minimă de odihnă prevăzută la litera (b) se aplică în cazul în care operatorul oferă o cazare adecvată membrului personalului de bord la reședința de bază.

(b) Perioada minimă de odihnă în alt loc decât la baza de reședință

Perioada minimă de odihnă prevăzută înainte de o FDP care începe în alt loc decât baza de reședință este cel puțin la fel de lungă ca perioada de serviciu precedentă sau este de 10 ore, oricare dintre acestea este mai mare. Această perioadă cuprinde 8 ore de somn în plus față de timpul alocat călătoriei și nevoilor fiziologice.

(c) Perioada redusă de odihnă

1. Prin derogare de la literele (a) și (b), perioadele minime de odihnă la baza de reședință sau în afara bazei de reședință pot fi reduse, cu condiția ca odihna redusă să se aplice numai în cadrul unui FRMS eficace și funcțional, în conformitate cu punctul ORO.FTL.120.

2. Operatorul definește, în IFTSS, condițiile pentru perioadele de odihnă reduse, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, ținând seama de toate elementele următoare:

(i) perioada minimă redusă de odihnă;

(ii) starea de aclimatizare a membrului personalului de bord;

(iii) dacă perioada de odihnă include nopți locale;

(iv) traversări de fus orar;

(v) combinația dintre timpul de zbor și poziționare imediat înainte de perioada de odihnă redusă;

(vi) durata călătoriei către și de la locul de odihnă.

(d) Perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite

Operatorul specifică, în IFTSS, perioadele recurente de recuperare și odihnă prelungite pentru a compensa oboseala acumulată. Perioada minimă de recuperare și de odihnă prelungită este de 36 de ore, incluzând două nopți locale, și, în orice caz, timpul scurs între sfârșitul unei perioade recurente de recuperare și de odihnă prelungite și începutul următoarei astfel de perioade nu depășește 168 de ore. Perioada recurentă de recuperare și de odihnă prelungită se extinde până la două zile locale de două ori pe lună.

(e) Operatorul specifică, în IFTSS, perioadele de odihnă suplimentare în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile, pentru a compensa:

1. efectele diferențelor de fus orar și ale prelungirilor FDP;

2. oboseala suplimentară acumulată din cauza orarelor perturbatoare;

3. schimbarea fazei circadiene în timpul tranziției est – vest sau vest – est.

**ORO.FTL.241 Alimentația**

(a) În timpul FDP, trebuie să existe posibilitatea pentru consumul de alimente și lichide, astfel încât să se evite diminuarea performanței unui membru al personalului de bord.

(b) Operatorul specifică, în IFTSS, modul în care este asigurată alimentația personalului de bord în timpul FDP, ținând seama cel puțin de durata FDP, de ritmul circadian și de orele de masă regulate, precum și de momentele în care este imposibil să se mănânce sau să se bea în timpul operațiunilor de zbor.

**ORO.FTL.246 Înregistrări privind baza de reședință, timpii de zbor, perioadele de serviciu și de odihnă**

(a) Operatorul păstrează, pentru o perioadă de 24 de luni:

1. evidențele individuale pentru fiecare membru al personalului de bord, care să cuprindă:

1. timpii de zbor;

2. începutul, durata și sfârșitul fiecărei perioade de serviciu și ale fiecărui FDP;

3. perioadele de odihnă și zilele libere fără niciun fel de activități;

4. baza de reședință repartizată;

2. rapoarte privind perioadele prelungite de serviciu pentru zbor și perioadele reduse de odihnă.

(b) La cerere, operatorul pune la dispoziția persoanelor vizate copii ale evidențelor individuale ale timpilor de zbor, ale perioadelor de serviciu și ale perioadelor de odihnă:

1. membrului personalului de bord în cauză;

2. unui alt operator, în ceea ce privește un membru al personalului de bord care este sau devine membru al personalului de bord al operatorului în cauză;

3. autorității competente.

(c) Evidențele menționate la CAT.GEN.MPA.100 litera (b) punctul 5 din anexa IV (partea CAT) referitoare la membrii personalului de bord care îndeplinesc sarcini de serviciu pentru mai mult de un operator se păstrează pentru o perioadă de 24 de luni.

**ORO.FTL.251 Formarea pentru managementul oboselii**

(a) Operatorul pune la dispoziție, inițial și periodic, cursuri de formare în domeniul managementului oboselii pentru membrii personalului de bord, personalul responsabil cu pregătirea și menținerea programelor de lucru ale personalului de bord și pentru personalul de conducere în cauză.

(b) Cursurile de formare menționate la litera (a) respectă un program de formare stabilit de operator și descris în manualul de operațiuni. Programa pentru cursurile de formare acoperă posibilele cauze și efecte ale oboselii și măsurile împotriva oboselii, precum și aspecte practice.”