Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/1979

13.11.2026

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2026/1979

av den 8 september 2026

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för taxiflyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), särskilt artikel 32.1, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([2]) fastställs tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift, inklusive flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila (FTL) för kommersiella flygoperatörer (CAT-operatörer) med flygplan som används vid reguljär och chartrad trafik.

(2) Vid utarbetandet av FTL-kraven för CAT-operatörer i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 beslutades att FTL för taxiflyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet skulle behandlas i ett senare skede för att möjliggöra insamling av vetenskapliga belägg om de faktorer som påverkar trötthet i dessa verksamheter.

(3) I enlighet med artikel 8.2 i förordning (EU) nr 965/2012 omfattas FTL för CAT-operatörer av flygplan som används för taxiflyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet av kraven i den nationella lagstiftning som avses i artikel 8.4 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([3]) och i kapitel Q i bilaga III till den förordningen. Undantaget bör fortsätta att gälla till dess att de nya åtgärderna börjar tillämpas i enlighet med denna förordning.

(4) Kraven i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 har utarbetats för reguljär och chartrad flerpilotsverksamhet. De gäller dock även för taxiflyg på begäran, ambulansflyg och enpilotsverksamhet, trots skillnaderna mellan dessa verksamheter och flerpilotsverksamhet samt typen av luftfartyg som används. Vidare fastställs i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 varken någon maximal daglig flygtjänstperiod vid enpilotsverksamhet och ambulansflyg, eller några bestämmelser om beredskap, vila under flygning eller förlängd flygtjänstperiod. Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras så att den omfattar lämplig FTL för kommersiell flygtransport med flygplan för taxiflyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet.

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Pilotens arbetsuppgifter inom luftfartsverksamhet som taxiflyg och ambulansflyg skiljer sig avsevärt från pilotens uppgifter inom reguljär trafik eller charterflyg eftersom piloter inom taxiflyg och ambulansflyg vanligtvis genomför färre men längre flygningar. Taxiflyg och ambulansflyg innebär verksamhet dygnet runt som kan kräva skiftarbete, nattarbete, oregelbundna och oförutsägbara arbetsscheman och frekventa byten av tidszon. Därför bör en rimlig avvägning mellan detaljföreskrivande och prestationsbaserade regler göras, eftersom en tillämpning av likartade regler som är utformade för verksamhetsmiljöer som i grunden skiljer sig åt skulle strida mot målet att säkerställa en hög och enhetlig nivå på den civila flygsäkerheten i unionen.

(6) Särskilda riskreducerande åtgärder bör införas i enlighet med de riskskyddsmål som anges i artikel 4.2 i förordning (EU) 2018/1139 för att återspegla den operativa verkligheten i sektorn, inbegripet typen av taxi- och ambulansflygningar, som inte är öppna för allmänheten, liksom typen av och omfattningen av verksamhet som är mindre komplex och omfattar mindre komplexa flygplan än reguljär eller chartrad trafik. Dessa begränsningsåtgärder bör alla vara riktade och hantera identifierade utmattningsrisker till följd av särskilda schemaläggningsmetoder, tjänstgöringsperioder eller viloarrangemang.

(7) För att bättre hantera särskilda nationella överväganden eller driftspraxis bör medlemsstaterna tillåtas att göra undantag från vissa bestämmelser som införs genom denna förordning eller avvika från relaterade certifieringsspecifikationer genom att tillämpa krav vars säkerhetsnivå minst motsvarar bestämmelserna i denna förordning. Alla undantag eller avvikelser från denna förordning bör anmälas och uppfylla bestämmelserna i artiklarna 71 och 76.7 i förordning (EU) 2018/1139, som säkerställer transparenta och icke-diskriminerande beslut på grundval av objektiva kriterier.

(8) För att säkerställa en smidig övergång från det nu gällande kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 och medlemsstaternas nationella bestämmelser bör operatörerna och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ges tillräckligt med tid för att uppdatera sina driftsdokument, införa lämpliga programvaruverktyg och utbilda relevant personal för att uppnå överensstämmelse med de nya åtgärderna. Den dag då denna förordning börjar tillämpas bör därför skjutas upp.

(9) Punkterna ARO.OPS.235 i bilaga II och ORO.FTL.125 i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 bör uppdateras för att anpassas till förordning (EU) 2018/1139 och för att ta bort föråldrade hänvisningar, utan att det medför några negativa ekonomiska, sociala eller administrativa konsekvenser för flygbesättning, operatörer eller behöriga myndigheter. För att hjälpa de nationella behöriga myndigheterna att uppdatera sina godkännandeförfaranden bör dessa punkter tillämpas på reguljär och chartrad trafik från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

(10) Även om det befintliga regelverket redan ålägger medlemsstaternas behöriga myndigheter att övervaka och följa upp rapporterade säkerhetshändelser inom den civila luftfarten i syfte att säkerställa högsta möjliga flygsäkerhet och begränsa de risker som är förknippade med trötthet, är det viktigt att genomförandet av de nya reglerna blir föremål för aktiv övervakning av medlemsstaterna och av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) som enligt artikel 85.1 i förordning (EU) 2018/1139 har befogenhet att utföra inspektioner och annan övervakningsverksamhet för att säkerställa en enhetlig tillämpning av den förordningen samt av de delegerade akter och genomförandeakter som antagits med stöd av den.

(11) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på yttrande nr 02/2026 ([4]), utfärdat av byrån i enlighet med artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 första stycket ska följande led läggas till som leden 16, 17 och 18:

”16) *ambulansflygning (aeroplane emergency medical service (AEMS) flight)*: en flygning med ett flygplan där omedelbar och snabb transport är absolut nödvändig och som har samtliga följande egenskaper:

a) Dess syfte är att i ett nödläge ge medicinsk assistans genom att medföra ett eller flera av följande:

i) Medicinsk personal.

ii) Medicinska förnödenheter (utrustning, blod, organ eller läkemedel).

iii) Sjuka eller skadade personer och andra direkt involverade personer.

b) Den omfattar sektorer som flygs för att placera ett flygplan i syfte att transportera personer som avses i led a i eller a iii, eller medicinska förnödenheter som avses i led a ii, eller för att återföra flygplanet till ambulansflygets bas.

17) *reguljär trafik*: en serie flygningar som har samtliga av följande egenskaper:

i) För varje flygning erbjuds platser, eller kapacitet att transportera gods eller post, för försäljning till enskilda personer, antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agenter.

ii) Den trafikerar samma två eller flera flygplatser på ett av följande sätt:

— Enligt en offentliggjord tidtabell.

— Med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

18) *chartertrafik*: icke-reguljär kommersiell flygtransport (CAT) på begäran med ett flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av minst 20 passagerare.”

2. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”*Artikel 8*

Flygtidsbegränsningar

1. Kommersiell flygtransport med flygplan för reguljär och chartrad trafik ska omfattas av kraven i kapitel FTL (A) i bilaga III. Kommersiell flygtransport med flygplan för ambulansflyg och taxiflyg ska omfattas av kraven i kapitel FTL (B) i bilaga III.

2. När det gäller flygtidsbegränsningar och krav på vila ska kommersiell flygtransport med helikopter uppfylla kraven i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort.

3. När det gäller flygtidsbegränsningar och krav på vila ska icke-kommersiell verksamhet, inbegripet icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, med komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt kommersiell specialiserad flygverksamhet med flygplan och helikoptrar, uppfylla kraven i nationell lagstiftning i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, den plats där operatören är etablerad eller bosatt.

4. När det gäller flygtidsbegränsningar ska en IAM-operatör uppfylla kraven i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, den plats där operatören är etablerad eller bosatt.”

3. I artikel 9b ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Byrån och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska övervaka effektiviteten i de flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila som fastställs i denna förordning.”

4. Bilaga II ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

5. Bilaga III ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 15 oktober 2028.

Bilaga I och punkt 4 i bilaga II ska dock tillämpas från och med den 3 december 2026.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8 september 2026.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

I bilaga II (Del-ARO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska punkt ARO.OPS.235 ersättas med följande:

"**ARO.OPS.235 Godkännande av systematik för flygarbetstidsscheman för operatörer av kommersiell flygtransport med flygplan**

a) Den behöriga myndigheten ska godkänna systematik för flygarbetstidsscheman (individual flight time specification scheme, IFTSS) för en flygplansoperatör som bedriver kommersiell flygtransport med flygplan om den konstaterar att denna IFTSS uppfyller samtliga följande villkor:

   1) Den är lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs.

   2) Den uppfyller de relevanta grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och de relevanta genomförandebestämmelserna i den förordningen.

   3) Den överensstämmer med tillämpliga certifieringsspecifikationer.

   4) Den överensstämmer med annan tillämplig nationell lagstiftning som härrör från införlivandet av direktiv 2000/79/EG.

b) Närhelst den behöriga myndigheten avser att godkänna en IFTSS som avviker från de tillämpliga certifieringsspecifikationer som antagits av byrån ska den först inhämta byråns yttrande i enlighet med artikel 76.7 i förordning (EU) 2018/1139. Byrån ska avge sitt yttrande inom tre månader efter att ha mottagit all nödvändig dokumentation från den behöriga myndigheten.

c) Den behöriga myndigheten och den berörda operatören ska beakta byråns yttrande som antagits i enlighet med artikel 76.7 i förordning (EU) 2018/1139. Innan den behöriga myndigheten godkänner den IFTSS som avses i led b ska den se till att verksamhetsutövaren har bedömt och minskat de tillhörande utmattningsriskerna till en godtagbar nivå.

d) Efter en inledande tillämpningsperiod ska en godkänd IFTSS som avviker från de tillämpliga certifieringsspecifikationer som antagits av byrån genomgå en bedömning för att fastställa om avvikelserna bör bekräftas eller ändras. Den behöriga myndigheten och byrån ska genomföra en oberoende bedömning baserad på uppgifter från operatören. Bedömningen ska vara proportionell, öppen för insyn och baseras på vetenskapliga principer och rön."

BILAGA II

Bilaga III (DEL-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Rubriken till kapitel FTL ska ersättas med följande:

”KAPITEL FTL (A)

BEGRÄNSNINGAR AV FLYGTJÄNST- OCH TJÄNSTGÖRINGSTIDEN SAMT KRAV PÅ VILA FÖR REGULJÄR OCH CHARTRAD TRAFIK MED FLYGPLAN”.

2. Punkt ORO.FTL.100 ska ersättas med följande:

”**ORO.FTL.100 Tillämpningsområde**

I detta kapitel fastställs de krav som ska vara uppfyllda av en operatör och dennes flyg- och kabinbesättningsmedlemmar (flygande personal) när det gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila för den flygande personal som tjänstgör inom kommersiell flygtransport med flygplan för reguljär och chartrad trafik.”

3. Punkt ORO.FTL.120 ska ersättas med följande:

”**ORO.FTL.120 System för hantering av utmattningsrisk (FRMS, Fatigue risk managment system)**

a) När ett system för hantering av utmattningsrisk (FRMS) krävs enligt detta kapitel eller de tillämpliga certifieringsspecifikationerna ska operatören upprätta, införa och underhålla ett FRMS som en integrerad del av sitt ledningssystem. FRMS ska beskrivas i en särskild handbok eller i drifthandboken.

b) FRMS ska kontinuerligt förbättra den övergripande effektiviteten i verksamhetsutövarens hantering av utmattningsrisk och ska omfatta alla följande delar:

1. En beskrivning av följande:

i) Verksamhetsutövarens filosofi, principer och ansvar med avseende på FRMS (*FRMS-policyn*).

ii) Deltagande av och ansvar för ledning, flygbesättning och annan personal med avseende på FRMS.

iii) De särskilda strukturerna för FRMS, inklusive en åtgärdsgrupp för trötthet (fatigue safety action group, FSAG), och deras roller.

2. Dokumentation av alla FRMS-processer, inklusive ett förfarande för att göra flygpersonal och annan personal medvetna om sitt ansvar, och förfarandet för att ändra denna dokumentation.

3. Vetenskapliga principer och rön.

4. En process för riskidentifiering och riskbedömning som kontinuerligt möjliggör hantering av operatörens operativa risker till följd av flygbesättningsmedlemmarnas trötthet.

5. En riskreduceringsprocess som gör det möjligt att snabbt vidta korrigerande åtgärder som är nödvändiga för att på ett effektivt sätt minska operatörens risker till följd av flygbesättningsmedlemmarnas trötthet, samt för kontinuerlig övervakning och regelbunden bedömning av effektiviteten hos riskreducerande åtgärder.

6. Processer för att garantera FRMS säkerhet.

7. Processer för att främja FRMS.

c) FRMS ska motsvara operatörens systematik för flygarbetstidsscheman, operatörens storlek samt verksamhetens art och komplexitet, med beaktande av de faror och därmed förbundna risker som verksamheten medför.

d) Operatören ska vidta avhjälpande åtgärder när FRMS process för säkerhetsgaranti visar att angivna säkerhetsprestanda inte uppnås.”

4. Punkt ORO.FTL.125 ska ersättas med följande:

"**ORO.FTL.125 Systematik för flygarbetstidsscheman (IFTSS) för operatörer av reguljär och chartrad trafik**

a) Operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla systematik för flygarbetstidsscheman (IFTSS) som

1. är lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs,

2. uppfyller de relevanta grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och de relevanta genomförandebestämmelserna i den förordningen,

3. överensstämmer med annan tillämplig lagstiftning, inbegripet tillämplig nationell rätt som härrör från införlivandet av direktiv 2000/79/EG.

b) För att påvisa överensstämmelse med led a ska operatören tillämpa de tillämpliga certifieringsspecifikationer som antagits av byrån.

1. Alternativt ska operatören, om den avser att avvika från tillämpliga certifieringsspecifikationer, till den behöriga myndigheten tillsammans med ansökan om ett IFTSS-godkännande lämna in ett säkerhetsfall som omfattar följande:

i) En detaljerad beskrivning av den föreslagna avvikelsen.

ii) En bedömning av de förknippade utmattningsriskerna och motsvarande riskreducerande åtgärder för att säkerställa att risken förblir på en godtagbar nivå.

iii) Alla relevanta ändringar av handböcker eller förfaranden.

Om operatören avser att avvika från de tillämpliga certifieringsspecifikationerna ska den också visa för den behöriga myndigheten att den vederbörligen har beaktat byråns yttrande som utfärdats i enlighet med artikel 76.7 i förordning (EU) 2018/1139.

c) Före genomförandet ska IFTSS – inklusive, vid behov, ett FRMS eller lämplig hantering av utmattningsrisker (FRM) – godkännas av den behöriga myndigheten i enlighet med punkt ARO.OPS.235 i bilaga II (Del-ARO).

d) För den bedömning som avses i punkt ARO.OPS.235 d i bilaga II (Del-ARO) ska operatören inom två år efter genomförandet av en IFTSS som avviker från de tillämpliga certifieringsspecifikationer som utfärdats av byrån samla in uppgifter om den godkända avvikelsen och analysera dem med hjälp av vetenskapligt sunda principer för att bedöma dess effekter på flygbesättningens trötthet. Resultaten av denna analys ska lämnas till den behöriga myndigheten i form av en rapport."

5. I punkt ORO.FTL.205 b ska följande punkter införas som punkterna 4 och 5:

"(4) Den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för en acklimatiserad flygbesättningsmedlem som tjänstgör med en enpilotsbesättning ska vara något av följande:

1. I enlighet med följande tabell, förutsatt att flygtiden för varje sektor är begränsad till fyra timmar med autopilot och till två timmar utan autopilot:

Tabell 5

Högsta dagliga flygtjänstperiod – acklimatiserad flygbesättning – enpilotsverksamhet

Start för flygtjänstperiod, vid referenstid	Flygtjänstperiodens varaktighet i timmar						
	Upp till 4 sektorer	5 sektorer	6 sektorer	7 sektorer	8 sektorer	9 sektorer	10 eller fler sektorer
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

Start för flygtjänstperiod, vid referenstid	Flygtjänstperiodens varaktighet i timmar						
	Upp till 4 sektorer	5 sektorer	6 sektorer	7 sektorer	8 sektorer	9 sektorer	10 eller fler sektorer
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 timmar, oavsett antalet sektorer, under förutsättning att samtliga följande villkor är uppfyllda:

A) Insatsen sker helt och hållet inom perioden kl. 07.00–21.59.

B) Verksamheten utförs under VFR-förhållanden.

C) Verksamheten äger rum mellan förvalda flygplatser.

D) Varaktigheten för varje sektor är högst en timme.

(5) Den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för en flygbesättningsmedlem i ett okänt acklimatiseringstillstånd som tjänstgör med en enpilotsbesättning ska vara åtta timmar.”

6. I punkt ORO.FTL.205 e ska rubriken ersättas med följande:

”e) Maximal daglig flygtjänstperiod med användning av förlängningar på grund av vila under flygningen i verksamhet där flygbesättningen består av minst två piloter”.

7. I punkt ORO.FTL.205 f ska rubriken ersättas med följande:

”f) Oförutsedda omständigheter i samband med flygningar där flygbesättningarna består av minst två piloter – befälhavarens bedömningar”.

8. I punkt ORO.FTL.205 ska följande punkt läggas till som punkt fa:

”fa) Oförutsedda omständigheter i samband med flygningar där flygbesättningen består av en enda pilot – befälhavarens bedömningar

Befälhavaren får ändra begränsningarna för flygtjänst-, tjänstgörings- och viloperioder under oförutsedda omständigheter som han eller hon har informerats om vid eller efter rapporteringen, enligt följande:

1. Den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för en flygbesättningsmedlem som tjänstgör med en enpilotsflygbesättning, enligt vad som anges i punkterna ORO.FTL.205 b.4 eller b.5, får förlängas med upp till en timme.

2. Om den tillåtna förlängningen enligt punkt 1 i den slutliga sektorn inom flygtjänstperioden överskrids på grund av oförutsedda omständigheter efter start får flygningen fortsätta till den planerade destinationsflygplatsen eller alternativflygplatsen.

3. Den viloperiod borta från stationeringsorten som föregår en flygtjänstperiod får förkortas, men får inte vara kortare än 10 timmar.

4. Vid oförutsedda omständigheter som kan leda till allvarlig trötthet ska befälhavaren minska den faktiska flygtjänstperioden eller förlänga viloperioden, eller vid behov båda dera, för att undanröja eventuella skadliga effekter på flygsäkerheten.

5. Befälhavaren ska lämna en rapport till operatören om en flygtjänstperiod har ökats eller en viloperiod har minskats efter hans eller hennes bedömning. Om minskningen av viloperioden är mer än en timme ska operatören lämna in en kopia av rapporten med kommentarer till den behöriga myndigheten inom 28 dagar efter händelsen.

6. Operatören ska tillämpa en policy utan påföljder då befälhavarens bedömningsrätt utnyttjas eller inte utnyttjas under oförutsedda omständigheter.”

9. I punkt ORO.FTL.240 ska led a ersättas med följande:

”a) Under flygtjänstperioden ska det läggas in en möjlighet att inta mat och dryck för att förhindra en försämring av besättningsmedlemmens prestanda, särskilt om flygtjänstperioden överskrider sex timmar, eller fem timmar för enpilotsverksamhet.”

10. Följande kapitel ska läggas till som kapitel FTL B:

”KAPITEL FTL B

BEGRÄNSNINGAR AV FLYGTJÄNST- OCH TJÄNSTGÖRINGSTIDEN SAMT KRAV PÅ VILA FÖR AMBULANSFLYG OCH TAXIFLYG MED FLYGPLAN

ORO.FTL.101 Tillämpningsområde

I detta kapitel fastställs de krav som ska vara uppfyllda av en operatör och dennes flyg- och kabinbesättningsmedlemmar (flygande personal) när det gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila för den flygande personal som tjänstgör inom kommersiell flygtransport med flygplan för ambulansflyg och taxiflyg, inklusive verksamhet som påbörjar och återgår till samma punkt (A till A).

ORO.FTL.106 Definitioner

a) För ambulansflyg och taxiflyg gäller de termer som definieras i punkt ORO.FTL.105, utom de som definieras i punkterna ORO.FTL.105.1, ORO.FTL.105.2, ORO.FTL.105.5 och ORO.FTL.105.18.

b) Utöver led a gäller följande definitioner:

1. *acklimatiserad*: ett tillstånd där en flygbesättningsmedlems biologiska dygnsrytm är synkroniserad med en specifik tidszon – antingen den nuvarande tidszonen, där flygbesättningsmedlemmen fysiskt befinner sig, eller en tidigare tidszon, till vilken de förblir biologiskt anpassade på grund av otillräcklig tid eller vila för att anpassa sig till den aktuella tidszonen.

   Vid beräkningen av den maximala dagliga flygtjänstperioden ska flygbesättningsmedlemmen betraktas som acklimatiserad till stationeringsortens tidszon i början av en rotation och därefter i enlighet med värdena i tabell 1a:

Tabell 1a

Skillnad (h) mellan referenstidens tidszon (*) och den tidszon där nästa tjänstgöring inleds	Tid som gått sedan inställelse vid referenstid				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 och < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 och ≤ 6	B	X	D	D	D

Skillnad (h) mellan referenstidens tidszon (*) och den tidszon där nästa tjänstgöring inleds	Tid som gått sedan inställelse vid referenstid				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 och ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 och ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) När flygande personal under en rotation acklimatiserar sig till den tidszon i vilken de börjar sin nästa tjänstgöring blir denna tidszon den nya tidszonen för referenstid. Acklimatiseringstillståndet för efterföljande arbetsuppgifter i rotationen bestäms sedan i enlighet med tabell 1a genom att den ursprungliga tidszonen för referenstid ersätts med den nya.

B betyder att en flygbesättningsmedlem acklimatiseras till referenstidens tidszon.

D betyder att en flygbesättningsmedlem acklimatiseras till den tidszon där denna flygbesättningsmedlem börjar sin nästa rotationstjänst.

X betyder att en flygbesättningsmedlem befinner sig i ett okänt acklimatiseringstillstånd.

2. *referenstid:* antingen lokal tid vid inställelseplatsen på stationeringsorten, där en flygbesättningsmedlem anses acklimatiserad vid rotationens början, eller lokal tid vid inställelseplatsen på den sista platsen, där en flygbesättningsmedlem acklimatiserades under rotationen.

3. *utökad flygbesättning*: en besättning som består av fler än det minimiantal som krävs för att manövrera luftfartyget och som medger att respektive besättningsmedlem lämnar sin plats för vila ombord medan luftfartyget är i luften och ersätts av en annan besättningsmedlem med lämplig behörighet.

4. *östlig–västlig eller västlig–östlig övergång*: en övergång genom tidszonen för referenstiden (övergångstidszonen) mellan en följd av tjänstgöringar och uppehåll i ett östgående mönster och en följd av tjänstgöringar och uppehåll i ett västgående mönster eller vice versa, där varje sådan följd innebär att fyra eller fler tidszoner korsas.

5. *trötthet* eller *utmattning*: ett fysiologiskt tillstånd med nedsatt mental eller fysisk prestationsförmåga, till följd av sömnbrist eller långvarig vakenhet, dygnsrytm eller arbetsbelastning (mental eller fysisk aktivitet, eller båda), eller en kombination av dessa, som kan försämra en flygbesättningsmedlems beredskap och förmåga att utföra säkerhetsrelaterade operativa uppgifter.

6. *vila ombord*: i fråga om förlängning av flygtjänstperiod och beredskap, något av följande:

   1) En flygtid under flygningens marschhöjdsfas under vilken en flygbesättningsmedlem som tjänstgör med utökad flygbesättning tillfälligt är befriad från alla arbetsuppgifter och vilar i en vilofacilitet ombord som uppfyller föreskriven standard.

   2) En tidsperiod med flygplanet på marken, under vilken en flygbesättningsmedlem tillfälligt är befriad från alla arbetsuppgifter och vilar i en vilofacilitet ombord som uppfyller föreskriven standard.

7. *positionering*: något av följande:

   1) Överföring av en icke tjänstgörande flygbesättningsmedlem från en plats till en annan på operatörens begäran, med undantag för

      — restiden från en privat viloplats till den angivna inställelseplatsen vid stationeringsorten och omvänt,

      — den tid som behövs för förflyttning lokalt från en viloplats till dess tjänstgöringen börjar och omvänt.

2) Flygning med ett flygplan som utförs av en flygbesättningsmedlem, på operatörens begäran, på en icke-kommersiell flygning omedelbart före den första CAT-sektorn eller omedelbart efter den sista CAT-sektorn.

8. *förlängd flygtjänstperiod*: en flygtjänstperiod som omfattar en enda paus på marken mellan flygsektorerna och som är tillräckligt lång för att medge en förlängning av den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden under specificerade förhållanden.

9. *oförutsett operationellt förhållande*: oväntade förhållanden som inte rimligen kunde ha förutsetts och hanterats, såsom dåligt väder, fel på utrustningen, förseningar i flygledningstjänsten, vilket kan leda till nödvändiga driftsjusteringar.

ORO.FTL.111 Operatörens skyldigheter

Operatören ska

a) meddela tjänstgöringsscheman i god tid så att flygbesättningsmedlemmarna får tid att planera adekvat vila,

b) fastställa ett förfarande och en metod för kommunikation med flygbesättningsmedlemmar genom vilken ändringar av tjänstgöringsscheman och viloperioder meddelas,

c) se till att flygtjänstperioderna planeras på ett sådant sätt att flygbesättningsmedlemmarna kan vara tillräckligt utvilade och kan arbeta med tillräckligt god säkerhet under alla förhållanden,

d) fastställa och offentliggöra rapporterings- och frisläppningstider, med beaktande av verksamhetens art och komplexitet, för att säkerställa att flygbesättningen har tillräckligt med tid för att fullgöra alla nödvändiga arbetsuppgifter före och efter flygningen och för att registrera de faktiska rapporterings- och frisläppningstiderna,

e) beakta förhållandet mellan frekvens och mönster för flygtjänstperioder och viloperioder och ta hänsyn till de kumulativa effekterna av långa tjänstgöringspass i kombination med minimala viloperioder,

f) fördela tjänstgöringsmönster på ett sådant sätt att man undviker rutiner som kan orsaka allvarliga störningar i etablerade sov-/arbetsmönster, såsom alternerande dag- och nattjänst,

g) uppfylla bestämmelserna om störande arbetsscheman i enlighet med punkt ARO.OPS.230 i bilaga II (Del-ARO),

h) tillhandahålla tillräckligt långa viloperioder för att flygbesättningsmedlemmarna ska kunna återhämta sig från effekterna av den föregående tjänstgöringen och vara utvilade när nästa flygtjänstperiod påbörjas,

i) planera återkommande, utsträckta viloperioder för återhämtning och meddela flygbesättningsmedlemmarna i förväg,

j) planera flygtjänst så att de avslutas inom den tillåtna flygtjänstperioden med beaktande av den tid som krävs för förberedelser inför flygningen samt sektor- och turnaround-tider,

k) övervaka den operativa robustheten hos arbetsscheman och vid behov anpassa flygbesättningsarrangemangen,

l) införa hantering av utmattningsrisk, med stöd antingen av ledningssystemet i enlighet med punkt ORO.GEN.200, inklusive lämplig FRM när så krävs, eller av ett FRMS i enlighet med punkt ORO.FTL.120, där så krävs.

ORO.FTL.116 Flygbesättningens ansvar

a) Flygbesättningen ska uppfylla samtliga följande skyldigheter:

1. Följa samtliga begränsningar av flygtjänst- och tjänstgöringstider (FTL) samt de vilokrav som är tillämpliga för deras verksamhet.

2. När arbetsuppgifter utförs för mer än en operatör:

1) upprätthålla sina individuella register över flyg- och tjänstgöringstider och viloperioder enligt tillämpliga FTL-krav,

2) förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planlägga verksamheten i enlighet med tillämpliga FTL-krav.

3. Optimalt utnyttja de möjligheter och faciliteter för vila som tillhandahålls och planera och utnyttja sina viloperioder ordentligt.

b) Flygbesättningsmedlemmar får inte tjänstgöra på ett luftfartyg om de vet eller misstänker att de lider av trötthet eller på annat sätt känner sig olämpliga i den utsträckning som flygningens säkerhet kan äventyras.

c) Flygbesättningsmedlemmarna ska i operatörens officiella dokumentation registrera de faktiska rapporterings- och friställningstiderna för sin dagliga tjänstgöring.

ORO.FTL.126 Systematik för flygarbetstidsscheman (IFTSS) för AEMS- och taxiflygoperatörer

a) Operatören ska upprätta, genomföra och upprätthålla systematik för flygarbetstidsscheman (IFTSS) som

1. är lämplig för den eller de typer av verksamhet som utförs,

2. uppfyller de relevanta grundläggande kraven i bilaga V till förordning (EU) 2018/1139 och de relevanta genomförandebestämmelserna i den förordningen,

3. överensstämmer med annan tillämplig lagstiftning, inbegripet tillämplig nationell rätt som härrör från införlivandet av direktiv 2000/79/EG.

b) För att påvisa överensstämmelse med led a ska operatören tillämpa de tillämpliga certifieringsspecifikationer som antagits av byrån.

Alternativt ska operatören, om den avser att avvika från tillämpliga certifieringsspecifikationer, till den behöriga myndigheten tillsammans med ansökan om ett IFTSS-godkännande lämna in ett säkerhetsfall som omfattar följande:

1. En detaljerad beskrivning av den föreslagna avvikelsen.

2. En bedömning av de tillhörande utmattningsriskerna och motsvarande riskreducerande åtgärder för att säkerställa att risken förblir på en godtagbar nivå.

3. Alla relevanta ändringar av handböcker eller förfaranden.

Om operatören avser att avvika från de tillämpliga certifieringsspecifikationerna ska den också visa för den behöriga myndigheten att den vederbörligen har beaktat byråns yttrande som utfärdats i enlighet med artikel 76.7 i förordning (EU) 2018/1139.

c) Före genomförandet ska IFTSS – inklusive, om så krävs, ett FRMS eller lämplig FRM – godkännas av den behöriga myndigheten i enlighet med punkt ARO.OPS.235 i bilaga II (Del-ARO).

d) För den bedömning som avses i punkt ARO.OPS.235 d i bilaga II (Del-ARO) ska operatören inom två år efter genomförandet av en IFTSS som avviker från de tillämpliga certifieringsspecifikationer som utfärdats av byrån samla in uppgifter om den godkända avvikelsen och analysera dem med hjälp av vetenskapligt sunda principer för att bedöma dess effekter på flygbesättningens trötthet. Resultaten av denna analys ska lämnas till den behöriga myndigheten i form av en rapport.

ORO.FTL.201 Stationeringsort

a) Operatören ska tilldela varje flygbesättningsmedlem en stationeringsort.

b) Operatören ska i sin IFTSS specificera villkoren för en ändring av stationeringsort i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer.

ORO.FTL.206 Flygtjänstperiod (FDP)

a) Operatören ska i sin IFTSS ange den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för acklimatiserad flygpersonal som tjänstgör med enpilots- eller tvåpilotsflygbesättning, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer. Denna maximala grundläggande dagliga flygtjänstperiod ska i samtliga fall ta hänsyn till rapporteringstiden och antalet sektorer som flugits och får inte överstiga 13 timmar. Operatören får avvika från tillämpliga certifieringsspecifikationer om denne har ett fungerande och effektivt FRMS i enlighet med punkt ORO.FTL.120.

b) Operatören ska i sin IFTSS ange den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för flygande personal i okänt acklimatiseringstillstånd som tjänstgör med enpilots- eller tvåpilotsflygbesättning, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer. Den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för en tvåpilotsflygande personal i ett okänt acklimatiseringstillstånd får förlängas i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer, förutsatt att operatören har ett fungerande och effektivt FRMS i enlighet med punkt ORO.FTL.120.

c) Operatören ska i sin IFTSS ange den förlängda maximala dagliga flygtjänstperioden, utan vila ombord, för acklimatiserad flygpersonal som tjänstgör med en tvåpilotsflygbesättning, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer. Operatören ska, i samtliga fall, beakta följande:

1. Alla förlängningar ska planeras i förväg.

2. Högst två förlängningar får användas under sju på varandra följande dagar.

3. Varje förlängning får inte vara längre än en timme.

4. Minsta viloperiod före och efter flygningen ska ökas med två timmar, eller så ska viloperioden efter flygningen ökas med fyra timmar. Om förlängningar används för på varandra följande flygtjänstperioder ska den ytterligare vilan före och efter flygningen mellan de två utökade flygtjänstperioderna tillhandahållas i följd.

5. En förlängning utan vila ombord får inte kombineras med förlängningar på grund av vila ombord eller förlängd flygtjänstperiod under samma tjänstgöringsperiod.

d) Operatören ska i sin IFTSS ange den utökade maximala dagliga flygtjänstperioden på grund av vila ombord i luften och utökning av minimiflygbesättningen på två piloter, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer. Operatören ska, i samtliga fall, beakta följande:

1. omfattningen av utökningen av minimiflygbesättningen,

2. typ av och standard för vilofaciliteter ombord,

3. minsta tillåtna vila ombord som tilldelas varje flygbesättningsmedlem,

4. den minsta tillåtna vila ombord som tilldelas varje flygbesättningsmedlem som ska tjänstgöra vid manöverorganen under den slutliga landningen,

5. villkoren för tillämpning av en ytterligare förlängning av flygtjänstperioden, även vid flygning enligt ett effektivt och fungerande FRMS i enlighet med punkt ORO.FTL.120.

e) Under pågående ambulansflyguppdrag får den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för acklimatiserad flygpersonal som tjänstgör med tvåpilotsflygbesättning, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer, förlängas med upp till två timmar när detta krävs för att uppdraget ska kunna slutföras. Operatören ska i sin IFTSS inkludera villkoren för tillämpning av denna förlängning, inklusive hur dess användning kommer att övervakas och hur därmed sammanhängande effekter på efterföljande arbetsuppgifter och viloperioder kommer att minskas.

f) Operatören ska i sin IFTSS ange de villkor under vilka befälhavaren får ändra gränserna för flygtjänst-, tjänstgörings- och viloperioder vid oförutsedda operationella förhållanden, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer. Operatören ska tillämpa en policy utan påföljder då befälhavarens bedömningsrätt utnyttjas eller inte utnyttjas under oförutsedda omständigheter.

g) Operatören ska i sin IFTSS specificera förfarandet för fördröjd rapportering, inklusive de villkor under vilka den aktiveras, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer.

ORO.FTL.211 Flygtider och tjänstgöringsperioder

a) De totala tjänstgöringsperioder som en enskild flygbesättningsmedlem får tilldelas ska inte överskrida

1. 60 tjänstgöringstimmar under 7 på varandra följande dagar,

2. 110 tjänstgöringstimmar under 14 på varandra följande dagar,

3. 190 tjänstgöringstimmar under en period på 28 på varandra följande dagar, utspridda så jämnt som möjligt under hela perioden.

4. 2 000 tjänstgöringstimmar per kalenderår.

b) Genom undantag från led a.1 får det totala antalet tjänstgöringstimmar under sju på varandra följande dagar överskridas med högst 10 timmar, under förutsättning att detta överskridande endast används för att placera en icke tjänstgörande flygbesättningsmedlem tillbaka till hans eller hennes stationeringsort i början av en förlängd viloperiod för återhämtning, och operatören

1. utför en riskbedömning för att utvärdera överskridandets effekt på trötttheten, bland annat med beaktande av tiden på dygnet, längden på och kvaliteten på den föregående vilan och de kommande kraven enligt tjänstgöringsschemat,

2. planerar lämpliga riskreducerande åtgärder, inbegripet men inte begränsat till begränsningar av frekvensen för överskridanden inom en angiven period, tillhandahållande av en förlängd viloperiod på minst 72 timmar, inklusive två lokala nätter, och kontinuerlig övervakning av effektiviteten hos alla kontroller av trötthetssäkerhetsrisker och efterlevnad,

3. för register över överskridanden och de förhållanden under vilka de har använts,

4. beskriver villkoren för överskridandet i IFTSS.

c) Genom undantag från led a.1 får, vid ambulansflygning där flygbesättningen består av två piloter, den totala tjänstgöringstiden under sju på varandra följande dagar överskridas med högst 30 timmar, förutsatt att operatören

1. utför en riskbedömning för att utvärdera överskridandets effekt på trötttheten, bland annat med beaktande av tiden på dygnet, nattjänstgöring, den medicinska eller patientrelaterade arbetsbelastningen och de kommande kraven enligt tjänstgöringsschemat,

2. planerar lämpliga riskreducerande åtgärder, inbegripet men inte begränsat till begränsningar av frekvensen för överskridanden inom en angiven period, tillhandahållande av en förlängd viloperiod på minst 72 timmar, inklusive två lokala nätter, och kontinuerlig övervakning av effektiviteten hos alla kontroller av trötthetssäkerhetsrisker och efterlevnad,

3. för register över överskridanden och de förhållanden under vilka de har använts,

4. beskriver villkoren för överskridandet i IFTSS.

d) Den totala flygtiden för de sektorer som en enskild flygbesättningsmedlem tilldelats som tjänstgörande flygbesättningsmedlem får inte överstiga

1. 100 timmars flygtid under en period på 28 på varandra följande dagar,

2. 900 timmars flygtid under ett kalenderår,

3. 1 000 timmars flygtid under en period på 12 på varandra följande kalendermånader.

e) Arbetsuppgifter efter flygningen ska betraktas som tjänstgöring.

ORO.FTL.216 Positionering

a) Positionering av en icke tjänstgörande flygbesättningsmedlem efter rapportering men före flygning, utan en mellanliggande viloperiod, ska räknas som flygtjänstperiod, men ska inte räknas som en sektor.

b) All tid som ägnas åt positionering ska räknas som tjänstgöringstid.

c) Positionering av en flygande flygbesättningsmedlem på en icke-kommersiell flygning före eller efter en eller flera CAT-flygningar, utan en mellanliggande viloperiod, ska räknas som flygtjänstperiod och sektor.

d) Operatören ska i sin IFTSS, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer, ange inverkan på den maximala flygtjänstperioden av båda följande:

1. Varaktigheten för en icke tjänstgörande flygbesättningsmedlems positionering.

2. Transportsättet för en icke tjänstgörande flygbesättningsmedlem.

ORO.FTL.221 Förlängd flygtjänstperiod

Villkoren för att förlänga den maximala grundläggande dagliga flygtjänstperioden för flygbesättningar som flyger med tvåpilotsflygbesättningar på grund av en paus på marken under förlängd flygtjänstperiod ska vara i enlighet med följande:

a) Operatören ska i sin IFTSS ange följande delar för förlängd flygtjänstperiod i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer:

1. Minsta varaktighet för en paus på marken under förlängd flygtjänstperiod.

2. Förlängningen av flygtjänstperioden beroende på hur länge pausen under en förlängd flygtjänstperiod varar.

3. De vilofaciliteter som flygbesättningen tillhandahålls för att vila med beaktande av längden på pausen under en förlängd flygtjänstperiod och andra relevanta faktorer.

4. Möjligheten till en längre förlängd flygtjänstperiod efter det att flygtjänstperioden har inletts.

b) Pausen på marken under förlängd flygtjänstperiod ska fullt ut räknas som flygtjänstperiod.

c) Förlängd flygtjänstperiod får inte åläggas före eller efter reducerad vila i enlighet med punkt ORO.FTL.236 c.

ORO.FTL.226 Beredskapstjänst och tjänstgöring på flygplats

a) Beredskapstjänst och tjänstgöring på flygplats ska finnas i arbetsschemat. Beredskapsperiodens början och slut ska i förväg meddelas de berörda flygbesättningsmedlemmarna så att de ges möjlighet att planera tillräcklig vila.

b) En flygbesättningsmedlem ska anses ha flygplatsberedskap från och med inställelsen vid inställelseplatsen till slutet av den meddelade tillgängligheten för flygplatsberedskap.

c) Flygplatsberedskap ska fullt ut räknas som tjänstgöringstid i samband med tillämpning av ORO.FTL.211 och ORO.FTL.236.

d) Tjänstgöring på flygplats ska fullt ut räknas som tjänstgöringstid och flygtjänstperioden ska räknas fullt ut från inställelsetidpunkten för tjänstgöringen på flygplatsen.

e) Operatören ska förse flygbesättningsmedlemmar som har beredskapstjänst på flygplatsen med inkvartering eller vilofacilitet av klass A, förutsatt att vilofaciliteten av klass A medger kontroll av ljus och temperatur och säkerställer isolering från buller och störningar.

f) Operatören ska i sin IFTSS ange följande faktorer för beredskapstjänst och tjänstgöring på flygplats, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer:

1. Den maximala varaktigheten av en period för tillgänglighet för beredskap.

2. Beredskapens effekt på den maximala flygtjänstperioden, med beaktande av tillgängliga vilofaciliteter och andra relevanta faktorer, inbegripet

i) behovet av att flygbesättningsmedlemmen omedelbart står till förfogande,

ii) i vilken utsträckning beredskapen inverkar på sömnen,

iii) tillhandahållande av tillräcklig förvarning för att skydda möjligheten till sömn mellan kallelsen till tjänstgöring och den tilldelade flygtjänstperioden,

3. minsta viloperiod efter en period för tillgänglighet för beredskap som inte leder till tilldelning av en flygtjänstperiod,

4. metoden för att räkna annan beredskap vid beräkning av kumulativ tjänstgöring.

ORO.FTL.231 Reserv

a) Reserven ska finnas i tjänstgöringslistan.

b) Operatören ska i sin IFTSS ange följande reservelement i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer:

1. Maximal varaktighet för varje enskild reservperiod.

2. Antalet på varandra följande reservdagar som kan tilldelas en viss flygbesättningsmedlem.

ORO.FTL.236 Viloperioder

a) Kortast tillåtna viloperiod på stationeringsorten.

1. Den kortaste tillåtna viloperiod som erbjuds innan en flygtjänst som startar på stationeringsorten påbörjas ska vara minst lika lång som det som är längst av den föregående tjänstgöringsperioden eller tolv timmar.

2. Genom undantag från punkt 1 ska kortast tillåtna viloperiod enligt b tillämpas om operatören tillhandahåller lämplig inkvartering för flygbesättningsmedlemmen vid stationeringsorten.

b) Kortast tillåtna viloperiod borta från stationeringsorten.

Den kortaste tillåtna viloperiod som erbjuds innan en tjänstgöringsperiod påbörjas som startar borta från stationeringsorten ska vara minst lika lång som det som är längst av den föregående tjänstgöringsperioden eller tio timmar. Perioden ska omfatta en möjlighet till åtta timmars sömn förutom tiden för resa och fysiologiska behov.

c) Förkortad vila

1. Genom undantag från leden a och b får kortast tillåtna viloperiod på stationeringsorten eller borta från stationeringsorten förkortas, förutsatt att den förkortade vilan endast tillämpas enligt ett effektivt och fungerande FRMS i enlighet med punkt ORO.FTL.120.

2. Operatören ska fastställa villkoren för förkortad vila i sin IFTSS, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer, med beaktande av följande:

i) Kortast tillåtna förkortade viloperiod.

ii) Flygbesättningsmedlemmens acklimatiseringstillstånd.

iii) Huruvida viloperioden omfattar lokala nätter.

iv) Passering av tidszoner.

v) Kombinationen av flygtid och positionering omedelbart före den förkortade viloperioden.

vi) Restiden till och från viloplatsen.

d) Återkommande förlängda viloperioder för återhämtning

Operatören ska specificera återkommande förlängda viloperioder för återhämtning för att kompensera för kumulativ trötthet i sin IFTSS. Den kortaste återkommande förlängda viloperioden för återhämtning ska vara 36 timmar, inklusive två lokala nätter, och i vart fall ska tiden mellan slutet på en återkommande förlängd viloperiod för återhämtning och starten för nästa förlängda viloperiod för återhämtning inte överstiga 168 timmar. Den återkommande förlängda viloperioden för återhämtning ska ökas till två lokala dagar två gånger per månad.

e) Operatören ska specificera ytterligare viloperioder i sin IFTSS, i enlighet med tillämpliga certifieringsspecifikationer, för att kompensera för

1. effekterna av tidszonsskillnader och förlängningar av flygtjänstperioden,

2. ytterligare kumulativ trötthet på grund av störande arbetsscheman, och

3. Förskjutningen av dygnsrytm under östlig–västlig eller västlig–östlig övergång.

ORO.FTL.241 Näringsintag

a) Under flygtjänstperioden ska det läggas in en möjlighet att inta mat och dryck för att förhindra en försämring av flygande personals prestanda.

b) Operatören ska i sin IFTSS ange hur flygbesättningsmedlemmens näringsintag under flygtjänstperioden säkerställs, med beaktande av åtminstone flygtjänstperiodens varaktighet, dygnsrytmen och de ordinarie måltiderna, samt när det är omöjligt att äta eller dricka under flygning.

ORO.FTL.246 Register över stationeringsort, flygtider, tjänstgöringsperioder och viloperioder

a) Operatören ska under en 24-månadersperiod bevara följande:

1. Individuella register för varje enskild flygbesättningsmedlem som omfattar

1) flygtider,

2) start, varaktighet och slut för varje tjänstgöringsperiod och flygtjänstperiod,

3) viloperioder och tjänstefria dagar,

4) tilldelad stationeringsort.

2. Rapporter om förlängda flygtjänstperioder och förkortade viloperioder.

b) På begäran ska operatören tillhandahålla kopior av individuella register över flygtider, tjänstgöringsperioder och viloperioder åt dem som berörs:

1. Den berörda flygbesättningsmedlemmen.

2. En annan operatör om flygbesättningsmedlemmen är eller blir flygbesättningsmedlem hos den berörda operatören.

3. Den behöriga myndigheten.

c) Registren enligt CAT.GEN.MPA.100 b 5 i bilaga IV (Del-CAT) som avser flygbesättningsmedlemmar som utför arbetsuppgifter för mer än en operatör ska bevaras under en period om 24 månader.

ORO.FTL.251 Utbildning i trötthetshantering

a) Operatören ska tillhandahålla grundläggande och återkommande utbildning i trötthetshantering för flygbesättningsmedlemmar, personal som ansvarar för upprättande och upprätthållande av flygbesättningens arbetsscheman och berörda personer i ledningen.

b) Utbildningen enligt led a ska följa ett utbildningsprogram som fastställs av operatören och som beskrivs i drifthandboken. Kursplanen ska ta upp de möjliga orsakerna till och effekterna av trötthet, åtgärder för att motverka trötthet samt praktiska aspekter.”