

## REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) nr. 83/2014

2014/EES/54/54

frá 29. janúar 2014

um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 (\*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS  
HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og niðurfellingu tilskipunar ráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB <sup>(1)</sup>, einkum 5. mgr. 8. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 <sup>(2)</sup> er mælt fyrir um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur, sem komu í stað III. viðauka við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EBE) nr. 3922/91 <sup>(3)</sup>, að undanskildum Q-kafla um fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma.
- 2) Í samræmi við 2. mgr. 22. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008 ættu framkvæmdarreglurnar, sem varða fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma, að fela í sér öll þýðingarmikil ákvæði Q-kafla í III. viðauka við reglugerð (EBE) nr. 3922/91, að teknu tilliti til nýjustu vísinda- og tækniþekkingar.
- 3) Þessi reglugerð felur í sér framkvæmdarráðstöfunina, sem um getur í 5. mgr. 8. gr. og 2. mgr. 22. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008 og því skal Q-kafla í III. viðauka við reglugerð (EBE) nr. 3922/91 felldur brott í samræmi við 3. mgr. 69. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008. Samt sem áður gildir Q-kafla í III. viðauka við reglugerð (EBE) nr. 3922/91 áfram þar til umbreytingartímabilin, sem gert er ráð fyrir í þessari reglugerð, hafa fallið úr gildi og gildir fyrir þær tegundir starfrækslu þar sem enn á eftir að ákveða framkvæmdarráðstafanir.
- 4) Þessi reglugerð hefur ekki áhrif á takmarkanir og lágmarkskröfur sem þegar hafa verið ákvarðaðar með tilskipun ráðsins 2000/79/EB <sup>(4)</sup>, einkum ákvæðin um vinnutíma og daga án starfsskyldu, sem ætti ávallt að virða varðandi farstarfsmenn í almenningsflugi. Ákvæði þessarar reglugerðar og önnur ákvæði, sem samþykkt eru samkvæmt þessari reglugerð, eru ekki ætluð til að

réttlæta að dregið verði úr núverandi verndarstigi fyrir farstarfsmenn. Ákvæði þessarar reglugerðar hindra ekki og ættu ekki að hafa áhrif á beitingu landsbundinnar félagsmálalöggjafar og kjarasamninga um vinnuskilyrði og heilbrigði og öryggi á vinnustað, sem veita öflugri vernd.

- 5) Aðildarríkjum er heimilt að veita undanþágu frá eða víkja frá þessari reglugerð eða tengdum vottunarforskriftum, eftir því sem við á, með því að beita ákvæðum á öryggisstigi, sem samsvara a.m.k. ákvæðum þessarar reglugerðar, í því skyni að taka betur tillit til tiltekinnar landsbundinna þátta eða starfsvenja. Hvers konar undanþágur eða frávik frá þessari reglugerð ætti að tilkynna og meðhöndla í samræmi við 14. og 22. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008, sem tryggir gagnsæjar ákvarðanir án mismununar sem byggjast á hlutlægum viðmiðunum.
- 6) Flugöryggisstofnun Evrópu (hér á eftir nefnd „Flugöryggisstofnunin“) útbjó drög að framkvæmdarreglum og lagði þau fyrir framkvæmdastjórnina sem álit <sup>(5)</sup>, í samræmi við 1. mgr. 19. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008.
- 7) Því ber að breyta reglugerð (ESB) nr. 965/2012 svo hún taki til fartíma- og vinnutímamarka og reglna um hvíldartíma.
- 8) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót með 65. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. gr.

Reglugerð (ESB) nr. 965/2012 er breytt sem hér segir:

- 1) Eftirfarandi 6. liður bætist við í 2. gr.:

„6) „þjónustuflug“ (e. *air taxi operation*): að því er varðar fartíma- og vinnutímamörk, óreglubundið flutningaflug samkvæmt þöntun með flugvél sem hefur hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrrkomulagi við starfrækslu fyrir 19 eða færri.“

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 28, 31.1.2014, bls. 17. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 134/2014 frá 27. júní 2014 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, bíður birtingar.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB L 79, 19.3.2008, bls. 1.

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB L 296, 25.10.2012, bls. 1.

<sup>(3)</sup> Stjtið. ESB L 373, 31.12.1991, bls. 4.

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB L 302, 1.12.2000, bls. 57.

<sup>(5)</sup> Álit Flugöryggisstofnunar Evrópu nr. 04/2012 frá 28. september 2012 vegna reglugerðar þar sem ákvarðaðar eru framkvæmdarreglur um fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma (FTL) fyrir flutningaflug með flugvélum (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

## 2) Í stað 8. gr. komi eftirfarandi:

„8. gr.

**Fartímamörk**

1. Flutningaflug með flugvélum fellur undir FTL-kafla í III. viðauka.

2. Þrátt fyrir 1. mgr. skal þjónustuflyg, sjúkraflug og flutningaflug með flugvélum með einn flugmann í áhöfn falla undir 4. mgr. 8. gr. reglugerðar (EBE) nr 3922/91 og undir Q-kafla í III. viðauka við reglugerð (EBE) nr. 3922/91 sem og tengdar landsbundnar undanþágur, sem byggjast á öryggisáhættumati sem lögbær yfirvöld framkvæma.

3. Flutningaflug með þyrlum skal vera í samræmi við landsbundnar kröfur.“

## 3) Eftirfarandi 9. gr. a bætist við:

„9. gr. a

Flugöryggisstofnunin skal stöðugt endurskoða ákvæðin um fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma sem tilgreind eru í II. og III. viðauka. Eigi síðar en 18. febrúar 2019 skal Flugöryggisstofnunin leggja fram fyrstu skýrsluna um niðurstöðurnar úr þessari endurskoðun.

Við endurskoðunina skal nýta vísindalega sérþekkingu sem byggist á rekstrargögnum sem aflað hefur verið með aðstoð aðildarríkjanna yfir langan tíma eftir gildistöku þessarar reglugerðar.

Við endurskoðunina, sem um getur í 1. mgr., skal meta hvaða áhrif a.m.k. eftirfarandi þættir hafa á árvekni flugáhafnar:

— vaktir, sem vara lengur en 13 klukkustundir, á heppilegasta tíma dags,

— vaktir, sem vara lengur en 10 klukkustundir, á óheppi-legri tíma dags,

— vaktir, sem vara lengur en 11 klukkustundir, hjá þeim flugverjum þar sem ekki er vitað um ástand aðlögunar,

— vaktir sem samanstanda af mörgum flugleggjum (fleiri en sex),

— útkallsvaktir, t.d. bakvaktir eða varavaktir, þar sem næst á eftir koma flugvaktir, og

— vinnuáætlanir sem valda röskun á mögulegri hvíld (e. *disruptive schedule*).“

4) Ákvæðum II. viðauka er breytt í samræmi við I. viðauka við þessa reglugerð.

5) Ákvæðum III. viðauka er breytt í samræmi við II. viðauka við þessa reglugerð.

2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún gildir frá og með 18. febrúar 2016.

Þrátt fyrir aðra málsgrein geta aðildarríkin valið að beita ekki ákvæðum e-liðar í ORO.FTL.205 í III. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 og haldið áfram að beita gildandi landsákvæðum um hvíld meðan á flugi stendur, fram til 17. febrúar 2017.

Þegar aðildarríki beitir ákvæðum þriðju málsgreinar skal það tilkynna framkvæmdastjórninni og Flugöryggisstofnuninni þar um, tilgreina ástæður fyrir undanþágunni, hve lengi hún varir og lýsa framkvæmdaráætluninni sem inniheldur fyrirhugaðar aðgerðir ásamt tilheyrandi tímasetningum.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 29. janúar 2014.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

forseti.

José Manuel BARROSO

*I. VIÐAUKI*

Í II. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 bætist eftirfarandi við sem liðirnir ARO.OPS.230 og ARO.OPS.235:

**„ARO.OPS.230 Ákvæði vinnuáætlana sem valda röskun á mögulegri hvíld**

Að því er varðar fartímamörk skal lögbært yfirvald ákvarða, í samræmi við skilgreiningarnar „vinnuáætlun sem veldur röskun á mögulegri hvíld (snemma)“ og tegundinni „vinnuáætlun sem veldur röskun á mögulegri hvíld (seint)“ í III. viðauka í ORO.FTL.105, hvor þessara tegunda eigi að gilda um alla flugrekendur í flutningaflugi sem yfirvaldið hefur eftirlit með.

**ARO.OPS.235 Samþykkt stakra áætlana um flugtímaforskriftir**

- a) Lögbært yfirvald skal samþykkja áætlanirnar um flugtímaforskriftir, sem flugrekendur í flutningaflugi leggja fram, ef flugrekandinn sýnir fram á að hann uppfylli kröfur reglugerðar (EB) nr. 216/2008 og FTL-kafla í III. viðauka við þessa reglugerð.
- b) Lögbært yfirvald skal beita málsmeðferðinni, sem lýst er í 2. mgr. 22. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008, í hvert sinn sem áætlun flugrekanda um flugtímaforskriftir vikur frá gildandi vottunarforskriftum sem Flugöryggisstofnunin hefur gefið út.
- c) Lögbært yfirvald skal beita málsmeðferðinni, sem lýst er í 6. mgr. 14. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008, í hvert sinn sem áætlun flugrekanda um flugtímaforskriftir vikur frá gildandi framkvæmdarreglum sem Flugöryggisstofnunin hefur gefið út.
- d) Eftir að samþykktum frávikum eða undanþágum hefur verið beitt skal meta þær til að ákveða hvort staðfesta ætti slík frávik eða undanþágur eða breyta þeim. Lögbært yfirvald og Flugöryggisstofnunin skulu annast óháð mat á grundvelli þeirra upplýsinga sem flugrekandi lætur í té. Matið skal vera hlutfallslegt, gagnsætt og byggjast á vísindalegum meginreglum og þekkingu.“

## II. VIÐAUKI

Í III. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 965/2012 bætist við eftirfarandi FTL-kafli:

„FTL-KAFLI

**FARTÍMA- OG VINNUTÍMAMÖRK OG REGLUR UM HVÍLDARTÍMA**

1. ÞÁTTUR

*Almenn atriði*

**ORO.FTL.100 Gildissvið**

Í þessum kafla eru settar kröfur sem flugrekandi og flugverjar hans eiga að fara að í tengslum við fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma flugverja.

**ORO.FTL.105 Skilgreiningar**

Í þessum kafla er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „aðlagður“ (e. *acclimatised*): ástand þar sem lífklukka flugverja er samstillt því tímabelti sem hann er staddur í. Flugverji telst vera aðlagður að tímabelti sem nemur tveimur klukkustundum í kringum þann staðartíma þar sem brottför hans hefst. Þegar staðartími á þeim stað þar sem vaktin hefst er meiri en tveir tímar frá staðartíma á þeim stað þar sem næsta vakt hefst telst flugverjinn, við útreikning á daglegri hámarksflugvakt, vera aðlagður í samræmi við gildin í töflu 1.

Tafla 1

Tímamunur (h) milli viðmiðunartíma og staðartíma þar sem næsta vakt flugverja hefst.	Líðinn tími frá mætingu á viðmiðunartíma.				
	< 48	48–71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B“: aðlagður að staðartíma í tímabelti brottfararstaðar,

„D“: aðlagður að staðartíma þar sem flugverji hefur næstu vakt sína og

„X“: ekki er vitað um ástand aðlögunar hjá flugverja,

- 2) „viðmiðunartími“ (e. *reference time*): staðartími á mætingarstað í tímabelti sem nemur tveimur klukkustundum í kringum þann staðartíma sem flugverji er aðlagður að,
- 3) „gístiaðstaða“ (e. *accommodation*): að því er varðar bakvakt og skipta vakt er þetta rólegur og þægilegur staður, sem er ekki aðgengilegur almenningi, þar sem hægt er að stjórna birtu og hita, staður sem er búinn fullnægjandi húsgögnum, sem gerir flugverja kleift að sofa, þar sem rými er nægilegt fyrir alla flugverja og þar sem aðgangur er að mat og drykk,
- 4) „viðeigandi gístiaðstaða“ (e. *suitable accommodation*): að því er varðar bakvakt, skipta vakt og hvíldartíma er þetta aðskilið herbergi fyrir hvern flugverja, staðsett í rólegu umhverfi og með rúmi, með fullnægjandi loftræstingu ásamt búnaði til að stjórna hitastigi og lýsingu og þar sem aðgangur er að mat og drykk,

- 5) „aukin flugáhöfn“: flugáhöfn þar sem flugliðar eru fleiri en sá lágmarksfjöldi sem þarf til að starfrækja loftfarið og hver flugliði getur yfirgefið starfsstöð sína, til að fá hvíld í flugi, og annar flugliði með viðeigandi menntun og hæfi tekið við af honum,
- 6) „vinnuhlé“: tímabil á flugvaktinni án starfsskyldu sem telst þó til vinnu þar eð það er styttra en hvíldartími,
- 7) „seinkun á mætingu fyrir flugvakt“ (e. *delayed reporting*): frestun flugrekanda á áætlaðri flugvakt áður en flugverji hefur yfirgefið hvíldarstaðinn,
- 8) „vinnuáætlun sem veldur röskun á mögulegri hvíld“ (e. *disruptive schedule*): vaktaskrá flugverja, sem veldur röskun á möguleika hans á að sofa á þeim tíma sem svefn er æskilegastur, þar eð hún felur í sér flugvakt eða margar flugvaktir, sem eiga sér stað á þeim hluta dags eða nætur þar sem flugverji hefur aðlagast eða sem hefjast eða enda innan þess tímabils; vinnuáætlun getur valdið röskun ef vakt hefst snemma, endar seint eða vaktin er að nóttu til,
  - a) „vinnuáætlun sem veldur röskun á mögulegri hvíld (snemma)“ felur í sér:
    - i. að því er varðar „vakt sem hefst snemma“, vakt sem hefst á bilinu 05:00–05:59 á því tímabelti þar sem flugverji hefur aðlagast og
    - ii. að því er varðar „vakt sem endar seint“, vakt sem endar á bilinu 23:00–01:59 á því tímabelti þar sem flugverji hefur aðlagast,
  - b) „vinnuáætlun sem veldur röskun á mögulegri hvíld (seint)“ felur í sér:
    - i. að því er varðar „vakt sem hefst snemma“, vakt sem hefst á bilinu 05:00–06:59 á því tímabelti þar sem flugverji hefur aðlagast og
    - ii. að því er varðar „vakt sem endar seint“, vakt sem endar á bilinu 00:00–01:59 á því tímabelti þar sem flugverji hefur aðlagast,
- 9) „næturvinna“: vakt sem nær til einhvers hluta tímabilsins á bilinu 02:00–04:59 á því tímabelti þar sem flugverji er aðlagður,
- 10) „skyldustarf“ (e. *duty*): öll störf sem flugverji innir af hendi fyrir flugrekanda, þ.m.t. flugvaktir, störf við stjórnsýslu, þjálfun, kennsla og eftirlit, flutningur á flugverjum og tilteknir þættir bakvaktar,
- 11) „vakt“ (e. *duty period*): tímabil, sem hefst þegar flugverja ber að mæta til vinnu eða hefja vaktina, samkvæmt fyrirmælum flugrekanda, og lýkur þegar hann er laus við allar starfsskyldur, þ.m.t. starfsskylda eftir flugið,
- 12) „flugvakt“ (FDP): tímabil sem hefst þegar flugverja ber að mæta til vinnu, sem felur í sér fluglegg eða röð flugleggja, og lýkur þegar loftfarið nemur að lokum staðar og slökkt er á hreyflum við lok síðasta flugleggsins þar sem flugverjinn er starfandi flugverji,
- 13) „fartími“: að því er varðar flugvélar og ferðavélsvífflugur, er þetta tíminn frá því að loftfar hreyfist af stæði sínu til að hefja flug og þar til það stöðvast á stæði, sem því hefur verið úthlutað, eða þar til allir hreyflar hafa verið stöðvaðir,
- 14) „heimahöfn“: staður, sem flugrekandi tilnefnir fyrir flugverja, og þar sem flugverji alla jafna hefur og lýkur vakt eða röð vakta en við venjulegar aðstæður er flugrekanda ekki skylt að sjá viðkomandi flugverja fyrir gistiaðstöðu þar,
- 15) „staðardagur“: 24 stunda tímabil (sólarhringur) sem hefst klukkan 00:00 að staðartíma.

- 16) „staðarnótt“: átta klukkustunda tímabil á bilinu 22:00–08:00 á staðartíma,
- 17) „starfandi flugverji“: flugverji sem starfar um borð meðan á fartíma stendur,
- 18) „flutningur á flugverjum“ (e. *positioning*): flutningur á flugverjum, sem eru ekki starfandi, frá einum stað til annars, samkvæmt fyrirmælum flugrekanda, að undanskildum:
- ferðatíma frá persónulegum hvíldarstað að tilgreindum mætingarstað í heimahöfn og öfugt og
  - þeim tíma sem fer í flutning á staðnum frá hvíldarstað til upphafs vaktar og öfugt,
- 19) „hvíldaraðstaða“: kofa eða sæti með stuðningi fyrir fótleggi og fætur, sem gerir flugverjum kleift að sofa um borð í loftfari,
- 20) „varavakt“ (e. *reserve*): tímabil þar sem flugverja er skylt, samkvæmt fyrirmælum frá flugrekanda, að vera til taks til að fara í flug, til flutnings á flugverjum eða til annars konar skyldustarfa með a.m.k. 10 klukkustunda fyrirvara,
- 21) „hvíldartími“: samfelld, órofið og afmarkað tímabil, á eftir eða á undan vakt, þar sem flugverji er laus við allar starfsskyldur, bakvaktir og varavaktir,
- 22) „vaktahringur“ (e. *rotation*): vakt eða röð vakta, þ.m.t. ein flugvakt hið minnsta, og hvíldartímabil eru tekin fjarri heimahöfn, sem hefjast í heimahöfn og enda við endurkomu í heimahöfn í því skyni að hefja hvíldartíma þar sem flugrekandi ber ekki lengur ábyrgð á því að sjá viðkomandi flugverja fyrir gístaðstöðu,
- 23) „stakur dagur án starfsskyldu“: tími án allrar starfsskyldu og bakvakta sem samanstendur af einum degi og tveimur staðarnóttum, sem tilkynnt er um fyrir fram, í þeim tilgangi að fara að ákvæðum tilskipunar ráðsins 2000/79/EB<sup>(6)</sup>; hvíldartímabil getur verið hluti af stökum degi án starfsskyldu,
- 24) „flugleggur“ (e. *sector*): sá hluti flugvaktar frá því að loftfar hreyfist til að hefja flug sitt þar til það stöðvast eftir landingu á staði sem því hefur verið úthlutað,
- 25) „bakvakt“: afmarkað tímabil, sem tilkynnt hefur verið um fyrir fram, þar sem flugverja er skylt, samkvæmt fyrirmælum frá flugrekanda, að vera til taks til að fara í flug, til flutnings á flugverjum eða til annars konar starfsskyldu án undanfarandi hvíldartíma,
- 26) „bakvakt á flugvelli“: bakvakt sem fer fram á flugvelli,
- 27) „aðrar tegundir bakvakta“: bakvakt, annaðhvort heima fyrir eða í viðeigandi gístaðstöðu,
- 28) „dægurlægð“ (WOCL): tímabilið á bilinu 02:00–05:59 í því tímabelti þar sem flugverjinn er aðlagður.

#### **ORO.FTL.110 Ábyrgð flugrekanda**

Flugrekandi skal:

- a) birta vaktaskrár með nægilegum fyrirvara til að gefa flugverjum færi á að skipuleggja nægilega hvíld,
- b) tryggja að flugvaktir séu skipulagðar á þann hátt að flugverjar fái nægilega hvíld svo þeir geti, við allar aðstæður, sinnt starfi sínu við viðunandi öryggi,
- c) tilgreina mætingartíma sem gerir ráð fyrir nægilegum tíma til að sinna störfum á jörðu niðri,
- d) taka tillit til tengsla milli tíðni og mynsturs flugvaktar og hvíldartímabila og taka tillit til uppsafnaðra áhrifa af völdum langra vakta og lágmarkshvíldar,
- e) úthluta vakt tímum á þann hátt að komist sé hjá verklagi sem veldur alvarlegri röskun á hefðbundnu svefn- eða vinnumynstri, t.d. með dag- og næturvöktum til skiptis,

<sup>(6)</sup> Stj. tíð. EB L 302, 1.12.2000, bls. 57.

- f) fara að ákvæðunum um vinnuáætlanir sem valda röskun á mögulegri hvíld í samræmi við ARO.OPS.230,
- g) veita hvíldartímabil, sem gefur flugverjum nægan tíma til að jafna sig á áhrifum undangenginna vakta, svo þeir verði vel úthvíldir við upphaf næstu flugvaktar,
- h) skipuleggja reglubundinn viðbótarhvíldartíma vegna uppsafnaðrar þreytu (e. *recurrent extended recovery rest periods*) og tilkynna flugverjum um það með nægum fyrirvara,
- i) skipuleggja flugið þannig að því ljúki innan leyfilegrar flugvaktar, að teknu tilliti til þess tíma sem þarf til undirbúnings undir flug, fyrir sjálfan fluglegginn og viðvalartímann,
- j) breyta vinnuáætlun og/eða áhafnarskipulagi ef sjálft flugstarfið fer yfir mörk hámarksflugvaktar í yfir 33% af áætluðu flugi á árstíðabundnu tímabili.

#### **ORO.FTL.115 Ábyrgð flugverja**

Flugverjar skulu:

- a) fara að kröfum b-liðar í CAT.GEN.MPA.100 í IV. viðauka (CAT-hluta) og
- b) nýta sér til fullnustu þau tækifæri og þær aðstæður sem bjóðast til hvíldar og skipuleggja og nota hvíldartíma sinn á tilhlýðilegan hátt.

#### **ORO.FTL.120 Þreytuáhættustjórnun (e. *fatigue risk management, FRM*)**

- a) Þegar þreytuáhættustjórnun er krafist, samkvæmt þessum kafla, eða viðeigandi vottunarforskriftar skal flugrekandi koma á, innleiða og viðhalda kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun, sem skal vera óaðskiljanlegur hluti af stjórnunarkerfi hans. Kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun skal tryggja að farið sé að grunnkröfunum í liðum 7.f, 7.g og 8.f í IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 216/2008. Lýsa skal kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun í rekstrarhandbókinni.
- b) Með kerfinu fyrir þreytuáhættustjórnun, sem komið er á, innleitt og viðhaldið, skal vera hægt að bæta stöðugt heildarframmistöðu þreytuáhættustjórnunar og skal það fela í sér:
  - 1) lýsingu á viðhorfi og meginreglum flugrekandans, með tilliti til þreytuáhættustjórnunar, sem nefnist stefna fyrir þreytuáhættustjórnun,
  - 2) gögn yfir ferli þreytuáhættustjórnunar, þ.m.t. ferli til að gera starfsfólki grein fyrir þeirri ábyrgð sem það ber og verklag til að breyta þessum gögnum,
  - 3) vísindalegar meginreglur og þekkingu,
  - 4) hættugreiningu og áhættumatsferli, sem gerir flugrekanda kleift að stjórna rekstraráhættu af völdum viðvarandi þreytu flugverja,
  - 5) áhættumildunarferli, sem gerir kleift að koma tafarlaust í framkvæmd aðgerðum til úrbóta, sem eru nauðsynlegar til að draga með skilvirkum hætti úr áhættu flugrekanda af völdum þreytu flugverja og til að vakta stöðugt og meta reglulega árangur þessara aðgerða til að draga úr áhættu af völdum þreytu,
  - 6) ferli til að tryggja öryggi kerfis fyrir þreytuáhættustjórnun,
  - 7) ferli til að efla kerfið fyrir þreytuáhættustjórnun.
- c) Kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun skal vera í samræmi við áætlunina um flugtímaforskriftir, stærðina á rekstri flugrekanda sem og eðli starfseminnar og hve flókin hún er, að teknu tilliti til þeirrar hættu og tilheyrandi áhættu, sem tengjast slíkri starfsemi og gildandi áætlunar um flugtímaforskriftir.
- d) Flugrekandi skal grípa til mildandi aðgerða þegar ferli kerfis fyrir þreytuáhættustjórnun til að tryggja öryggi sýnir að nauðsynlegri öryggisframmistöðu sé ekki viðhaldið.

#### **ORO.FTL.125 Áætlanir um flugtímaforskriftir**

- a) Flugrekendur skulu móta, framkvæma og viðhalda áætlunum um flugtímaforskriftir, sem henta þeirri tegund eða tegundum starfrækslu sem eru framkvæmdar og samrýmast reglugerð (EB) nr. 216/2008, ákvæðum þessa kafla og annarri gildandi löggjöf, þ.m.t. tilskipun 2000/79/EB.

- b) Lögbært yfirvald skal samþykkja áætlanir um flugtímaforskriftir, þ.m.t. tilheyrandi kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun, ef það á við, áður en þeim er komið í framkvæmd.
- c) Til að sýna fram á að farið sé að reglugerð (EB) nr. 216/2008 og kröfum þessa kafla skal flugrekandi beita gildandi vottunarskriftum sem Flugöryggisstofnunin hefur samþykkt. Vilji flugrekandinn víkja frá þessum vottunarskriftum, í samræmi við 2. mgr. 22. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008, skal hann láta lögbæra yfirvaldinu í té ítarlega lýsingu á áætluðu frávikum áður en því er komið til framkvæmda. Lýsingin skal innihalda allar viðeigandi breytingar á handbókum eða verklagsreglum, sem gætu skipt máli, sem og mat sem sýnir fram á að farið sé að kröfum reglugerðar (EB) nr. 216/2008 og þessa kafla.
- d) Að því er varðar d-lið ARO.OPS.235 skal flugrekandi, innan tveggja ára frá framkvæmd fráviks eða undanþágu, safna gögnum um leyft frávik eða undanþágu og greina þessi gögn með því að nota visindalegar meginreglur í því skyni að meta hvaða áhrif frávik eða undanþágan hefur á þreytu flugáhafnar. Lögbæra yfirvaldið skal fá niðurstöðurnar úr slíkri greiningu í formi skýrslu.

## 2. ÞÁTTUR

### Flugrekendur í flutningaflugi

#### ORO.FTL.200 Heimahöfn

Flugrekandi skal tilnefna heimahöfn fyrir hvern flugverja.

#### ORO.FTL.205 Flugvakt

- a) Flugrekandinn skal:
- 1) tilgreina mætingartíma sem hentar hverri einstakri starfrækslu, að teknu tilliti til c-liðar ORO.FTL.110,
  - 2) setja verklagsreglur þar sem tilgreint er með hvaða hætti flugstjórnin eigi, við sérstakar aðstæður, sem gætu haft í för með sér alvarlega þreytu, og að höfðu samráði við þá flugverja sem þetta snertir, að stytta sjálfa flugvaktina og/eða lengja hvíldartímann til að koma í veg fyrir hvers konar skaðleg áhrif á flugöryggið.
- b) Dagleg hámarksflugvakt.
- 1) Dagleg hámarksflugvakt án lengingar fyrir aðlagða flugverja skal vera í samræmi við eftirfarandi töflu:

Tafla 2

#### Dagleg hámarksflugvakt — aðlagðir flugverjar

Upphaf flugvaktar á viðmiðunartíma	1–2 flugleggir	3 flugleggir	4 flugleggir	5 flugleggir	6 flugleggir	7 flugleggir	8 flugleggir	9 flugleggir	10 flugleggir
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00



- 2) Dagleg hámarksflugvakt, þar sem ekki er vitað um ástand aðlögunar hjá flugverjum, skal vera í samræmi við eftirfarandi töflu:

Tafla 3

**Flugverjar þar sem ekki er vitað um ástand aðlögunar**

Dagleg hámarksflugvakt samkvæmt flugleggjum						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Dagleg hámarksflugvakt þar sem ekki er vitað um ástand aðlögunar hjá flugverja skal vera í samræmi við eftirfarandi töflu:

Tafla 4

**Flugverjar þar sem ekki er vitað um ástand aðlögunar samkvæmt kerfi fyrir þreytuáhættustjórnun**

Gildin í eftirfarandi töflu geta átt við, að því tilskildu að kerfið fyrir þreytuáhættustjórnun flugrekanda vakti stöðugt að nauðsynlegri öryggisframmistöðu sé viðhaldið.

Dagleg hámarksflugvakt samkvæmt flugleggjum						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) Flugvakt þar sem mætingartími er ekki sá sami fyrir flugliða og þjónustuliða.

Ef öryggis- og þjónustuliðar þurfa meiri tíma heldur en flugliðar fyrir sína fyrirflugs kynningu fyrir sama fluglegg eða röð flugleggja er heimilt að lengja flugvakt þeirra sem nemur muninum á mætingartíma öryggis- og þjónustuliða og flugliða. Munurinn skal ekki vera meiri en ein klukkustund. Dagleg hámarksflugvakt öryggis- og þjónustuliða miðast við þann tíma sem flugliðar mæta á sína flugvakt en flugvaktin hefst á mætingartíma öryggis- og þjónustuliða.

- d) Dagleg hámarksflugvakt hjá aðlöguðum flugverjum með lengingu án hvíldar í flugi.

- 1) Lengja má daglega hámarksflugvakt um eina klukkustund að hámarki tvisvar á hverju samfelldu sjö daga tímabili. Í því tilviki:

i. skal bæta tveim klukkustundum við lágmarkshvildartíma fyrir og eftir flug eða

ii. skal bæta fjórum klukkustundum við hvíldartíma eftir flug.

- 2) Þegar tvær flugvaktir í röð eru lengdar skal viðbótarhvíldartíminn fyrir og eftir lengdu flugvaktirnar tvær vera hvor á eftir öðrum.

- 3) Lenging skal skipulögð fyrir fram og takmarkast við allt að:

i. fimm flugleggi þegar flugvakt er ekki í dægurlægð eða

ii. fjóra flugleggi þegar flugvakt er í dægurlægð í allt að tvær klukkustundir eða

iii. tvo flugleggi þegar flugvakt er í dægurlægð í meira en tvær klukkustundir.

- 4) Ekki má sameina lengingu á daglegri hámarksflugvakt án hvíldar í flugi og lengingu vegna hvíldar í flugi eða vegna skiptrar vaktar innan sömu vaktarinnar.

- 5) Í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina takmarkanir á lengingu daglegrar hámarksflugvaktar í samræmi við vottunarforskriftirnar, sem eiga við um viðeigandi tegund starfrækslu, að teknu tilliti til:
- i. fjölda flugleggja og
  - ii. flugvaktar sem er í dægurlægð.
- e) Lenging á daglegri hámarksflugvakt vegna hvíldar í flugi.
- Í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina skilyrðin fyrir lengingu á daglegri hámarksflugvakt með hvíld í flugi í samræmi við vottunarforskriftirnar, sem eiga við um viðeigandi tegund starfrækslu, að teknu tilliti til:
- i. fjölda flugleggja og
  - ii. lágmarkshvíldar í flugi sem hverjum flugverja er úthlutað,
  - iii. tegundar hvíldaraðstöðu um borð og
  - iv. fjölgunar flugliða.
- f) Ófyrirséðar aðstæður í flugstarfinu — ákvörðunarréttur flugstjóra
- 1) Breytingar flugstjóra á takmörkunum á flugvakt og vinnu- og hvíldartíma, ef ófyrirséðar aðstæður koma upp í flugstarfinu, sem hefst við eða eftir mætingartíma, skulu vera í samræmi við eftirfarandi skilyrði:
    - i. ekki er heimilt að lengja daglega hámarksflugvakt, sem leiðir af beitingu b- og e-liðar ORO.FTL.205 eða ORO.FTL.220, um meira en tvær klukkustundir nema fjölgað hafi verið í flugáhöfn og er þá heimilt að lengja hámarksflugvaktina um þrjár klukkustundir hið mesta.
    - ii. ef farið er yfir leyfilega lengingu á síðasta fluglegg flugvaktar, vegna ófyrirséðra aðstæðna eftir flugtak, er heimilt að halda flugi áfram til áætlaðs ákvörðunarflugvallar eða varaflugvallar og
    - iii. stytta má hvíldartímann í kjölfar flugvaktar en hann má þó aldrei vera styttri en tíu klukkustundir.
  - 2) Ef upp koma ófyrirséðar aðstæður, sem gætu haft í för með sér alvarlega þreytu, skal flugstjórinn stytta sjálfa flugvaktina og/eða lengja hvíldartímann til að koma í veg fyrir hvers konar möguleg skaðleg áhrif á flugöryggið.
  - 3) Áður en flugstjóri tekur ákvörðun um breytingarnar, skv. 1. og 2. lið, skal hann hafa samráð við hina flugverjana um árvegni þeirra.
  - 4) Þegar flugstjóri tekur ákvörðun um að lengja flugvakt eða stytta hvíldartíma skal hann leggja skýrslu fyrir flugrekandann.
  - 5) Ef flugvakt er lengd eða hvíldartími stytur um meira en eina klukkustund skal flugrekandi senda lögbæru yfirvaldi eintak af skýrslunni, ásamt eigin athugasemdum, eigi síðar en 28 dögum eftir atburðinn.
  - 6) Flugrekandi skal láta fara fram rannsókn án refsíákvæða á breytingum flugstjórans í tengslum við þetta ákvæði og gera grein fyrir rannsókninni í rekstrarhandbókinni.
- g) Ófyrirséðar aðstæður í flugstarfinu — seinkun á mætingu fyrir flugvakt
- Flugrekandi skal hafa verklagsreglur í rekstrarhandbókinni um seinkun á mætingu fyrir flugvakt, ef ófyrirséðar aðstæður koma upp í flugstarfinu, í samræmi við vottunarforskriftirnar sem gilda um viðeigandi tegund starfrækslu.

**ORO.FTL.210 Flugtími og vaktir**

- a) Samanlagðar vaktir, sem flugverja eru ætlaðar, mega ekki fara yfir:
- 1) 60 klukkustunda vinnutíma á hverju samfelldu sjö daga tímabili,
  - 2) 110 klukkustunda vinnutíma á hverju samfelldu fjórtán daga tímabili og
  - 3) 190 klukkustunda vinnutíma á hverju samfelldu 28 daga tímabili, sem skal dreift eins jafnt og mögulegt er yfir þetta tímabil.
- b) Samanlagðir fartímar flugleggja, þar sem flugverji er skráður sem starfandi flugverji, skulu ekki fara yfir:
- 1) 100 klukkustunda fartíma á hverju samfelldu 28 daga tímabili,
  - 2) 900 klukkustunda fartíma á hverju almanaksári og
  - 3) 1000 klukkustunda fartíma á hverju samfelldu 12 almanaksmánaða tímabili.
- c) Skyldustörf eftir flug teljast til vaktar. Flugrekandi skal tilgreina í rekstrarhandbók sinni þann lágmarkstíma sem ætlaður er til að sinna skyldustörfum eftir flug.

**ORO.FTL.215 Flutningur á flugverjum**

Ef flugrekandi flytur flugverja gildir eftirfarandi:

- a) flutningur eftir mætingu en fyrir flug telst vera hluti flugvaktarinnar en telst ekki til flugleggjar,
- b) allur tími, sem fer í flutninginn, telst til vaktar.

**ORO.FTL.220 Skipt vakt**

Skilyrðin fyrir lengingu á daglegri hámarksflugvakt vegna vinnuhlés á jörðu niðri eru eftirfarandi:

- a) í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina eftirfarandi atriði um skipta vakt í samræmi við vottunarforskriftir sem gilda um viðeigandi tegund starfrækslu:
  - 1) lágmarkstími vinnuhlés á jörðu niðri og
  - 2) möguleikann á að lengja flugvaktina, sem mælt er fyrir um í b-lið ORO.FTL.205, að teknu tilliti til lengdar vinnuhlés á jörðu niðri, hvíldaraðstöðu, sem er í boði fyrir flugverja, og annarra viðeigandi þátta,
- b) allt vinnuhléið á jörðu niðri telst að öllu leyti til flugvaktar,
- c) skipt vakt skal ekki koma í kjölfarið á styttnum hvíldartíma.

**ORO.FTL.225 Bakvakt og starfsskyldur á flugvelli**

Ef flugrekandi felur flugverja að taka bakvakt eða sinna starfsskyldu sinni á flugvelli gildir eftirfarandi í samræmi við vottunarforskriftirnar sem gilda um hlutaðeigandi tegund starfrækslu:

- a) bakvakt og hvers konar starfsskylda á flugvelli skulu færðar í vaktaskrána og skal tilgreina nákvæmlega hvenær bakvakt hefst og hvenær henni lýkur og tilkynna hlutaðeigandi flugverjum um þá tímasetningu fyrir fram til að gefa þeim færi á að skipuleggja nægilega hvíld,
- b) flugverji telst vera á bakvakt á flugvelli frá þeim tíma sem hann mætir á mætingarstað og til loka tilkynnts tíma bakvaktarinnar,
- c) bakvakt á flugvelli telst að öllu leyti til vaktar að því er varðar ORO.FTL.210 og ORO.FTL.235,
- d) hvers konar starfsskylda á flugvelli telst að öllu leyti til vaktar og flugvakt telst hefjast þegar mætt er til vinnu á flugvelli,

- e) flugrekandi skal sjá flugverjanum fyrir gístaðstöðu þegar hann er á bakvakt á flugvelli,
- f) í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina eftirfarandi atriði:
- 1) hámarkstímalengd bakvaktar,
  - 2) áhrifin, sem bakvakt hefur á hámarksflugvakt, sem úthluta má, að teknu tilliti til þeirrar hvíldaraðstöðu, sem er í boði fyrir flugverja, og til annarra viðeigandi þátta, eins og:
    - þarfarinnar á að flugverji sé tafarlaust tiltækur,
    - að hvaða marki bakvakt raskar svefni og
    - fullnægjandi fyrirvara til að tryggja möguleika á svefni milli þess sem kallað er út til vinnu og flugvakt hefst,
  - 3) lágmarkshvildartíma í kjölfar bakvaktar sem hefur ekki í för með sér að viðkomandi þurfi að vera til taks fyrir flugvakt,
  - 4) hvernig sá tími sem fer í bakvakt, að undanskilinni bakvakt á flugvelli, reiknast í tengslum við uppsafnaðan vinnutíma.

#### **ORO.FTL.230 Varavakt**

Ef flugrekandi setur flugverja á varavakt gilda eftirfarandi kröfur í samræmi við vottunarforskriftirnar sem gilda um viðeigandi tegund starfrækslu:

- a) varavaktin skal færð í vaktaskrána,
- b) í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina eftirfarandi atriði:
- 1) hámarkslengd hvernar varavaktar,
  - 2) fjöldi daga í röð sem setja má tiltekinn flugverja á varavakt.

#### **ORO.FTL.235 Hvíldartími**

- a) Lágmarkshvildartími í heimahöfn.
- 1) Lágmarkshvildartími, sem veita verður fyrir flugvakt, sem hefst í heimahöfn, skal vera a.m.k. jafnlangur og undanfarandi vakt eða 12 klukkustundir, eftir því hvort er lengra.
  - 2) Þrátt fyrir 1. lið gildir lágmarkshvildin, sem kveðið er á um í b-lið, ef flugrekandi sér flugverjanum fyrir viðeigandi gístaðstöðu í heimahöfn.
- b) Lágmarkshvildartími utan heimahafnar.

Lágmarkshvildartími, sem veita verður fyrir flugvakt, sem hefst fjarri heimahöfn, skal vera a.m.k. jafnlangur og undanfarandi vakt eða 10 klukkustundir, eftir því hvort er lengra. Þessi tími skal tryggja möguleika á átta klukkustunda svefni til viðbótar við ferðatíma og tíma til að sinna líkamlegum þörfum.

- c) Styttur hvíldartími

Þrátt fyrir a- og b-lið má, í samræmi við vottunarforskriftirnar, stytta lágmarkshvildartímann í áætlunum um flugtímaforskriftir, sem eiga við um viðkomandi tegund starfrækslu, þar sem tekið er tillit til eftirfarandi þátta:

- 1) styttingar á lágmarkshvildartíma,
- 2) lengingar á hvíldartímanum, sem kemur í kjölfarið, og
- 3) styttingar á flugvakt í kjölfar styttingar á hvíldartíma.

## d) Reglubundinn viðbótarhvíldartími vegna uppsafnaðrar þreytu

Í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina reglubundinn viðbótarhvíldartíma til að bæta fyrir uppsafnaða þreytu. Reglubundinn viðbótarhvíldartími vegna uppsafnaðrar þreytu skal að lágmarki vera 36 klukkustundir, þ.m.t. tvær staðarnætur, og fjöldi klukkustunda þar til eitt slíkt hvíldartímabil endar og annað hefst má aldrei fara yfir 168 klukkustundir. Lengja skal reglubundna viðbótarhvíldartímam um tvo staðardaga tvisvar í mánuði.

## e) Í áætlunum um flugtímaforskriftir skal tilgreina viðbótarhvíldartímabil í samræmi við viðeigandi vottunarforskriftir til að bæta upp fyrir:

- 1) áhrif tímamunar milli tímabelta og lengingar flugvaktar,
- 2) frekari uppsafnaða þreytu sökum vinnuáætlana, sem valda röskun á hvíld, og
- 3) breytingu á heimahöfn.

**ORO.FTL.240 Næring**

- a) Meðan á flugvaktinni stendur skulu flugverjar hafa tækifæri til að neyta matar og drykkjar svo hæfni þeirra skerðist ekki, einkum þegar flugvakt varir lengur en sex klukkustundir.
- b) Flugrekandi skal tilgreina í rekstrarhandbók sinni hvernig næring flugverja er tryggð meðan á flugvakt stendur.

**ORO.FTL.245 Skrá yfir heimahöfn, fartíma, vinnu- og hvíldartíma**

- a) Á hverju 24 mánaða tímabili skal flugrekandi geyma:
  - 1) einstakar skýrslur fyrir hvern flugverja, þ.m.t.:
    - i. fartími,
    - ii. hvenær hver vakt og flugvakt hefst, hversu lengi hún varir og hvenær henni lýkur,
    - iii. hvíldartími og dagar án starfsskyldu og
    - iv. úthlutuð heimahöfn,
  - 2) skýrslur um lengdar flugvaktir og stytta hvíldartíma.
- b) Sé óskað eftir því skal flugrekandi láta eftirfarandi aðilum í té afrit af einstökum skýrslum um fartíma, vinnu- og hvíldartíma:
  - 1) hlutaðeigandi flugverja og
  - 2) öðrum flugrekanda, í tengslum við flugverja sem er eða verður flugverji hjá hlutaðeigandi flugrekanda.
- c) Skýrslumar, sem um getur í 5. lið b-liðar í CAT.GEN.MPA.100 í tengslum við flugverja sem sinna starfsskyldu fyrir fleiri en einn flugrekanda, skulu geymdar í 24 mánuði.

**ORO.FTL.250 Þjálfun í þreytustjórnun**

- a) Flugrekandinn skal veita flugverjum, starfsfólki, sem ber ábyrgð á undirbúningi og viðhaldi á vaktaskrá áhafnar og hlutaðeigandi starfsmönnum í stjórnunarstöðum, grunnþjálfun og reglubundna þjálfun í þreytustjórnun.
- b) Þessi þjálfun skal vera í samræmi við þjálfunaráætlun flugrekanda sem er lýst í rekstrarhandbókinni. Námsskrá þjálfunarinnar skal taka til mögulegra orsaka og áhrifa þreytu og ráðstafana til að takast á við þreytu.“