



STANOVISKO č. 4/2012

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 28. septembra 2012

k nariadeniu, ktorým sa ustanovujú vykonávacie predpisy týkajúce sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok (FTL) pre prevádzku letúnov v obchodnej leteckej doprave (CAT)

A

k nariadeniu, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. XXX/2012 z dd mesiac rok, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky

„Vykonávacie predpisy týkajúce sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok (FTL) pre prevádzku letúnov v obchodnej leteckej doprave (CAT)“

ZHRNUTIE

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii aktualizáciu súčasných nariadení týkajúcich sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok (ďalej len „FTL“) pri prevádzke letúnov v obchodnej leteckej doprave (ďalej len „CAT“), ako je ustanovené v článku Q nariadenia (ES) č. 1899/2006, tiež známom ako *nariadenie EU-OPS*.
2. Toto stanovisko obsahuje aj návrh spoločných predpisov na úrovni EÚ pre oblasti, ktoré boli doteraz regulované na vnútroštátnej úrovni, v súlade s článkom 8 nariadenia EU-OPS, konkrétne pre tieto oblasti:
 - a) rozdelená služba,
 - b) odpočinok na kompenzáciu rozdielov medzi časovými zónami,
 - c) skrátenie odpočinku,
 - d) predĺženie času letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu, a
 - e) pohotovostná služba, ktorá nie je pohotovostnou službou na letisku.
3. Tento návrh obsahuje viacero vylepšení v oblasti bezpečnosti a vysvetlení existujúceho nariadenia.
4. Navrhované vykonávacie predpisy (ďalej len „IR“) zahŕňajú tieto vylepšenia v oblasti bezpečnosti:
 - presnejšie vymedzenie pojmu „aklimatizovaný“, ktoré lepšie zohľadňuje vplyv rozdielov medzi časovými zónami,
 - lepšia ochrana pred nahromadenou únavou prostredníctvom zavedenia pohyblivej hranice 1 000 hodín letového času v priebehu 12 mesiacov nasledujúcich po sebe a dodatočnej hranice 110 hodín služby každých 14 dní,
 - lepšia ochrana pred nahromadenou únavou prostredníctvom predĺžených časov odpočinku na zotavenie dvakrát za mesiac,
 - lepšia ochrana pred nahromadenou únavou prostredníctvom ďalších požiadaviek na odpočinok na účely kompenzácie nepravidelného harmonogramu,
 - lepšia ochrana pred prechodnou únavou počas nočných letov prostredníctvom predĺženia časového úseku, počas ktorého sa čas letovej služby skráti na 11 hodín v časovom úseku od 17.00 h do 5.00 h.
5. Navrhovaný vykonávací predpis obsahuje tieto vysvetlenia:
 - výpočet maximálneho času základnej letovej služby s využitím tabuľky namiesto vzorca, ktorý doteraz pripúšťal viacero výkladov,
 - vymedzenie minimálnych štandardov na ubytovanie počas pohotovostnej služby na letisku,
 - vysvetlenie predpisov, na základe ktorých môže veliteľ urobiť rozhodnutie, zodpovedajúce výkladu odseku OPS 1.1120 Výborom pre leteckú bezpečnosť.
6. V tých oblastiach, ktoré sú v súčasnosti regulované na vnútroštátnej úrovni podľa článku 8 nariadenia EU-OPS (pozri odsek 2 vyššie), Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) navrhuje používať špecifikácie osvedčovania podľa článku 22 základného nariadenia¹. Prevádzkovatelia sa môžu odchýliť od špecifikácií osvedčovania

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva,

tak, že uplatnia individuálnu schému špecifikácií letových časov, za predpokladu, že ju schváli členský štát, a to na základe pozitívneho posúdenia agentúrou. Využitie špecifikácií osvedčovania poskytne potrebnú flexibilitu, ktorá sa už uznáva článkom 8 nariadenia EU-OPS, ale zabezpečí oveľa vyrovnanejšie podmienky, keďže agentúra bude musieť posúdiť všetky navrhované odchýlky.

7. Okrem vyrovnanejších podmienok sa špecifikáciami osvedčovania zavedie viacero vylepšení v oblasti bezpečnosti:
- skrátenie maximálneho času letovej služby v menej priaznivej časti dňa z 11 hodín 45 minút na 11 hodín,
 - predĺženie letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu sa určí na základe typu miesta na odpočinok, ktoré je na palube k dispozícii,
 - predĺženie z dôvodu odpočinku počas letu na sedadlách v ekonomickej triede nie je povolené,
 - ustanovenia týkajúce sa rozdelenej služby vychádzajú z vymedzených minimálnych štandardov na ubytovanie a primerané ubytovanie,
 - zmierňovanie účinkov striedajúcich sa rotácií typu východ-západ,
 - obmedzenie pohotovostnej služby s výnimkou pohotovostnej služby na letisku na 16 hodín,
 - jednoznačné požiadavky na kvalitu a typ pohotovostných zariadení na letisku,
 - maximálna kombinovaná dĺžka pohotovostnej služby na letisku a času letovej služby v trvaní 16 hodín, pokiaľ sa neprijmú iné zmierňujúce opatrenia,
 - ustanovenia týkajúce sa skráteného odpočinku poskytujú možnosť 8-hodinového spánku.
8. V tomto návrhu sa v plnej miere zohľadňujú všetky relevantné verejne dostupné vedecké štúdie. Výsledky viacerých vedeckých štúdií uskutočnených v podmienkach, ktoré sa výrazne líšia od európskeho regulačného rámca (najmä pokiaľ ide o požiadavky na odpočinok), alebo vo veľmi osobitných prevádzkových podmienkach, však nie je možné zohľadniť doslova, ale skôr na kvalitatívnom či indikačnom základe.
9. Po zavedení tohto pravidla je dôležité sledovať, či sa ciele naozaj dosahujú efektívne a účinne. Takisto je nevyhnutné zabezpečiť identifikáciu akéhokoľvek ďalšieho externého vývoja, ktorý by si vyžadoval prehodnotenie týchto cieľov. Navrhuje sa preto zavedenie pracovného programu zameraného na únavu a výkonnosť pilotov. Súčasťou takéhoto programu by bolo dlhodobé zhromažďovanie údajov, monitorovanie vplyvu nových predpisov, hodnotenie efektívnosti zvládania únavy v rámci odvetvia a preskúmanie osobitných problémov podľa potreby. K predmetom skúmania bude patriť, ale nie výlučne:
- vplyv služby v trvaní viac ako 13 hodín počas priaznivejšej časti dňa,
 - vplyv služby v trvaní viac ako 10 hodín počas menej priaznivej časti dňa,
 - vplyv služby v trvaní viac ako 11 hodín na členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy,
 - možný vplyv vysokej úrovne sektorov (> 6) na bdelosť posádky a
 - vplyv nepravidelného harmonogramu na kumulatívne limity.

ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1)

10. Tento návrh bol vypracovaný po dvoch kolách rozsiahlych verejných konzultácií za asistencie skupiny odborníkov zastupujúcich členské štáty, leteckých prevádzkovateľov a združenia letových posádok a palubných sprievodcov a po porade s tromi nezávislými vedeckými odborníkmi. Hoci nebolo možné dospieť k úplnej zhode vo všetkých otázkach, tento proces umožňuje agentúre uviesť, že jej návrh zodpovedá väčšinovému názoru odborníkov a zúčastnených strán.

I. Všeobecné

Základné informácie

11. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie článku 2 a článku 8 nariadenia Komisie (ES) XXX/2012, prílohy II (ďalej len „časť ARO“) a prílohy III (ďalej len „časť ORO“) k nariadeniu Komisie (ES) č. XXX/2012 a pomôcť Komisii pri zavedení IR týkajúcich sa FTL pre prevádzku letúnov v rámci obchodnej leteckej dopravy. Rozsah tejto regulačnej aktivity je opísaný v referenčnom rámci úlohy spojenej s tvorbou predpisov OPS.055², ktorý je súčasťou programu tvorby predpisov agentúry na obdobie rokov 2010 – 2013 a je bližšie vysvetlený v nasledujúcich odsekoch. Prevádzka aerotaxi s využitím letúnov, záchranná zdravotná služba letúnov a jednopilotná prevádzka letúnov je vylúčená z rozsahu pôsobnosti tohto stanoviska. Venujú sa im iné úlohy spojené s tvorbou predpisov (RMT.0346, RMT.0429 a RMT.0430).
12. Stanovisko bolo prijaté na základe postupu, ktorý ustanovila správna rada agentúry³, v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia.
13. Navrhované predpisy zohľadňujú rozvoj práva Európskej únie a medzinárodného práva, ako je uvedené v cieľoch v článku 2 základného nariadenia. Navrhované predpisy sú v súlade s normami a odporúčanými postupmi organizácie ICAO.
14. Súčasný právny rámec pre FTL je ustanovený v článku Q⁴ nariadenia EU-OPS. Harmonizované predpisy zabezpečujú minimálnu úroveň bezpečnosti prostredníctvom zavedenia súboru právne záväzných minimálnych požiadaviek. V rámci článku Q sa však vyskytuje niekoľko prípadov, v ktorých sa v rôznych členských štátoch uplatňujú rôzne predpisy pre tieto dôvody:
- Odôvodnenie 7 toho istého nariadenia odkazuje aj na takzvanú doložku o zachovaní úrovne ochrany, ktorá oprávňuje členské štáty, aby zachovali v platnosti právne predpisy obsahujúce ustanovenia, ktoré sú priaznivejšie ako ustanovenia nariadenia (ES) č. 1899/2006, a aby zachovali alebo uzavreli kolektívne pracovné zmluvy, ktoré poskytujú viac ochrany vzhľadom na ustanovenia o FTL ako článok Q.
 - Odôvodnenie 11 nariadenia (ES) č. 1899/2006 zdôrazňuje, že členské štáty môžu uplatňovať vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa FTL za predpokladu, že sa tieto obmedzenia pohybujú v rozpätí medzi maximálnymi a minimálnymi obmedzeniami stanovenými v článku Q.
 - Niektorými zložkami FTL sa článok Q nezaoberá, konkrétne ustanoveniami týkajúcimi sa predĺženia času letovej služby z dôvodu rozdelenej služby, ustanoveniami týkajúcimi sa predĺženia času letovej služby v dôvodu odpočinku počas letu,

² [http://www.easa.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EASA-ToR-OPS.055\(a\)_OPS.055\(b\)-00-20112009.pdf](http://www.easa.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EASA-ToR-OPS.055(a)_OPS.055(b)-00-20112009.pdf).

³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

⁴ Článok Q – Obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok prílohy III k nariadeniu Komisie (ES) č. 859/2008 z 20. augusta 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91, pokiaľ ide o spoločné technické požiadavky a správne postupy uplatniteľné na obchodnú leteckú dopravu.

požiadavkami na odpočinok na kompenzáciu účinkov rozdielov medzi časovými zónami na členov posádky, skrátením odpočinku a ustanoveniami týkajúcimi sa pohotovostnej služby. V týchto oblastiach umožňuje článok 8 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1899/2006 členským štátom, aby prijímali alebo zachovávali ustanovenia dovtedy, kým nebudú stanovené pravidlá Spoločenstva.

15. Európsky parlament a Rada pri prijímaní nariadenia (ES) č. 1899/2006 osobitne požiadali agentúru, aby Komisii pomohla pri príprave regulačných návrhov na zmenu príslušných technických ustanovení článku Q nariadenia EU-OPS.
16. Referenčný rámec úlohy spojenej s tvorbou predpisov OPS.055 bol uverejnený 20. novembra 2009 a požadovala sa v ňom potreba zaoberať sa týmito otázkami:
 - preskúmať obmedzenia letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok ustanovených v článku Q,
 - venovať sa tým oblastiam/bodom článku Q nariadenia EU-OPS, ktoré sa v súčasnosti riadia vnútroštátnymi ustanoveniami v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 (napr. predĺžené časy letovej služby s posilnenou letovou posádkou, rozdelená služba, prekračovanie časových zón, skrátený odpočinok a pohotovostná služba), a
 - zohľadniť všetky relevantné aktuálne a verejne dostupné vedecké a/alebo zdravotné štúdie/hodnotenia a prevádzkové skúsenosti, ako aj závery, ktoré Výbor pre leteckú bezpečnosť vyvodil z diskusií k článku Q, príslušné pripomienky k oznámeniu NPA 2009-02, skúsenosti súvisiace so žiadosťami o odchýlky od článku Q, akékoľvek zmenené a doplnené normy a odporúčané postupy organizácie ICAO a medzinárodný vývoj. Bolo potrebné zohľadniť najmä zistenia pracovnej skupiny ICAO pre systém riadenia rizík spojených s únavou.

Ustanovenia článku 8

17. Prijatím nariadenia (ES) č. 1899/2006 zákonodarca zaviedol Prílohu III, *Spoločné technické požiadavky a administratívne postupy uplatňované v obchodnej leteckej doprave*, ktorá obsahuje článok Q - obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok. Odôvodnenie 7 tohto nariadenia vysvetľuje jeho cieľ vzhľadom na obmedzenia letového času takto: „*stanoviť harmonizované bezpečnostné normy na vysokej úrovni vrátane oblasti „obmedzenia času letu a času v službe a dôb odpočinku“*“.
18. Zložitosť tejto otázky však neumožnila dosiahnuť harmonizáciu vo všetkých zložkách FTL. Na základe zásad subsidiarity a proporcionality, ako sa uvádza v článku 5 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva⁵, článok 8 ods. 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 umožňoval členským štátom „*prijatť alebo zachovať ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na:*
 - OPS 1.1105 bod 6 – predĺžený čas letovej služby (rozdelená služba),
 - OPS 1.1110 bod 1.3 – kompenzácia účinkov časových zón,
 - OPS 1.1110 bod 1.4.1 – skrátenie odpočinku,
 - OPS 1.1115 – predĺženie času letovej služby z dôvodu prestávok počas letu, a
 - OPS 1.1125 bod 2.1 – iné formy pohotovostnej služby.*dovtedy, kým nebudú stanovené pravidlá Spoločenstva založené na vedeckých poznatkoch a osvedčených postupoch*“.
19. Tieto zložky FTL sa týkajú prevádzkových potrieb, ktoré môžu byť v rôznych členských štátoch odlišné v závislosti od ich zemepisnej polohy, typu infraštruktúry leteckej

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:FULL:SK:PDF>.

dopravy atď. Táto flexibilita je potrebná a sama osebe nie je v rozpore s harmonizáciou bezpečnostných noriem na vysokej úrovni.

20. Odôvodnenie 11 základného nariadenia navrhuje, že by sa mal „ustanoviť aj iný prostriedok na dosiahnutie rovnocennej úrovne bezpečnosti.“

a-Využívanie špecifikácií osvedčovania

21. Článok 22 ods. 2 základného nariadenia navrhuje zavedenie špecifikácií osvedčovania (ďalej len „CS“) pre obmedzenia letového času ako regulačného nástroja. To umožní členským štátom schvaľovať individuálne riešenia týkajúce sa osobitných prevádzkových potrieb.
22. Pokiaľ ide o zložky FTL, ktoré sú v súčasnosti plne harmonizované podľa článku Q, agentúra navrhuje súbor vykonávacích predpisov. Na druhej strane, pokiaľ ide o vymenované zložky FTL, ktoré podľa článku 8 podliehajú rozhodnutiam členských štátov, agentúra navrhuje súbor špecifikácií osvedčovania. Tie sú založené na kombinácii najlepších postupov členských štátov a vedeckých princípov.
23. Využívanie CS poskytne nevyhnutnú flexibilitu, ktorej potreba sa uznala už uplatnením článku 8 nariadenia EU-OPS. Okrem toho sa zabezpečia oveľa vyrovnanejšie podmienky, pretože od agentúry sa vyžaduje hodnotenie všetkých navrhovaných odchýlok v súlade s postupom podľa článku 22.

b-Postup podľa článku 22

24. Článok 22 umožňuje členským štátom schváliť *individuálne schémy špecifikácií letových časov*, ktoré sa odchyľujú od CS pôvodne vydaných agentúrou. Tieto individuálne návrhy potom agentúra posúdi na základe vedeckého a zdravotného hodnotenia. Takéto individuálne schémy môžu členské štáty po ich oznámení schváliť, ak agentúra voči nim nemá žiadne námietky. Pokiaľ agentúra navrhne ku schéme zmeny, musia sa prediskutovať s členským štátom. Ak sú navrhované zmeny pre členský štát prijateľné, schému je možné schváliť. Iba v prípade, že členský štát nesúhlasí so závermi agentúry týkajúcimi sa individuálnej schémy, sa záležitosť postúpi Komisii, ktorá rozhodne, či je schéma v súlade s bezpečnostnými cieľmi základného nariadenia.
25. Na to, aby bolo možné posúdiť tieto individuálne schémy špecifikácií letových časov, agentúra uvažuje o vytvorení skupiny odborníkov z členských štátov, spomedzi prevádzkovateľov, združení posádok a z agentúry. Odborníci budú vybraní na základe svojich vedeckých a lekárskeho vedomostí a/alebo skúseností s prevádzkou v súvislosti s FTL.

Vedecké hodnotenie

26. Európsky parlament a Rada pri prijímaní nariadenia (ES) č. 1899/2006 osobitne požiadali agentúru EASA, aby uskutočnila vedecké a lekárske hodnotenie ustanovení článku Q [pozri nariadenie (ES) č. 3922/91 nový článok 8a] a pomohla Komisii pri príprave regulačných návrhov, ak by to bolo nevyhnutné:

„Do 16. januára 2009 Európska agentúra pre bezpečnosť letectva ukončí vedecké a lekárske hodnotenie ustanovení článku Q a prípadne článku O prílohy III.“

Bez toho, aby bol dotknutý článok 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva [13], Európska agentúra pre bezpečnosť letectva pomáha Komisii pri príprave návrhov na úpravu príslušných technických noriem článku O a článku Q prílohy III.“

27. V januári 2007 agentúra zriadila poradnú skupinu pre oblasť obmedzení letového času, ktorá agentúre radí v týchto otázkach:
- identifikácia kľúčových bodov, na ktorých sa zúčastnené strany nedohodli, v súvislosti s ustanoveniami článku Q,

- vytváranie referenčného rámca pre verejné obstarávanie vrátane nezaujatých otázok, ktoré sa predložia skupine odborníkov, metód a frekvencie podávania správ zo strany poradcu, ako aj vytváranie podoby konečnej správy,
 - stanovenie kritérií pre výber odborníkov, ktorými sa zabezpečí najvyššia úroveň nezávislosti, odborných kompetencií a profesionality,
 - výber vhodného poradcu, ktorý uskutoční štúdiu v súlade s referenčným rámcom, pomocou uvedených výberových kritérií, a
 - monitorovanie štúdie.
28. Vedeckí odborníci pre oblasť FTL, ktorí dokončili spomínané hodnotenie, predložili svoju správu, známu ako Moebusova správa, agentúre dňa 11. novembra 2008. Súvisiaca správa obsahovala viacero záverov, ktoré by sa všeobecne dali charakterizovať ako „odporúčania, opatrenia, rady, usmernenia, otázky a žiadosti o ďalšiu kontrolu alebo špecializovaný výskum“. Táto správa bola podnetom pre diskusiu medzi rôznymi záujmovými skupinami, ktoré majú na tieto závery opačné názory.
29. Skupina na tvorbu predpisov, ktorú zriadila agentúra, pri vypracúvaní oznámenia NPA 2010-14 preskúmala nielen Moebusovu správu, ale aj niekoľko relevantných verejne dostupných vedeckých štúdií⁶. Okrem toho, v priebehu procesu verejných konzultácií sa na žiadosť zúčastnených strán za asistencie troch nezávislých vedcov vedecky posúdili ustanovenia oznámenia NPA 2010-14.
30. V priebehu analýzy predložených vedeckých poznatkov bolo však čoraz viac zrejmé, že vedecké skúmanie akejkoľvek schémy FTL na základe literatúry má svoje hranice. Kritickým preskúmaním Moebusovej správy sa už preukázalo, že zistenia štatistickej analýzy údajov o nehodách vychádzajúcich z nehôd alebo incidentov, ktoré boli zaznamenané pri rôznych požiadavkách na odpočinok, sa nemusia dať nevyhnutne využiť v európskom leteckom odvetví, pre ktoré boli vždy charakteristické rozsiahle požiadavky na odpočinok.
31. V dôsledku úzkej väzby medzi jednotlivými zložkami FTL nie je možné vykonať kvantitatívne hodnotenie nového súboru predpisov pred jeho zavedením. Ľudská únava je veľmi zložitý jav. Preto v prípade, že sa základné parametre v hodnotenej schéme, t. j. požiadavky na odpočinok, líšia od prevádzkových podmienok štúdie, nie je možné brať presné kvantitatívne odporúčania doslovne. Vedecké preskúmanie na základe literatúry môže teda slúžiť iba na určenie tendencií a poukázanie na oblasti, ktorým treba venovať osobitnú pozornosť, a nie na stanovovanie minimálnych alebo maximálnych limitov základných zložiek FTL.
32. Úplná vedecká štúdia vrátane zberu údajov v prevádzkových podmienkach by však bola užitočná pri vyvodzovaní spoľahlivých záverov, pokiaľ ide o vplyv konkrétnej zložky FTL. Takáto štúdia však môže priniesť významné výsledky, iba ak sa vykoná *ex post*. Nový predpis by sa musel v plnej miere vykonať ešte pred uskutočnením takejto štúdie. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy k tomuto stanovisku je podrobnejšie venované návrhom na zavedenie pracovného programu zameraného na únavu a výkonnosť posádky s cieľom preskúmať efektivitu navrhovaných ustanovení.

II. Konzultácie

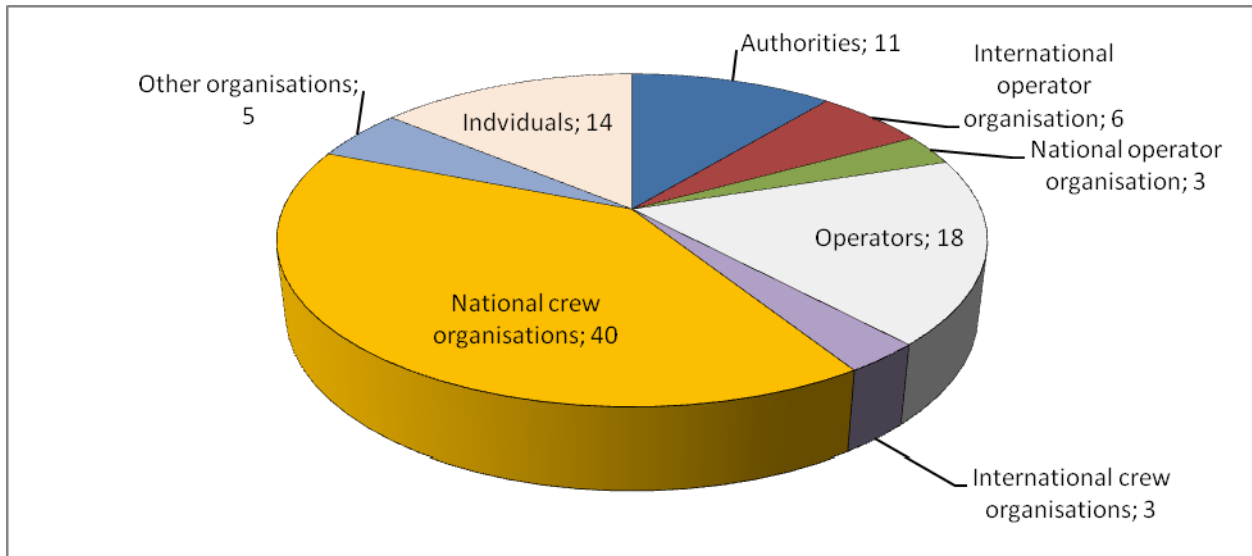
33. Toto stanovisko vychádza z oznámenia o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) 2010-14⁷, ktoré obsahovalo návrh stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa ustanovujú vykonávacie predpisy týkajúce sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek

⁶ Uvedené v bode 9.1 *Bibliografia* Hodnotenia vplyvu právnej úpravy k tomuto stanovisku.

⁷ Pozri archív tvorby predpisov na stránke http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

na odpočinok pre prevádzku letúnov v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT), uverejnené na webovej stránke agentúry 20. decembra 2010.

34. Agentúra do uzávierky 20. marca 2011 dostala 49 819 pripomienok od jednotlivcov a organizácií vrátane národných orgánov, odborných organizácií a súkromných spoločností.
35. Všetky pripomienky prijaté k oznámeniu NPA 2010-14 sa preskúmali, analyzovali v súvislosti s navrhovanými zmenami a zhrnuli podľa jednotlivých odsekov predpisu. Zhrnutia pripomienok, súvisiace odpovede a navrhované revidované znenie predpisu sa začlenili do dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD).
36. Navrhované znenie dokumentu CRD sa prediskutovalo so skupinou pre posudzovanie na siedmich zasadaniach, ktoré sa konali od apríla 2011 do novembra 2011. Zloženie skupiny pre posudzovanie vychádzalo zo zloženia pôvodnej skupiny pre tvorbu predpisov v súvislosti s pomerom členov zastupujúcich rôzne skupiny zúčastnených strán. Traja nezávislí vedci, ktorých agentúra poverila, aby sa poskytli svoje pripomienky k niektorým prvkom oznámenia NPA 2010-14, boli pozvaní na jedno z týchto zasadaní, aby predstavili svoje zistenia.
37. Zástupcovia národných leteckých úradov (NAA) počas špeciálneho zasadania poradnej skupiny národných leteckých úradov (AGNA), ktorá sa stretla 24. októbra 2011, v súlade s článkom 7 postupu pri tvorbe predpisov poskytli agentúre usmernenia k týmto 12 bodom:
 - maximálny povolený čas dennej letovej služby počas najpriaznivejšej časti dňa,
 - maximálny povolený čas dennej letovej služby v noci,
 - potreba zachovania jednohodinového predĺženia namiesto jeho začlenenia do maximálneho času základnej letovej služby,
 - skrátenie maximálneho povoleného času dennej letovej služby pri viac ako 6 sektoroch (nad rámec článku Q),
 - vplyv doby najnižšej dennej výkonnosti na predĺženie letovej služby z dôvodu prestávky počas letu,
 - vplyv počtu sektorov na predĺženie letovej služby z dôvodu prestávky počas letu,
 - možnosť využitia sedadiel v ekonomickej triede na odpočinok počas letu,
 - potreba zaviesť ďalšie kumulatívne obmedzenie času v službe každých 14 dní s cieľom zmierniť nahromadenú únavu,
 - potreba predĺžených časov odpočinku na zotavenie na kompenzáciu nepravidelného charakteru práce,
 - pridaná hodnota ustanovení týkajúcich sa skráteného odpočinku v porovnaní s rozdelenou službou,
 - minimálna dĺžka domácej pohotovosti a príslušné zmierňovacie opatrenia, a
 - spôsob, ako najlepšie začleniť potrebu prevádzkovej flexibility do tohto návrhu.
38. Na základe týchto rozsiahlych konzultácií s úradmi, združeniami a prevádzkovateľmi bol na webovej stránke agentúry 18. januára 2012 uverejnený dokument CRD spolu so zoznamom všetkých osôb a/alebo organizácií, ktoré poskytli pripomienky, pričom pripomienky sa uverejnili v rámci tohto dokumentu CRD. Obdobie na reakcie sa skončilo 19. marca 2012.
39. Agentúra prijala reakcie na dokument CRD od 100 subjektov vrátane národných leteckých úradov, organizácií a jednotlivcov. Na obrázkoch je uvedený prehľad týchto reakcií. Okrem toho agentúra v dňoch 15. a 16. mája 2012 zorganizovala stretnutie so skupinou na posudzovanie s cieľom prediskutovať otázky, ktoré si po hodnotení reakcií na dokument CRD zjavne vyžadujú osobitnú pozornosť.



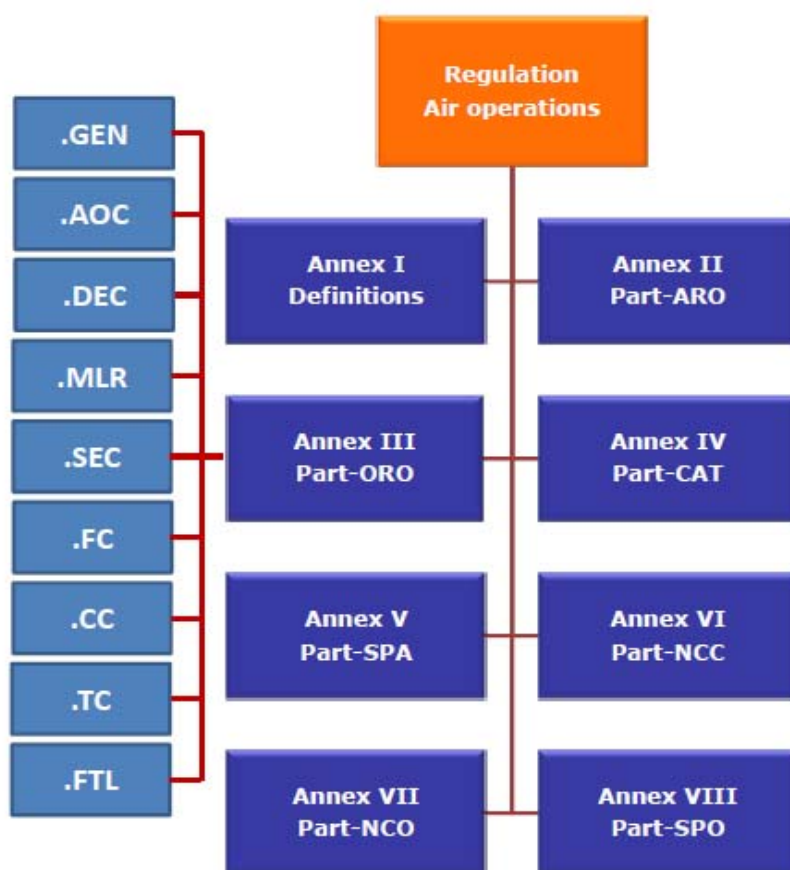
| | |
|-------------------------------------|---|
| Other organisations | Ostatné organizácie |
| Individuals | Jednotlivci |
| Authorities | Úrady |
| International operator organisation | Medzinárodná organizácia prevádzkovateľov |
| National operator organisation | Národná organizácia prevádzkovateľov |
| Operators | Prevádzkovatelia |
| International crew organisations | Medzinárodné organizácie posádok |
| National crew organisations | Národné organizácie posádok |

III. Obsah stanoviska a štruktúra navrhovaného predpisu

40. Súčasťou tohto stanoviska sú tieto dokumenty:

- zmena a doplnenie zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke,
- nová podčasť FTL prílohy III, časť ORO (Požiadavky na organizácie), a
- zmena a doplnenie oddielu 1 – Osvedčovanie prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, podčasť OPS (Letecká prevádzka) prílohy II, časť ARO (Požiadavky na orgány).

41. V tejto tabuľke je uvedený prehľad príloh k nariadeniu o leteckej prevádzke.



| | |
|---------------------------|---------------------------------|
| Regulation Air Operations | Nariadenie o leteckej prevádzke |
| Annex | Príloha |
| Part | Časť |
| Definitions | Vymedzenia pojmov |

42. Regulačné návrhy vykonávacích predpisov, ktorými sa zavádzajú obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok pre prevádzku letúnov v rámci obchodnej leteckej dopravy, sú uvedené v podčasti FTL prílohy III (časť ORO) k nariadeniu Komisie č. XXX/2012.

Zastrešujúce nariadenie o letovej prevádzke

43. V zastrešujúcom nariadení o leteckej prevádzke sa vymedzuje všeobecná platnosť príloh (častí, ktorými sa zaoberá) a navrhuje prechodné opatrenia formou výnimky pre určité druhy prevádzky, ako je prevádzka aerotaxi s využitím letúnov, záchranná zdravotná služba letúnov a jednopilotná prevádzka letúnov. Zastrešujúce nariadenie je pripravené ako nariadenie o zmene a doplnení, vychádza z pôvodného zastrešujúceho nariadenia o leteckej prevádzke, ktoré schválil výbor agentúry EASA pre balík CAT (stanovisko č. 4/2011)⁸, obsahuje vymedzenie pojmu „prevádzka aerotaxi“ a stanovuje dátum nadobudnutia účinnosti nariadenia o zmene a doplnení.

Podčasť FTL, oddiel 1 - Všeobecné

44. V podčasti FTL, oddiele 1 prílohy III (časť ORO) sa ustanovujú všeobecné požiadavky. Tieto požiadavky sa zatiaľ vzťahujú len na prevádzku CAT. V rámci ďalších úloh spojených s tvorbou predpisov pre iné druhy prevádzky sa preskúma obsah týchto ustanovení, pokiaľ ide o ich uplatňovanie v prípade iných druhov prevádzky. Vykonávacími predpismi tohto oddielu:

- sa vymedzuje rozsah pôsobnosti nariadenia,
- sa vymedzujú najčastejšie používané pojmy a výrazy,
- sa vymedzujú zodpovednosti prevádzkovateľov a členov posádky, a
- sa ustanovujú ciele a obsah riadenia rizík spojených s únavou (FRM).

Podčasť FTL, oddiel 2 - Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy

45. Podčasť FTL, oddiel 2 prílohy III (časť ORO) obsahuje osobitné ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na prevádzkovateľov CAT. Týmto oddielom sa pre prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy zavádza povinnosť zaviesť a dodržiavať schémy špecifikácií letových časov, ktoré sú vhodné pre daný druh prevádzky. Schémy špecifikácií letových časov musí pred ich zavedením schváliť príslušný orgán.

46. Na účely zabezpečenia súladu so základným zariadením a podčasťou ORO.FTL môžu prevádzkovatelia použiť príslušné špecifikácie osvedčovania (CS), ktoré vydala agentúra. Podľa článku 22 ods. 2 základného nariadenia v prípade stanovenia individuálnej schémy špecifikácií letových časov je možné sa od týchto špecifikácií osvedčovania odchýliť, iba ak prevádzkovateľ predloží príslušnému orgánu hodnotenie, ktorým sa preukáže, že budú dodržané požiadavky základného nariadenia a tejto podčasti.

47. V tomto oddiele sa vymedzujú základné zložky FTL uvedené v článku Q nariadenia EU-OPS:

- domáca základňa,
- čas letovej služby bez predĺžení,
- možnosť rôznych časov nástupu do služby pre letovú posádku a palubných sprievodcov,
- podmienky, za ktorých je možné predĺžiť čas letovej služby, a limity takýchto predĺžení vrátane možnosti predĺženia času letovej služby z dôvodu prestávky na zemi,
- kumulatívne limity nalietaných hodín a času v službe,
- pohotovostná služba,
- časy odpočinku,

⁸ [Návrh nariadenia o leteckej prevádzke.](#)

- spôsob, akým sa zabezpečí stravovanie členov posádky, a
- požiadavky na uchovávanie záznamov.

Príloha II, časť ARO - Požiadavky na orgány v oblasti leteckej prevádzky, podčasť OPS - Letecká prevádzka

48. Do navrhovanej zmeny a doplnenia časti ARO sú začlenené dva nové články týkajúce sa:
- schválenia individuálnych schém špecifikácií letových časov, ktoré navrhli prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy, a
 - určenia nepravidelných harmonogramov „skorého typu“ alebo „neskorého typu“ pre všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými orgán vykonáva dohľad.

Návrh špecifikácií osvedčovania FTL1, Obchodná letecká doprava v letúnoch – pravidelná a charterová prevádzka

49. Mnoho aspektov FTL sa v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 ponechalo na rozhodnutie členských štátov. Tieto zložky sú ustanovené v návrhu rozhodnutia 201X/XXX/R, CS FTL 1 a odrážajú najlepšie postupy a prevádzkové skúsenosti členských štátov, pričom zohľadňujú vedecké princípy a poznatky. Týmito aspektmi sú:
- čas letovej služby – osobitné podmienky týkajúce sa nočných služieb nasledujúcich po sebe,
 - čas letovej služby – predĺženie času letovej služby bez odpočinku počas letu,
 - čas letovej služby – predĺženie času letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu,
 - rozdelená služba,
 - rôzne formy pohotovostnej služby,
 - minimálny čas odpočinku na kompenzáciu nepravidelného harmonogramu,
 - minimálny čas odpočinku na kompenzáciu rozdielov medzi časovými zónami, a
 - skrátený odpočinok.
50. S cieľom poskytnúť celkový obraz o ochrane pred únavou, ktorá sa dosiahne zavedením vykonávacích predpisov, návrh rozhodnutia obsahujúci CS, AMC a GM sa sprístupní na webovej stránke agentúry. Celkový význam navrhovaných IR je možné v prípade niektorých aspektov FTL pochopiť iba v súvislosti s príslušnými CS.

IV. Prehľad reakcií a vysvetlenie predpisov

Všeobecné

Rozsah pôsobnosti

51. Reakcie na zastrešujúce nariadenie sa sústredili na výnimku pre prevádzku aerotaxi a rozsah takejto prevádzky.
52. Vymedzením prevádzky aerotaxi navrhovaným v zastrešujúcom nariadení sa zavádzajú tieto dve podmienky, ktoré musí prevádzka letúnov v rámci CAT spĺňať, aby bolo možné ju klasifikovať ako prevádzku aerotaxi:
- musí ísť o nepravidelnú prevádzku na objednávku, a
 - musí sa vykonávať s využitím letúnov s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 19 alebo menej cestujúcich.

Navrhované IR uvedené v tomto stanovisku a v príslušných CS 1 sa nevzťahujú na prevádzku aerotaxi. Niektoré zúčastnené strany sa však nazdávajú, že prevádzka

aerotaxi by sa v súlade s článkom Q mala riadiť rovnakými predpismi ako ostatné druhy prevádzky v rámci CAT.

53. Jednopilotná prevádzka, záchranná zdravotná služba letúnov a prevádzka vrtuľníkov sú tiež vyňaté z rozsahu pôsobnosti tohto stanoviska a budú sa nimi zaoberať samostatné úlohy spojené s tvorbou predpisov, ako je uvedené v programe tvorby predpisov agentúry na roky 2012 – 2015⁹.
54. IR, CS, prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) a materiály s usmerneniami (GM) týkajúce sa prevádzky, ktorá je zatiaľ z rozsahu pôsobnosti vyňatá, budú uverejnené neskôr ako výsledok úloh spojených s tvorbou predpisov RMT.0346, RMT.0429 a RMT.0430.

Prechodné opatrenia

55. Niektoré zúčastnené strany navrhovali prechodné opatrenia formou výnimky typu „opt-out“¹⁰. V prípade, že čas medzi nadobudnutím účinnosti a uplatňovaním je dostatočne dlhý, aby mali prevádzkovatelia možnosť prispôbiť sa novým požiadavkám, agentúra sa domnieva, že prechodné opatrenia, pri ktorých sa stanoví dátum uplatňovania jeden rok po nadobudnutí účinnosti, sú vhodnejšie. S ohľadom na možný výrazný negatívny vplyv na náklady pre prevádzkovateľov charterových letov, ako sa uvádza v hodnotení vplyvu právnej úpravy k tomuto stanovisku, agentúra navrhuje, aby mali členské štáty možnosť na základe výnimky typu „opt-out“ rozhodnúť o odložení uplatňovania odseku ustanovujúcom podmienky, za ktorých je možné predĺžiť čas letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu, o viac ako jeden rok.

Schémy špecifikácií letových časov

56. V podčasti FTL, oddiele 2 – Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy, sa pre prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy stanovuje povinnosť zaviesť a dodržiavať schémy špecifikácií letových časov, ktoré sú vhodné pre daný druh prevádzky. Schémy špecifikácií letových časov musí pred ich zavedením schváliť príslušný orgán.
57. Na účely zabezpečenia súladu so základným zariadením a touto podčasťou môžu prevádzkovatelia použiť príslušné CS, ktoré vydala agentúra. Podľa článku 22 ods. 2 základného nariadenia v prípade stanovenia individuálnej schémy špecifikácií letových časov je možné sa od týchto špecifikácií osvedčovania odchýliť, ale len vtedy, ak prevádzkovateľ predloží príslušnému orgánu hodnotenie, ktorým sa preukáže, že budú dodržané požiadavky základného nariadenia a tejto podčasti.
58. V oddiele 2 sa tiež vymedzujú základné zložky FTL uvedené v článku Q nariadenia EU-OPS.
59. Navrhujú sa tieto zmeny a doplnenia prílohy II - Požiadavky na orgány v oblasti leteckej prevádzky (časť ARO) k návrhu nariadenia Komisie o leteckej prevádzke, OPS:
- príslušný orgán schváli schémy špecifikácií letových časov navrhované prevádzkovateľmi, ak sa preukáže ich súlad s týmto nariadením,
 - príslušný orgán uplatní postup podľa článku 22 základného nariadenia, kedykoľvek sa schéma špecifikácií letových časov odchýli od príslušných CS vydaných agentúrou, a
 - príslušný orgán určí nepravidelné harmonogramy „skorého typu“ alebo „neskorého typu“ pre všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými vykonáva dohľad.

⁹ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/programme/2012-2015/RMP%202012-2015%20and%20inventory.pdf>.

¹⁰ Opt-out je typ prechodného opatrenia, ktoré členským štátom poskytuje možnosť odložiť dátum vykonania istého ustanovenia, a to až do zákonom stanovenej lehoty.

Technické požiadavky

Vymedzenia pojmov

60. Na základe reakcií zúčastnených strán sa spresnili vymedzenia niektorých pojmov a boli navrhnuté vymedzenia ďalších pojmov s cieľom zvýšiť zrozumiteľnosť IR.
61. Vymedzenia pojmov sú uvedené v podčasti FTL, oddiele 1 - Všeobecné. Vztahujú sa na všetkých prevádzkovateľov.
62. Vo vymedzení pojmu „**aklimatizovaný**“ sa uvádza, že člen posádky zostáva aklimatizovaný po dobu 48 hodín po odlete, rovnako ako je uvedené v článku Q, ale namiesto odkazu na čas na domácej základni sa vo vymedzení pojmu odkazuje na nový pojem „referenčný čas“. Ďalší stav aklimatizácie je opísaný v tabuľke, pričom sa uznáva, že člen posádky môže byť stále aklimatizovaný na miestny čas časovej zóny odletu, aklimatizovaný na časovú zónu cieľovej destinácie alebo jeho stav aklimatizácie nemusí byť známy, ak sa biologické hodiny pohybujú medzi miestnym časom v mieste odletu a miestnym časom v cieľovej destinácii.
63. Na základe reakcií zúčastnených strán sa zaviedlo vymedzenie nového pojmu „**referenčný čas**“ s cieľom zjednodušiť výpočet maximálneho času letovej služby posádky, ktorá sa pridáva k členom posádky aklimatizovaným na susediace časové zóny.
64. Zaviedli sa ďalšie vymedzenia pojmov:
- pojem „**ubytovanie**“, ktorý sa používa na vymedzenie minimálnych štandardov, pokiaľ ide o zariadenie, ktoré sa musí poskytnúť členom posádky v pohotovostnej službe na letisku a počas rozdelenej služby,
 - pojem „**člen posádky vykonávajúci služobné povinnosti**“, ktorý sa používa v IR pri kumulatívnych obmedzeniach letového času a času v službe,
 - pojem „**miesto na odpočinok**“, ktorým sa vymedzujú minimálne kritériá a účel vybavenia, ktoré sa musia členom posádky poskytnúť na odpočinok počas letu,
 - pojem „**sektor**“, v ktorom sa vysvetľuje, že vzlet a pristátie sa musia zahrnúť do prevádzky, aby bolo možné ich počítať ako sektor, a
 - pojem „**primerané ubytovanie**“, ktorý sa používa na vymedzenie minimálnych štandardov, pokiaľ ide o zariadenia, ktoré sa musia poskytnúť členom posádky za určitých okolností počas rozdelenej služby a počas minimálneho odpočinku na domácej základni medzi dvomi letmi prekračujúcimi viac ako štyri časové zóny.
- Týmto vymedzeniami pojmov sa odstraňujú nejasnosti, a tým sa zvyšuje úroveň harmonizácie.
65. Boli pridané tri definície s cieľom dôkladne vysvetliť požiadavky na ďalší odpočinok na účely kompenzácie kumulatívnych účinkov služieb zahŕňajúcich presun medzi časovými zónami alebo prevádzku počas najmenej priaznivej časti dňa:
- „**presun východ-západ a západ-východ**“ sa týka rotácií s veľkými presunmi medzi časovými zónami v opačnom smere,
 - „**rotácia**“ je séria po sebe nasledujúcich služieb, letových služieb a časov odpočinku mimo domácej základne, táto definícia je nevyhnutná na pochopenie požiadaviek na odpočinok a zodpovedností prevádzkovateľa týkajúcich sa prevádzky zahŕňajúcej veľké presuny medzi časovými zónami, a
 - „**nepravidelný harmonogram**“ sa vzťahuje na tie prípady, keď čas letovej služby alebo kombinácia časov letovej služby narúša členovi posádky možnosť spánku v priebehu optimálneho času na spánok.
66. Na základe reakcií zúčastnených strán sa v definícii nepravidelného harmonogramu zaviedla koncepcia nepravidelného harmonogramu „**skorého typu**“ a „**neskorého typu**“. Vymedzenia pojmov „skorý začiatok“, „neskorý koniec“ a „nočná služba“ použité v dokumente CRD vychádzajú zo zistení štúdií o letovej posádke so základňou

v Spojenom kráľovstve. Jeden z autorov¹¹ týchto štúdií poukázal na skutočnosť, že kultúrne rozdiely súvisiace s pojmami *skorý* a *neskorý* si môžu v iných európskych štátoch vyžadovať úpravy v definíciách. Táto nová koncepcia vyžaduje, aby členské štáty v prípade všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými vykonávajú dohľad, určili, či ide o nepravidelný harmonogram „skorého typu“ alebo „neskorého typu“ (pozri tiež odsek 145).

67. Pôvodne navrhované časové úseky sa v prípade nepravidelných harmonogramov „neskorého typu“ zachovávajú. V porovnaní s nezmenenými definíciami nepravidelných harmonogramov „neskorého typu“, ak členský štát rozhodne, že jeho prevádzkovatelia budú používať nepravidelné harmonogramy „skorého typu“, koniec letovej služby o 23.00 h sa už považuje za neskorý koniec služby. Na základe rovnakej logiky sa časový úsek, počas ktorého sa letová služba považuje za letovú službu so „skorým začiatkom“, končí o 5.59 h, a nie o 6.59 h. Vymedzenie pojmu „nočná služba“ je pre „skorý typ“ aj „neskorý typ“ rovnaké.
68. Ustanovenia týkajúce sa **pohotovostnej služby** v súčasnosti podliehajú právnej úprave členských štátov. Tri vložené definície sa týkajú ustanovení súvisiacich s pohotovostnou službou a vychádzajú z najlepších postupov členských štátov alebo z koncepcie „pohotovostnej služby“ podľa článku Q:
- „**služba na letisku**“ je stav okamžitej pripravenosti na pridelenie služobných povinností, a
 - „**rezerva**“ je stav, počas ktorého je člen posádky k dispozícii na účely pridelenia služobných povinností s najmenej 10-hodinovým predstihom, a
 - „**pohotovosť**“, ktorá pôvodne vychádza z článku Q, je vymedzená presnejšie, pričom v súčasnosti sa rozlišuje medzi „letiskovou pohotovosťou“ a „pohotovosťou, ktorá nie je letiskovou pohotovosťou“.
69. Vzhľadom na očakávanú budúcu úlohu spojenú s tvorbou predpisov pre tieto druhy prevádzky bolo pridané vymedzenie pojmu „**veľmi dlhá prevádzka**“.

Zodpovednosti prevádzkovateľa

70. Zodpovednosti prevádzkovateľa uvedené v odseku ORO.FTL.110 vychádzajú buď priamo z ustanovení odseku o zodpovednostiach prevádzkovateľov v článku Q, alebo sú nepriamo odvodené od požiadaviek na prevádzkovateľov uvedených v článku Q.

Zodpovednosti člena posádky

71. Zodpovednosť člena posádky nevykonávať povinnosti na palube lietadla, ak vie alebo sa domnieva, že trpí únavou, ako sa uvádza v bodoch 7.f. a 7.g. prílohy IV k základnému nariadeniu, sa už upravuje v odseku CAT.GEN.MPA.100 nariadenia č. XXX/2012. Odkaz na tento odsek sa dodatočne vložil do oddielu 1, pričom sa zároveň zdôrazňuje, že členovia posádky majú optimálnym spôsobom využiť možnosti a miesta na odpočinok a správne si naplánovať a využiť čas odpočinku.

Riadenie rizík spojených s únavou (FRM)

72. Organizácia ICAO definovala systém riadenia rizík spojených s únavou ako „*prostriedok založený na údajoch na nepretržité monitorovanie a riadenie bezpečnostných rizík spojených s únavou vychádzajúci z vedeckých princípov a poznatkov, ako aj z prevádzkových skúseností, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby príslušný personál vykonával svoje služobné povinnosti v primerane bdelom stave.*“ Podľa príručky systému riadenia rizík spojených s únavou organizácie ICAO pre regulačné orgány systém FRM

¹¹ [CRD 2010-14](#) Dodatok III. Vedecké správy: Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutia usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Mick Spencer.

uplatňuje zásady a procesy riadenia bezpečnosti a aktívne sa snaží identifikovať možnosti na zlepšenie prevádzkových postupov a znížiť riziko, ako aj identifikovať nedostatky a negatívne javy. Štruktúra FRM vychádza z modelu systému riadenia bezpečnosti (SMS).

73. Odsek ORO.GEN.200 nariadenia č. XXX/2012 obsahuje požiadavku na integrovaný systém riadenia. Agentúra sa domnieva, že riadenie rizík spojených s únavou (FRM) by sa malo začleniť do systému riadenia organizácie ako integrovaná súčasť riadenia bezpečnosti. Tento názor sa premietol do odseku ORO.FTL.120. V odseku je vymedzený cieľ FRM, konkrétne zabezpečenie súladu so základnými požiadavkami bodov 7.f., 7.g. a 8.f. prílohy IV k základnému nariadeniu. Pokiaľ sa to vyžaduje, FRM sa opíše v prevádzkovej príručke. Požiadavky na FRM a jeho zložky sú v súlade s príslušnou prílohou 6 k dohovoru ICAO.
74. Výslovná požiadavka na FRM je uvedená v odseku ORO.FTL.210 v oddiele 2 podčasti FTL. FRM je povinné, ak chce prevádzkovateľ uplatňovať maximálny čas letovej služby v trvaní 12 hodín pre členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy, pričom na v bode 3 návrhu CS.FTL.1.235 sa umožňuje uplatňovať ustanovenia týkajúce sa skráteného odpočinku iba v rámci FRM. V návrhu CS.FTL.1.235 bode 2 písm. a) sa tiež vyžaduje, aby prevádzkovatelia monitorovali vplyv rotácií a kombinácií rotácií na únavu posádky a v navrhovanom odseku AMC1 ORO.FTL.110 písm. b) sa prevádzkovateľom radí, aby aktívne riadili časy letovej služby, ktoré trvajú viac ako 10 hodín a prekrývajú sa alebo zasahujú do časového úseku od 22.00 h do 4.00 h.
75. Uplatňovanie FRM sa však odporúča, pričom FRM môže byť zároveň užitočným nástrojom na preukázanie dodržiavania povinností vymedzených v odseku ORO.FTL.110, najmä s písmenom b). V tomto písme sa od prevádzkovateľov vyžaduje, aby zabezpečili také plánovanie časov letových služieb, ktorým sa zabráni únave členov posádky, aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností.

Školenie na zvládanie únavy

76. V súlade s odbornými odporúčaniami¹² sa v novej požiadavke v oddiele 2 zavádza pre prevádzkovateľov CAT povinnosť poskytovať členom posádky, zamestnancom zodpovedným za rozpisy služieb a príslušným riadiacim pracovníkom počiatočné a pravidelné školenia na zvládanie únavy. Od zavedenia tohto opatrenia sa očakáva zvýšenie bezpečnosti, dokonca aj v prípade prevádzky, ktorá je v úplnom súlade s predpísanými FTL, pretože školenie na zvládanie únavy zvýši informovanosť o nebezpečenstve únavy v rámci celej riadiacej štruktúry prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy.

Domáca základňa

77. Povinnosť prevádzkovateľa prideliť každému členovi posádky domácu základňu vychádza z článku Q a je premietnutá v odseku ORO.FTL.200. Ani definícii domácej základne, ani v tomto vykonávacom predpise sa nestanovuje, či by domácou základňou malo byť jediné letisko. Keďže však koncepciu domácej základne na jednom letisku nepochybne používa väčšina prevádzkovateľov, v ustanoveniach v navrhovanom odseku CS FTL.1.200 sa zohľadnili obavy, podľa ktorých zmeny domácej základne a prevádzka z viac ako jedného letiska v rámci systému viacerých letísk spôsobuje dodatočnú únavu, pričom sa spresnilo, že domácou základňou by malo byť jedno pridelené letisko s veľmi trvalým charakterom. V prípade zmeny domácej základne navrhované CS počítajú s rozšírením predĺženého odpočinku na zotavenie pred začiatkom služby na novej domácej základni na pôvodných 72 hodín vrátane 3 miestnych nocí. Čas cesty medzi starou a novou domácou

¹² [CRD 2010-14](#) Dodatok III. Vedecké správy: Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutia usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Alexander Gundel.

základňou sa tiež počíta. Vyžaduje sa preto, aby sa čas cesty medzi bývalou a novou domácou základňou považoval za zaeľovanie alebo za čas letovej služby.

78. Uznáva sa však potreba niektorých prevádzkovateľov používať systém viacerých letísk ako domácej základne, a to poskytnutím možnosti výberu regulačného nástroja. Začlenením tohto ustanovenia do CS sa zabezpečuje flexibilita v rámci postupu pre odchýlky, ktorý je opísaný v článku 22 ods. 2 základného nariadenia.

Čas letovej služby

a- Maximálny čas letovej služby — používanie tabuliek

79. Maximálny čas základnej letovej služby aklimatizovaných členov posádky je uvedený v tabuľke, ktorej používanie je jednoduché. Stanovením maximálneho času letových služieb pomocou tabuliek sa odstraňujú nejasnosti, ktoré mohli mať členovia posádky a iní pracovníci podieľajúci sa na dennej prevádzke, pokiaľ ide o výklad právneho odseku, ktorý obsahoval vzorec s viacerými premennými, konkrétne krátením času letovej služby z dôvodu zasahovania do doby najnižšej dennej výkonnosti a krátením času letovej služby z dôvodu počtu sektorov. Tento prístup podporila väčšina zúčastnených strán.

b- Maximálny čas letovej služby — základné hodnoty

80. Hodnoty času základnej letovej služby uvedené v tejto tabuľke sú odvodené z článku Q. Hoci stanovenie základnej hodnoty 13 hodín času letovej služby, ktorá sa začína počas najpriaznivejšej časti dňa, je pôvodne výsledkom spoločenskej diskusie v priebehu procesu prípravy článku Q, táto hodnota má vedecké opodstatnenie¹³. V odbornej literatúre v tejto oblasti dokonca existujú náznaky, v ktorých sa uvádza, že časy letovej služby v trvaní 14 hodín počas najpriaznivejšej časti dňa sú bezpečné. So základnou hodnotou 13 hodín súhlasí väčšina zúčastnených strán.

c- Skrátenie času letovej služby z dôvodu doby najnižšej dennej výkonnosti a počtu sektorov

81. Na základe vedeckého preskúmania¹⁴ oznámenia NPA 2010-14 sa navrhuje predĺženie časového úseku v prípade prevádzky zasahujúcej do nočných hodín. Toto odporúčanie sa prijalo a zohľadnilo v tabuľke maximálneho času základnej letovej služby. Časový úsek, počas ktorého sa základné maximum obmedzuje na 11 hodín, sa predĺžil. V súčasnosti zasahuje do 12-hodinového úseku od 17.00 h do 5.00 h. Táto hodnota maximálneho času základnej letovej služby začínajúcej počas najmenej priaznivej časti dňa sa postupne zvyšuje na 13-hodinové maximum v prípade služby začínajúcej medzi 6.00 h a 13.29 h. V čase od 13.30 h do 16.59 h sa maximálny čas letovej služby následne znova postupne skracuje.
82. Na základe všeobecne známeho prístupu podľa článku Q tabuľka s maximálnymi časmi základnej letovej služby skracuje maximálny čas letovej služby o 30 minút pre každý sektor počínajúc tretím sektorom. Hoci na základe preskúmania odbornej literatúry sa nestanovili presné hodnoty, ktoré by zohľadňovali vplyv viac ako štyroch sektorov na únavu, agentúra navrhuje zachovanie 30-minútového krátenia sektorov počínajúc šiestym sektorom s cieľom dosiahnuť aspoň maximálny čas letovej služby v trvaní 9 hodín, kým nebudú vykonané ďalšie vedecké štúdie. Toto vylepšenie existujúcich ustanovení, pokiaľ ide o skracovanie sektorov, podporila väčšina zúčastnených strán.

¹³ [CRD 2010-14](#) Dodatok III. Vedecké správy: Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutia usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Mick Spencer.

¹⁴ [CRD 2010-14](#) Dodatok III. Vedecké správy: Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutia usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Mick Spencer, záverečná správa - Alexander Gundel, záverečná správa - Philippe Cabon.

d-Tabuľka časov letovej služby pre neaklimatizovanú posádku

83. V ďalšej tabuľke je stanovený maximálny čas dennej letovej služby pre členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy. Pre 2-sektorovú prevádzku bolo obmedzenie stanovené na 11 hodín, rovnako ako v tabuľke pre aklimatizovaných členov posádky, pričom sa uplatňuje skrátenie o 30 minút pre každý sektor počínajúc tretím sektorom. Toto 11-hodinové obmedzenie vychádza z predpokladu, že členovi posádky sa pridelená letová služba môže začínať počas nemenej priaznivej časti dňa z hľadiska jeho individuálnych biologických hodín.
84. V tretej tabuľke sa obmedzuje maximálny čas letovej služby pre členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy, na 12 hodín, pokiaľ sa prevádzka monitoruje v rámci FRM. Uvedené skutočnosti vychádzajú z logiky, že v závislosti od osobitných okolností takejto prevádzky (t. j. optimálneho načasovania možností odpočinku atď.) by mohol byť člen posádky počas priaznivej časti dňa z hľadiska jeho biologických hodín pri nástupe do takejto služby úplne oddýchnutý, a to aj v prípade, že stav jeho aklimatizácie nie je známy. Takáto situácia by si však vyžadovala nepretržité monitorovanie, preto musia prevádzkovatelia, ktorí chcú uplatňovať uvedené ustanovenie, povinne zaviesť FRM.

e-Predĺžený čas letovej služby

85. Všeobecné podmienky, za ktorých je možné predĺžiť čas letovej služby bez odpočinku počas letu, sú premietnuté v odseku ORO.FTL.205 písm. d) a sú podobné ako podmienky na predĺženie času letovej služby podľa článku Q. Tabuľka hodnôt maximálnych časov letovej služby podľa času začiatku služby, ktorá je ľahko zrozumiteľná pre používateľov, je súčasťou príslušného návrhu CS. V tejto tabuľke sú zohľadnené vedecké odporúčania, aby sa predlžovanie času letovej služby bez prijatia ďalších zmierňovacích opatrení obmedzilo na priaznivé časy začiatku služby. Zvýšenie bezpečnosti v tomto prípade spočíva v tom, že CS umožňuje predĺženie času letovej služby iba v prípade služby začínajúcej po 6.15 h. V prípade 5-sektorovej prevádzky je možné predĺžiť čas letovej služby, iba ak sa služba začína pred 14.30 h, v prípade 3 a 4-sektorovej prevádzky, ak sa služba začína pred 16.30 h, a v prípade 1 a 2-sektorovej prevádzky, ak sa služba začína pred 19.00 h. Toto opatrenie podporili všetky skupiny zúčastnených strán s výnimkou organizácií posádok, ktoré sa vyjadrili, že na základe údajov niekoľkých vedeckých štúdií by sa obmedzenie času letovej služby v prípade nočných letov malo namiesto 11 hodín stanoviť na 10 hodín.
86. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť fakt, že štúdie¹⁵, ktoré sa citujú s cieľom odôvodniť požiadavku maximálneho času letovej služby v noci v trvaní 10 hodín, sa uskutočnili vo veľmi osobitných prevádzkových podmienkach a je otáznе, či sú reprezentatívne pre oblasť, ktorú reguluje článok Q nariadenia EU-OPS.

f-Ďalšie obmedzenia nočných služieb

87. Okrem uvedených obmedzení sa po sebe nasledujúce nočné služby obmedzujú na 4 sektory v rámci jednej služby a v navrhovaných AMC k odseku ORO.FTL.110 písm. b) sa prevádzkovateľom odporúča, aby aktívne riadili únavu spôsobenú letovou službou v trvaní viac ako 10 hodín, ktoré sa kryjú alebo zasahujú do časového úseku od 22.00 h do 4.00 h. Týmto návrhom sa poukazuje na význam hodnotenia vplyvu každej nočnej služby pridelennej každému členovi posádky na únavu, a to nielen prostredníctvom analýzy dĺžky trvania služby a času nástupu do služby, ale aj zohľadnením ostatných faktorov, ako napr. skutočnosti, či je čas odpočinku pred nočnou službou v rámci konkrétneho rozpisu služieb optimálny na spánok atď.

¹⁵ - Powell D., Spencer M. B., Holland D., Petrie K. J. (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations. *Aviat. Space Environ. Med*, 79(11), s. 1047 - 1050.

- Spencer M. B. a Robertson K. A. (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia. Správa DERA č. DERA/CHS/PPD/CR980207.

88. Touto požiadavkou sa v kombinácii s povinným školením v oblasti FRM zvýši informovanosť pracovníkov zodpovedných za rozpisy služieb. Takisto sa poskytne orgánom nástroj na monitorovanie uplatňovania zásad riadenia bezpečnosti v systéme rozpisov služieb daného prevádzkovateľa.

g-Ďalšie obmedzenia skorých začiatkov služieb

89. Všeobecne sa uznáva, že každá služba obmedzujúca možnosti spánku v čase, ktorý je optimálny pre regeneratívny spánok (počas doby najnižšej dennej výkonnosti), sa prejaví na prechodnej a nahromadenej únave. Prechodné účinky skorého začiatku služby sa zmierňujú skrátením maximálneho času letovej služby, ktorá sa začína skoro. Takisto sa uznáva, že striedanie neskorých a skorých služieb je mimoriadne únavné.
90. V rámci preskúmania existujúcej vedeckej literatúry v priebehu vedeckého hodnotenia dokumentu NPA 2010-14 sa nezistilo, že obmedzenie počtu služieb so skorým začiatkom v rámci jedného bloku služieb by v skutočnosti malo pozitívny vplyv na stupeň únavy. Z tohto dôvodu, aby prevádzkovatelia nerozpisovali služby spôsobom, ktorý by zahŕňal únavné striedanie skorých a neskorých služieb, sa agentúra rozhodla, že nebude obmedzovať počet služieb so skorým začiatkom v rámci jedného bloku služieb. Namiesto toho sa v navrhovanom CS FTL.1.235 požaduje dodatočný odpočinok pre členov posádky, ktorí vykonávajú 4 alebo viac služieb so skorým začiatkom medzi 2 predĺženými časmi odpočinku na zotavenie a v prípade striedaní služieb s neskorým koncom/nočných služieb a služieb začínajúcich skoro.
91. Tento prístup podporila väčšina zúčastnených strán a uznalo sa, že predstavuje zlepšenie bezpečnosti.

h-Odpočinok počas letu

92. V navrhovanom IR týkajúcom sa maximálneho času dennej letovej služby s využitím predĺžení z dôvodu odpočinku počas letu sa opisujú aspekty, ktoré je potrebné pri stanovovaní podmienok týchto predĺžení v rámci schémy špecifikácií letových časov vziať do úvahy, konkrétne:

- počet sektorov, cez ktoré sa letí,
- minimálny čas odpočinku počas letu pre každého člena posádky,
- druh miest na odpočinok, a
- rozšírenie základnej letovej posádky.

Keďže predĺženie času letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu upravuje tzv. ustanovenie článku 8, agentúra sa musela spoľahnúť na prevádzkové skúsenosti členov skupiny na tvorbu predpisov, existujúce vnútroštátne ustanovenia, pripomienky zúčastnených strán k oznámeniu NPA 2010-14, reakcie zúčastnených strán na príslušný dokument CRD a existujúcu vedeckú literatúru. Normatívne zložky sú kompletne opísané v rámci CS s cieľom umožniť flexibilitu, ak sa preukáže rovnaká úroveň ochrany.

93. Ustanovenia v značnej miere vychádzajú zo správy TNO¹⁶, najucelenejšieho vedeckého preskúmania medzinárodnej literatúry a databáz venovaných štúdiu a analýze kvality rozličných miest na odpočinok počas letu, pokiaľ ide o úžitok zo spánku, bdelosť a výkonnosť.
94. Navrhované CS nie sú presným prepisom údajov správy TNO, ale sú premietnutím odporúčaní správy do praxe. V predpise sa charakterizuje maximálny čas dennej letovej služby s využitím predĺženia z dôvodu odpočinku počas letu ako funkcia kvality miesta na odpočinok počas letu a počtu ďalších pilotov na palube. V rámci navrhovaným hodnôt sa

¹⁶ Simons M a Spencer MB (2007). Extension of flying duty period by in-flight relief. Správa TNO, TNO DV 2007 C362, TNO Defence and Security, Soesterberg, Holandsko.

primeraným spôsobom zohľadňuje priemerný čas, ktorý uplynie skôr, ako môžu ďalší členovia posádky využiť cestovnú fázu letu na svoj odpočinok počas 3-sektorovej letovej služby. Čím je čas letu v rámci jednej letovej služby dlhší, alebo inak povedané, čím v menšom počte sektorov prebieha prevádzka v rámci jednej letovej služby, tým viac času je k dispozícii na odpočinok počas letu. Preto je možné obmedzenia času letovej služby zvýšiť až o jednu hodinu, ak jeden sektor trvá dlhšie ako 9 hodín nepretržitého letového času a čas letovej služby nemá viac ako 2 sektory.

95. V uvedených obmedzeniach sa nezohľadňuje doba najnižšej dennej výkonnosti. Tento prístup bol vybraný v záujme zachovania jednoduchosti a ľahkého uplatňovania predpisu. Vychádza z prevádzkových skúseností niektorých prevádzkovateľov, ktorí používajú podobné ustanovenia niekoľko rokov. V poslednom čase niektoré členské štáty využívajú túto metódu podľa článku 8 nariadenia EU-OPS. Keďže pri odpočinku počas letu v nočných hodinách je vyššia pravdepodobnosť regeneratívneho spánku, agentúra usudzuje, že kompenzuje väčšie predĺženie, ktoré sa uplatňuje pri letovej službe zasahujúcej do doby najnižšej dennej výkonnosti.

i- Odpočinok počas letu — miesta na odpočinok

96. Návrh CS FTL.1.205 3 obsahuje riešenia všetkých uvedených aspektov, pričom v prvom rade sa v ňom vymedzujú tri typy miest na odpočinok počas letu. Technické špecifikácie miest na odpočinok, ktoré boli vybrané pre tieto navrhované CS, vychádzajú zo správy TNO. V navrhovaných CS sa pôvodne nepočítalo s využívaním alternatívnych spôsobov na účely predĺženia času letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu. Niektoré zúčastnené strany kritizovali skutočnosť, že odpočinok počas letu na sedadlách v turistickej triede sa neuznáva. Zdôraznilo sa, že niektoré charterové lety do dovolenkových destinácií mimo územia EÚ by pri navrhovaných CS nebolo možné uskutočniť alebo by z ekonomického hľadiska neboli rentabilné. Keďže je možné, že tento druh prevádzky by začali vykonávať prevádzkovatelia z tretích krajín, čím by sa občania EÚ vystavili potenciálne vyššiemu riziku v porovnaní s rizikom spojeným s odpočinkom počas letu na sedadlách v turistickej triede, ktoré v súčasnosti používa mnoho prevádzkovateľov EÚ, agentúra navrhuje dodatočné prechodné obdobie, počas ktorého sa prevádzkovatelia môžu novej požiadavke prispôbiť. V tejto fáze však na základe dostupných údajov používanie sedadiel v turistickej triede na účely odpočinku počas letu nie je opodstatnené.

j- Odpočinok počas letu — minimálna dĺžka

97. V navrhovaných CS týkajúcich sa odpočinku počas letu sa počíta s obmedzením možnosti využívania odpočinku počas letu na účely predĺženia maximálneho času letovej služby v prípade prevádzky v rozsahu do 3 sektorov. Minimálna *nepretržitá* dĺžka odpočinku počas letu je stanovená na 90 po sebe nasledujúcich minút a na 2 hodiny pre tých členov letovej posádky, ktorí riadia lietadlo pri pristávaní. V prípade letovej posádky nie je potrebné bližšie vymedzovať dĺžku odpočinku počas letu pre každého jednotlivého člena posádky. Čas v priebehu letu je rozdelený, či už rovnomerne alebo nerovnomerne, na 3 časti v prípade, že je potrebný jeden ďalší pilot, a na 2 časti, ak sú potrební dvaja ďalší piloti na zabezpečenie plánovaného času letovej služby. Tento návrh vychádza z príspevkov zúčastnených strán, ktoré opisujú prevádzkové skúsenosti a existujúce vnútroštátne ustanovenia.

k- Odpočinok počas letu — palubní sprievodcovia

98. Keďže počet palubných sprievodcov býva rôzny a pri prevádzke s predĺženým časom letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu sa nevyžaduje posilnenie palubných sprievodcov, prístup, ktorý sa uplatňuje, pokiaľ ide o predĺženia času letovej služby pre letovú posádku z dôvodu odpočinku počas letu, nie je možné uplatniť v prípade palubných sprievodcov. Preto sa do príslušných CS vložila tabuľka, v ktorej sa vymedzuje minimálna dĺžka trvania odpočinku počas letu pre každého palubného sprievodcu ako funkcia dĺžky trvania letovej služby a charakteru miesta na odpočinok. Hodnoty v tejto

tabuľke vychádzajú z vedeckých odporúčaní¹⁷, sú však prísnejšie v tom zmysle, že sa nimi stanovuje strop predĺženia času letovej služby, ktorý je možné dosiahnuť pri využití miest druhej a tretej triedy na odpočinok počas letu.

99. Minimálna nepretržitá dĺžka odpočinku počas letu v prípade palubných sprievodcov je stanovená na 90 minút, pričom v tabuľke sú zohľadnené tieto skutočnosti:
- každý člen posádky musí mať každých 24 hodín možnosť spánku v celkovej dĺžke 8 hodín, a
 - 1 hodina regeneratívneho spánku sa počíta ako 2 hodiny dodatočnej bdelosti.
100. Kvantitatívna odchýlka od hodnôt odporúčaných pre pilotov v správe TNO, najmä v prípade veľkých predĺžení, je opodstatnená, pretože hoci sa uznáva, že palubní sprievodcovia nesú dôležitú zodpovednosť za bezpečnosť lietadla a jeho cestujúcich, nie je pravdepodobné, že by potrebovali zotrvať v rovnakom stave bdelosti, ako sa vyžaduje u členov letovej posádky, ktorí riadia lietadlo počas pristávania¹⁸.

l- Nepredvídané okolnosti počas letu — rozhodnutie veliteľa

101. Všeobecné podmienky a okolnosti, za ktorých môže veliteľ zmeniť obmedzenia vzťahujúce sa na čas letovej služby a na požiadavky na odpočinok, vychádzajú z ustanovení článku Q, ktoré sa týkajú rozhodnutia veliteľa, a zostávajú v rámci týchto všeobecne známych obmedzení zachované. Na základe prevádzkových skúseností a príspevkov zúčastnených strán bol existujúci predpis upravený a rozšírený tak, aby v ňom boli pokryté aj dve ustanovenia článku 8, konkrétne predĺženia času letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu a rozdelenú službu. Požiadavky týkajúce sa podávania správ sa transponovali z článku Q. Správy sa zachovávajú v súlade s požiadavkami na uchovávanie záznamov (pozri tiež odsek 150).
102. Okrem toho sa od prevádzkovateľov vyžaduje, aby zaviedli postupy stanovujúce, akým spôsobom sa vykoná rozhodnutie veliteľa. V rámci rozsiahlych navrhovaných GM sa poskytujú usmernenia týkajúce sa faktorov, ktoré by prevádzkovatelia mali aspoň zväžiť pri vypracúvaní spôsobov výkonu rozhodnutia veliteľa. Opis nerepresívneho procesu pre prípady výkonu rozhodnutia veliteľa sa uvedie v prevádzkovej príručke.
103. Rovnako ako v článku Q sa môže maximálny čas základnej nepredĺženej dennej letovej služby zvýšiť o 2 hodiny, pokiaľ sa letová posádka neposilní. V prípade posilnenej letovej posádky je povolené zvýšenie o 3 hodiny. To isté platí pre čas letovej služby predĺžený z dôvodu odpočinku počas letu a pre rozdelenú službu. Ustanovenie, na základe ktorého sa umožňuje pokračovanie letu do plánovaného alebo náhradného miesta pristátia, ak sa v záverečnom sektore a po vzlete vyskytnú nepredvídané okolnosti, ktorých výsledkom bude prekročenie povoleného predĺženia letovej služby, sa zachovalo. Minimálny odpočinok je možné skrátiť, nesmie však byť kratší ako 10 hodín. Požiadavky na podávanie správ o rozhodnutí veliteľa sú podobné ako požiadavky článku Q.
104. Potenciálne zvýšenie bezpečnosti sa v tomto prípade zabezpečí prostredníctvom kombinácie povinného školenia v oblasti FRM opísanom v odseku 76 a novej požiadavky vzťahujúcej sa na prevádzkovateľov na zavedenie nerepresívnych postupov pre výkon rozhodnutia veliteľa a ich začlenenie do prevádzkovej príručky.

m- Nepredvídané okolnosti počas letu — neskorý nástup do služby

¹⁷ Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutie usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Philippe Cabon.

¹⁸ Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutie usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Mick Spencer.

105. Na účely prevádzkovej flexibility a zohľadnenie situácií, ako je nemožnosť prevádzky lietadla krátko pred nástupom do služby, boli do navrhovaných CS začlenené ustanovenia týkajúce sa „neskorého nástupu do služby“. Viacero zúčastnených strán navrhlo začlenenie ustanovení, ktorými sa upravujú podmienky krátkodobého opätovného plánovania v prípade nepredvídaných okolností pred nástupom do služby. Hoci nie sú k dispozícii vedecké dôkazy, návrh sa riadi vedeckými odporúčaniami a stanoviskom¹⁹ a je založený na prevádzkových skúsenostiach a existujúcich vnútroštátnych predpisoch. Podľa navrhovaných CS môže prevádzkovateľ využiť túto flexibilitu, iba ak sú postupy pre neskorý nástup do služby uvedené v prevádzkovej príručke a ak je stanovený čas na oznámenie, na základe ktorého môže člen posádky pokračovať v odpočinku v prípade uplatnenia postupu pre neskorý nástup do služby.

n-Rôzne obmedzenia pre palubných sprievodcov a pilotov

106. Ustanovenie článku Q, na základe ktorého sa umožňuje predĺženie času letovej služby palubných sprievodcov o rozdiel medzi nástupom palubných sprievodcov do služby a nástupom pilotov do služby, pokiaľ tento rozdiel nepresahuje 60 minút, sa zachovalo. V IR sa takisto objasňuje, že maximálny čas dennej letovej služby palubných sprievodcov je založený na čase, ku ktorému sa letová posádka hlási k nástupu do letovej služby, pričom čas letovej služby sa začína nástupom palubných sprievodcov do služby. V opačnom prípade môže čas nástupu do služby 60 minút pred letovou posádkou viesť k tomu, že maximálny čas dennej letovej služby palubných sprievodcov bude o hodinu kratší z dôvodu skrátenia času letovej služby v skorých ranných hodinách. S cieľom predísť nesprávnemu výkladu bolo pridané vysvetlenie, ktorým sa obmedzuje používanie tohto ustanovenia na prípady, v ktorých palubní sprievodcovia potrebujú na svoju predletovú prípravu viac času. Hoci únava vplyva rovnako na palubných sprievodcov, ako aj na pilotov, je nepravdepodobné, že palubní sprievodcovia budú musieť zotrvať v rovnakom stave bdlosti, ako sa vyžaduje u tých členov posádky, ktorí riadia lietadlo pri pristávaní.²⁰

Letový čas a čas v službe

107. Letový čas a čas v službe sa premietol do odseku ORO.FTL.210, pričom obmedzenia sú transponované z článku Q. Na základe príspevkov zúčastnených strán agentúra vložila ďalšie dve obmedzenia. Hoci je k dispozícii len málo vedeckých dôkazov týkajúcich sa normatívnych obmedzení kumulatívnej služby, najmä z toho dôvodu, že kumulatívne účinky služby spojené s únavou vo veľkej miere závisia od spôsobu, ako sa tieto služby kombinujú, agentúra pristúpila na požiadavky zúčastnených strán, aby sa zaviedlo dodatočné obmedzenie 110 hodín počas 14 dní služby a pohyblivé obmedzenie letových časov 1 000 hodín v priebehu 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov.

a-Obmedzenie dennej služby

108. Agentúra sa domnieva, že dodatočným obmedzením dennej služby by sa bezpečnosť nezvýšila. Denná aktivita členov posádky je obmedzená maximálnym časom dennej letovej služby. Denná služba sa prejaví na únave, iba ak členovia posádky vykonávajú iné ako letové povinnosti (t. j. školenie, administratívne úlohy, zadelovanie). Tento vplyv sa však zohľadnil v požiadavkách na odpočinok (pozri tiež odseky 128 a 129). Minimálny čas odpočinku pred každou letovou službou je taký dlhý ako predchádzajúca služba.

b-Obmedzenie 7-dňovej služby a obmedzenie 28-dňovej služby

¹⁹ Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutie usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Mick Spencer.

²⁰ Poskytnutie vedeckých posudkov na účely predloženia hodnotenia oznámenia NPA o obmedzeniach letového času (FTL) a poskytnutie usmernení a poradenstva skupine pre posudzovanie pre oblasť FTL - záverečná správa - Mick Spencer.

109. Obmedzenia 60 hodín služby každých 7 po sebe nasledujúcich dní a 190 hodín služby každých 28 po sebe nasledujúcich dní podľa článku Q sa zachovali.

c- Obmedzenie 14-dňovej služby

110. Okrem uvedených obmedzení sa kumulatívna služba obmedzuje na 110 hodín každých 14 po sebe nasledujúcich dní. Viacero pripomienkujúcich účastníkov vyžadovalo, aby bolo obmedzenie stanovené na úroveň 100 hodín. Agentúra sa však domnieva, že navrhované obmedzenie 110 hodín služby každých 14 po sebe nasledujúcich dní v kombinácii s dodatočnými vylepšenými podmienkami týkajúcimi sa predĺženého odpočinku na zotavenie (pozri tiež odsek c- „Pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie“ v kapitole o časoch odpočinku) je ako opatrenie proti nahromadenej únave postačujúce.

d- Dodatočné kĺzavé obmedzenie 1 000 hodín letu v priebehu 12 po sebe nasledujúcich mesiacov

111. Hoci nie sú k dispozícii vedecké dôkazy, ktorými by sa odôvodnili konkrétne obmedzenie hodín letu v priebehu 12 mesiacov, vedci, ktorých agentúra najala na účely hodnotenia oznámenia NPA 2010-14, zastávajú názor, že kĺzavé obmedzenie je nevyhnutné, aby sa zabránilo nadmernému počtu hodín počas 12 mesiacov. Tento názor zastáva aj väčšina zúčastnených strán. Obmedzenie 1 000 hodín letu každých 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov sa vložilo do IR. Výhodou tohto dodatočného obmedzenia je posilnenie požiadavky článku Q, aby boli služby rozložené tak rovnomerne, ako je to možné, a aby sa zabránilo nahromadeniu 1 300 hodín letu v priebehu 12 kalendárnych mesiacov (t. j. 13-krát 100 hodín letu každých 28 dní).

Zaďelovanie

112. Všeobecne známe ustanovenia článku Q týkajúce sa zaďelovania sa naďalej uplatňujú. S cieľom zabezpečiť lepšiu štruktúru predpisu sa agentúra rozhodla venovať zaďelovaniu osobitný odsek namiesto toho, aby sa tomuto aspektu venovala v rámci odseku, ktorý sa týka času letovej služby.

Rozdelená služba

113. Podľa článku 8 sa v rôznych členských štátoch uplatňujú rôzne ustanovenia, ktorými sa upravuje rozdelená služba. Táto rôznorodosť pravdepodobne odráža rôzne prevádzkové potreby. Na zachovanie istého stupňa flexibility do navrhovaných CS sa vkladá harmonizovaný návrh, aj keď primárne vychádza zo súčasnej právnej úpravy jedného členského štátu. V IR sa uvádzajú iba tie aspekty rozdelenej služby, ktoré sa musia uviesť v schéme špecifikácií letových časov:

- minimálna dĺžka prestávky na zemi, a
- predĺženie času letovej služby po zohľadnení dĺžky prestávky a miest na odpočinok, ktoré majú členovia posádky k dispozícii.

Vo vykonávacích predpisoch sa tiež ustanovuje, že prestávka na zemi sa počíta ako plný čas letovej služby a že rozdelená služba nesmie nasledovať po skrátrenom odpočinku.

114. Tieto základné požiadavky sú ďalej rozpracované v navrhovaných CS, ktoré sú uvedené ďalej:

- Prestávka na zemi v rámci času letovej služby trvá najmenej 3 po sebe nasledujúce hodiny.
- Do prestávky sa nepočíta čas na výkon služobných povinností pred letom a po lete, ani čas na cestovanie, ktorý je vypočítaný na minimálne 30 minút.
- Maximálny (nepredĺžený) čas základnej letovej služby je možné zvýšiť až o 50 % prestávky.
- V prípade prestávky, ktorá trvá 6 alebo viac hodín, alebo prestávky, ktorá zasahuje do doby najnižšej dennej výkonnosti, sa členom posádky musí poskytnúť primerané ubytovanie.

- Vo všetkých ostatných prípadoch:
 - sa ubytovanie poskytuje, a
 - čas skutočnej prestávky, ktorá trvá viac ako 6 hodín, alebo čas prestávky, ktorý zasahuje do doby najnižšej dennej výkonnosti, sa nepočíta ako predĺženie času letovej služby.
- Rozdelenú službu nie je možné kombinovať s odpočinkom počas letu.

Pohotovostná služba, služba na letisku a rezerva

115. Keďže pohotovosť je opatrenie, ktoré sa používa na zvládanie nepredvídaných okolností, v súčasnosti sa v súlade s článkom 8 riadi širokou škálou vnútroštátnych ustanovení. Iba niektoré aspekty pohotovosti sú normatívne upravené článkom Q. Tieto základné požiadavky sa opakujú v odseku ORO.FTL.225. Na to, aby členovia posádky mali možnosť naplánovať si primeraný odpočinok, všetky druhy pohotovosti sa musia uviesť v rozpise služieb a čas začiatku a konca pohotovosti sa musí stanoviť a oznámiť vopred. Aspekty, ktoré podliehajú ustanoveniam článku 8, sú uvedené v CS s cieľom čiastočne zachovať flexibilitu, ktorá existuje v súčasnosti.

a-Pohotovostná služba na letisku

116. V prípade letiskovej pohotovosti sa v IR zachovala požiadavka článku Q na poskytnutie ubytovania členovi posádky a kompletne započítanie služby na letisku ako času služby. Navrhované CS vyplňajú medzeru článku Q, pretože sa v nich uvádza, že:

- po pohotovostnej službe na letisku, ktorá nemá za následok pridelenie letovej služby, musí nasledovať čas odpočinku,
- maximálny čas letovej služby sa skráti o čas strávený v pohotovostnej službe, ktorá presahuje 4 hodiny alebo prebieha v časovom úseku od 22.00 h do 7.00 h, a
- maximálna kombinovaná dĺžka pohotovostnej služby na letisku a prideleného maximálneho času základnej letovej služby je 16 hodín.

117. Tento 16-hodinový strop sa však nevzťahuje na pridelenie letovej služby v prípade rozdelenej služby alebo v prípade poskytnutia odpočinku počas letu.

118. Dané ustanovenia týkajúce sa pohotovostnej služby na letisku podporuje väčšina zúčastnených strán. Sú reštriktívnejšie ako väčšina súčasne uplatňovaných vnútroštátnych ustanovení podľa článku 8 týkajúcich sa pohotovostnej služby na letisku najmä z toho dôvodu, lebo zavádzajú 16-hodinový strop pre kombinovanú dĺžku pohotovostnej služby na letisku a pridelenej letovej služby.

b-Služba na letisku

119. Prevádzkovateľ nemusí zabezpečiť ubytovanie členom posádky, ktorí vykonávajú službu na letisku. Hoci pre tieto prípady nie sú v súčasnosti k dispozícii nijaké vedecké dôkazy, je možné predpokladať, že zdržiavanie sa na letisku bez možnosti odpočinúť si na ubytovaní je pre člena posádky rovnako únavné ako vykonávanie služobných povinností. Preto sa služba na letisku opísaná v odseku 68 v plnom rozsahu počíta ako letová služba od času nástupu do služby na letisku.

c-Iná pohotovostná služba

120. V odseku ORO.FTL.225 sú stanovené tieto požiadavky, ktoré sa musia uviesť v schémach špecifikácií letových časov:

- maximálna dĺžka všetkých druhov pohotovostnej služby,
- vplyv pohotovostnej služby na maximálny čas letovej služby, ktorá môže byť pridelená v rámci pohotovostnej služby,
- základný minimálny čas odpočinku po pohotovostnej službe, v rámci ktorej člen posádky nie je poverený letovou službou, a

- spôsob, akým sa čas strávený v pohotovostnej službe započíta na účely kumulatívnych hodín služby.

121. Uvedené predpísané obmedzenia týchto požiadaviek sú súčasťou navrhovaných CS:

- maximálna dĺžka je 16 hodín,
- časy sa počítajú ako 25 % času služby na účely ORO.FTL.210,
- po pohotovostnej službe musí byť k dispozícii minimálny čas na odpočinok,
- ak je člen posádky povolaný k nástupu do služby do 8 hodín, maximálny čas letovej služby sa počíta od nástupu do služby,
- ak je člen posádky povolaný k nástupu do služby po prvých 8 hodinách, maximálny čas letovej služby sa skráti o čas pohotovostnej služby s okamžitou disponibilitou presahujúci 8 hodín, a
- končí sa, keď sa člen posádky hlási na určenom mieste k nástupu do služby, a
- reakčný čas medzi časom povolania do služby a časom nástupu do služby stanovený prevádzkovateľom umožňuje členovi posádky prepraviť sa z miesta odpočinku na stanovené miesto nástupu do služby v primeranom čase.

122. Tieto obmedzenia predstavujú kompromis medzi existujúcou praxou vo väčšine členských štátov, ktorej cieľom je obmedziť dĺžku trvania „inej pohotovosti“ na 24 hodín a umožniť výkon plného času letovej služby aj v prípade, že dôjde k prideleniu až na konci pohotovostnej služby, a ustanovením uplatňovaným v menšom počte členských štátov, na základe ktorého je iná pohotovosť obmedzená na 12 hodín.

d-Rezerva

123. Podľa vymedzenia pojmu „rezerva“ uvedenom v odseku 68 ide o časové obdobie, počas ktorého môžu byť členovi posádky pridelené služobné povinnosti s najmenej 10-hodinovým predstihom pred nástupom do služby. To znamená, že člen posádky si do určitej miery bude môcť naplánovať odpočinok.

124. Z tohto dôvodu sa v navrhovaných CS neuvádza žiadne obmedzenie týkajúce sa maximálneho času letovej služby v prípade, že je člen posádky pridelený na výkon letovej služby počas rezervy. V navrhovaných CS sa stanovuje, že časy rezervy sa nepočítajú ako služba na účely kumulatívnej služby, a v prípade, že nedôjde k prideleniu služobných povinností, nevzniká v ich dôsledku nárok na odpočinok. Prevádzkovatelia stanovia maximálnu dĺžku každej rezervy a počet po sebe nasledujúcich dní, ktoré môže rezerva trvať.

125. Hoci iba málo členských štátov má ustanovenia, ktorými by sa upravovali rezerva, a vo všeobecnosti sa pridelenie služobných povinností, ktoré narúšajú čas odpočinku, riadi iba najlepšimi postupmi prevádzkovateľa, agentúra považuje harmonizovaný prístup za zlepšenie bezpečnosti. Rovnaký názor zastávajú aj zúčastnené strany najmä preto, lebo tento predpis v týchto prípadoch zjednoduší regulačný dohľad.

126. Všeobecné požiadavky sú opísané v IR. Navrhovanými CS sa preberá súčasná prax v niektorých členských štátoch.

Časy odpočinku

127. ORO.FTL.235 preberá všeobecne známe požiadavky na odpočinok z článku Q. Agentúra v rámci navrhovaných CS navrhuje riešenia situácií, v ktorých členské štáty v súlade s článkom 8 v súčasnosti uplatňujú vnútroštátne ustanovenia alebo v ktorých vyjadrenia zúčastnených strán a preskúmanie vedeckej literatúry poukázali na potrebu ďalšej právnej úpravy. Normatívne parametre pre minimálny odpočinok sú uvedené v IR a sú rovnaké ako tieto ustanovenia v článku Q:

a-Minimálny čas odpočinku na domácej základni

128. Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína na domácej základni, musí trvať tak dlho ako predchádzajúci čas služby alebo 12 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší.

b-Minimálny čas odpočinku mimo domácej základne

129. Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína mimo domácej základne, musí trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas služby alebo 10 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší. Mimo domácej základne členovia posádky z miesta svojho odpočinku na letisko a naspäť necestujú vlastnými prostriedkami. Požiadavka, aby čas odpočinku okrem času potrebného na cestovanie a fyziologické potreby členom posádky umožňoval 8-hodinový spánok, sa zachovala.

c-Pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie

130. *Minimálne* požiadavky na predĺžený čas odpočinku na zotavenie sú podobné ako požiadavky článku Q. Na základe príspevkov zúčastnených strán podložených vedeckými dôkazmi sa však odstránila možnosť členských štátov rozhodovať o tom, aby sa druhá miestna noc začínala o 4.00 h. Minimálny pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie je 36 hodín vrátane 2 miestnych nocí, pričom medzi koncom jedného pravidelného predĺženého času odpočinku na zotavenie a začiatkom nasledujúceho nikdy nesmie uplynúť viac ako 168 hodín.

131. Hoci je k dispozícii len málo vedeckých dôkazov týkajúcich sa kvantifikácie nahromadenej únavy, niektoré zúčastnené strany opakovane navrhli pravidelné zvyšovanie predĺženého času odpočinku na zotavenie. Zavedením takéhoto opatrenia sa podporuje aj vedecké hodnotenie oznámenia NPA 2010-14.

132. Pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie sa dvakrát v mesiaci predlžuje na 2 dni.

d-Skrátený odpočinok

133. Organizácia skráteného odpočinku sa v súčasnosti riadi ustanoveniami článku 8. Využívanie skráteného odpočinku sa všeobecne akceptuje na účely zotavenia sa z prerušovanej práce a umožnenia určitých druhov prevádzky. Vo všeobecnosti vychádza zo zásady, že letová služba nasledujúca po skrátenom odpočinku sa skrúti o chýbajúci odpočinok, pričom tento chýbajúci odpočinok sa kompenzuje v rámci nasledujúceho odpočinku. Niektoré členské štáty tiež obmedzujú frekvenciu skráteného odpočinku medzi 2 pravidelnými časmi odpočinku na zotavenie alebo v rámci 1 mesiaca.

134. V navrhovaných CS sa vymedzuje minimálny čas odpočinku v súlade s ustanoveniami o skrátenom odpočinku na domácej základni a mimo domácej základne. Tieto požiadavky týkajúce sa skráteného odpočinku podporuje väčšina zúčastnených strán:

- Minimálny skrátený čas odpočinku podľa ustanovení pre skrátený odpočinok je 12 hodín na domácej základni a 10 hodín mimo základne.
- Skrátený odpočinok sa využíva v rámci riadenia rizík spojených s únavou.
- Čas odpočinku, ktorý nasleduje po skrátenom odpočinku, sa predĺži o rozdiel medzi neskráteným minimálnym časom odpočinku (ako je stanovené v IR) a skráteným odpočinkom.
- Čas letovej služby, ktorý nasleduje po skrátenom odpočinku, sa skrúti o rozdiel medzi neskráteným minimálnym časom odpočinku (ako je stanovené v IR) a skráteným odpočinkom.
- Medzi dvoma pravidelnými časmi odpočinku na zotavenie môžu byť maximálne 2 skrátené časy odpočinku.

e-Prekračovanie časových pásem

135. Navrhovanými CS sa dopĺňa požiadavka IR na kompenzáciu vplyvu rozdielov medzi časovými zónami. Vplyv rozdielov medzi časovými zónami a spôsob kompenzácie tohto vplyvu nepochybne predstavujú veľmi zložitý problém. Keďže sa uznáva zložitost' tohto

problému, v navrhovaných CS sa od prevádzkovateľov vyžaduje, aby monitorovali rotácie (ako je uvedené v odseku 65) a ich kombinácie, pokiaľ ide o ich vplyv na únavu posádky.

136. V prípade, že čas letovej služby zahŕňa časový rozdiel 4 alebo viac hodín medzi miestnym časom bodu odletu a bodu priletu, dodatočný odpočinok sa poskytne po návrate na domácu základňu. Dodatočný odpočinok sa meria v miestnych nociach, pretože podľa odbornej literatúry je najdôležitejším synchronizátorom (zeitgeber)²¹ biologických hodín striedanie dňa a noci.
137. Zavedením „referenčného času“, ako sa uvádza v odseku 63, sa zjednodušuje výpočet dodatočného odpočinku, ktorý musí byť k dispozícii na domácej základni, najmä ak sa domáce základne členov posádky z tej istej rotácie nachádzajú v susediacich časových zónach.
138. Minimálny odpočinok po rotácii, ako je uvedené v odseku 136, trvá najmenej 2 miestne noci a rastie ako funkcia času, ktorý ubehol od nástupu do rotácie zahŕňajúcej najmenej 4-hodinový časový rozdiel oproti referenčnému času a maximálneho časového rozdielu medzi referenčným časom a miestnym časom, kde člen posádky počas rotácie odpočíva.
139. Minimálny počet miestnych nocí na odpočinok na domácej základni na kompenzáciu rozdielov medzi časovými zónami je uvedený v navrhovaných CS v tabuľke, ktorá je ľahko zrozumiteľná pre používateľov. V tejto tabuľke sa premietajú vedecké princípy, ako je vysvetlené v rámci vedeckého hodnotenia oznámenia NPA 2010-14. Pre prípady rotácií s presunmi v opačnom smere sa v navrhovaných CS počíta s dodatočnou miestnou nocou na odpočinok na domácej základni.
140. Mimo domácej základne musí minimálny čas odpočinku trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas služby alebo 14 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší.

f- Nepravidelný harmonogram

141. Napriek tomu, že iba jeden členský štát uvádza vo svojich požiadavkách týkajúcich sa FTL pojem „skorý začiatok služby“ a „neskorý koniec služby“, získali zúčastnené strany dostatočnú vedeckú podporu na odôvodnenie potreby kompenzácie dodatočnej nahromadenej únavy v dôsledku nepravidelného harmonogramu, ako sa uvádza v odseku 66.
142. Zo štúdií uskutočnených v členských štátoch, ktoré obmedzujú počet služieb so skorým začiatkom v jednom prevádzkovom bloku, vyplýva, že aj striedanie rôznych druhov služieb je únavné. Obmedzenie takýchto po sebe nasledujúcich služieb nemusí byť preto najefektívnejším zmierňujúcim opatrením na kompenzáciu nedostatku spánku, pretože takýmto obmedzením sa podnecujú prevádzkovateľov, aby rozpisovali striedanie rôznych služieb, keď už sa dosiahne napr. limit služieb so skorým začiatkom.
143. Potrebu kompenzovať nahromadený nedostatok spánku, ktorý nasleduje po takýchto službách a striedaniach služieb, uznala väčšina zúčastnených strán. Vedecké hodnotenie oznámenia NPA 2010-14 takisto navrhlo zaviesť určité zmierňujúce opatrenia.
144. Následne sa v navrhovaných CS počíta s rozšírením druhého predĺženého času odpočinku na zotavenie na 60 hodín pre členov posádky slúžiacich 4 alebo viac letových služieb klasifikovaných ako „nepravidelný harmonogram“ medzi 2 predĺženými časmi odpočinku na zotavenie. Takisto ak sa na domácej základni plánuje striedanie služby s neskorým

²¹ **Zeitgeber** (z [nemčiny](#) „časovač“ alebo „synchronizátor“) je akýkoľvek exogénny (vonkajší) podnet, ktorý synchronizuje endogénny systém organizmu uvedomovania si času (vnútorné hodiny) s 24-hodinovým cyklom striedania svetla a tmy na Zemi. Najvýznamnejším synchronizátorom pre rastliny aj zvieratá je svetlo. Okrem svetla môže funkciu synchronizátora plniť teplota, sociálna interakcia, farmakologická manipulácia, cvičenie a stravovacie návyky. Na zachovanie synchronnosti medzi biologickými hodinami a prostredím, synchronizátory vyvolávajú zmeny v koncentrácii molekulových zložiek hodín na úrovniach, ktoré sú konzistentné s príslušnou fázou 24-hodinového cyklu. Tento proces sa nazýva „[entrainment](#)“. [zdroj: Wikipédia.]

koncom/nočnej služby so službou so skorým začiatkom, čas odpočinku medzi 2 letovými službami musí zahŕňať jednu miestnu noc. Zúčastnené strany podporujú tieto opatrenia.

145. Kultúrne rozdiely súvisiace s denným časom (pozri tiež odsek 66) a následná úprava definícií si vyžadujú zmenu a doplnenie prílohy II – Požiadavky na orgány v oblasti leteckej prevádzky (časť ARO) – k návrhu Komisie o leteckej prevádzke (OPS). Uvádzajú sa v nej tieto požiadavky na orgány: Príslušný orgán určí nepravidelné harmonogramy „skorého typu“ alebo „neskorého typu“ pre všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými vykonáva dohľad.

g-Nadväzujúca prevádzka

146. ORO.FTL.235 obsahuje ustanovenie, ktoré umožňuje uplatňovať požiadavky na minimálny odpočinok mimo domácej základne na domácej základni pod podmienkou, že prevádzkovateľ poskytne členovi posádky primerané ubytovanie. V takom prípade členovia posádky nemusia cestovať na letisko a naspäť vlastnými prostriedkami. Takýto postup sa už povoľuje v článku Q.
147. Podobná výnimka zo všeobecného predpisu, pokiaľ ide o náhradný odpočinok na domácej základni, je zahrnutá v navrhovaných CS týkajúcich sa požiadavky na odpočinok, ktorý nasleduje po zmene časovej zóny. Minimálny odpočinok mimo domácej základne sa môže využiť aj na domácej základni, pokiaľ prevádzkovateľ poskytne členovi posádky primerané ubytovanie.

Stravovanie

148. Požiadavka článku Q, aby mali členovia posádky možnosť najesť sa a napiť, sa opakuje v IR. Okrem toho na účely zjednodušenia regulačného dohľadu musia prevádzkovatelia v prevádzkovej príručke uviesť, ako zabezpečia stravovanie členov posádky v čase letovej služby.

Záznamy

149. V ORO.FTL.245, podobne ako v článku Q, sa vyžaduje, aby prevádzkovatelia uchovávali *jednotlivé záznamy* každého člena posádky vrátane:
- letových časov,
 - začiatku, trvania a konca každej služby a letovej služby, a
 - časov odpočinku a dní voľna.

Okrem zaznamenávania týchto údajov a na účely umožniť regulačný dohľad nad dodržiavaním požiadavky na rozšírenie predĺženého času odpočinku na zotavenie v prípade zmeny základne, ako sa uvádza v odseku 77, je nevyhnutné uchovávať údaje o *pridelenej domácej základni*.

150. Všeobecná požiadavka na zavedenie systému, ktorý by umožňoval spoľahlivé spätné zistenie všetkých začatých činností²², je ďalej podrobnejšie vysvetlená v rámci zahrnutia povinnosti uchovávať záznamy o predĺžených časoch letovej služby a skrátených časoch odpočinku.
151. S cieľom pomôcť jednotlivým členom posádky s výkonom ich povinností podľa CAT.GEN.MPA.100²³ súvisiacich s poskytnutím údajov potrebných na rozpis činností každému prevádzkovateľovi v súlade s požiadavkami FTL v prípade vykonávania služobných povinností pre viac ako jedného prevádzkovateľa, sa prevádzkovateľom ukladá povinnosť, aby na požiadanie príslušným členom posádky a ďalšiemu prevádzkovateľovi poskytli kópie jednotlivých záznamov o časoch letu, časoch v službe

²² [Návrh nariadenia o leteckej prevádzke.](#)

²³ [Návrh nariadenia o leteckej prevádzke.](#)

a časoch odpočinku týkajúcich sa člena posádky, ktorý je alebo sa má stať členom posádky dotyčného prevádzkovateľa.

V. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

152. Boli identifikované tieto vplyvy, ktoré sú zhrnuté ďalej. Kompletné hodnotenie vplyvu právnej úpravy je k dispozícii v dodatku I.

Vplyv na bezpečnosť

Všeobecne

- Harmonizované bezpečnostné štandardy na vysokej úrovni vo všetkých krajinách EÚ 27 + 4 prostredníctvom zavedenia jednotných požiadaviek na bezpečnosť vo všetkých aspektoch FTL.

Domáca základňa

- Individuálne letisko, ktorému je pridelený vysoko trvalý charakter.
- Rozšírený predĺžený čas odpočinku na zotavenie pred začiatkom služby po zmene domácej základne.
- Cestovanie medzi bývalou a novou domácou základňou sa počíta ako služba (buď ako zadefinovanie, alebo ako čas letovej služby).
- Záznamy o pridelení domácej základni sa uchovávajú po dobu 24 mesiacov.

Nahromadená únava

- Vylepšená požiadavka na predĺžený čas odpočinku na zotavenie odobratím možnosti najskoršieho času nástupu do služby po predĺženom odpočinku na zotavenie pred 6.00 h.
- Dodatočné kumulatívne obmedzenie služby každých 14 dní.
- Dodatočné pohyblivé obmedzenie každých 12 kalendárnych mesiacov.
- Rozšírený predĺžený čas odpočinku na zotavenie dvakrát za mesiac.
- Zvýšený predĺžený čas odpočinku na zotavenie na kompenzáciu nepravidelného harmonogramu.

Maximálny čas základnej dennej letovej služby

- Predĺženie časového úseku, počas ktorého je maximálny čas letovej služby obmedzený na 11 hodín, na obdobie 12 hodín v čase od 17.00 h do 5.00 h.

Plánované predĺženia času letovej služby

- Možnosť plánovať predĺženia na najmenej priaznivé časy začiatku služby sa odstránila.

Predĺženie času letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu

- Predĺženie v závislosti od kvality miest na palube na odpočinok počas letu.
- Nie je možné predĺžiť čas letovej služby z dôvodu odpočinku počas letu na sedadlách v ekonomickej triede.

Rozhodnutie veliteľa

- Nerepresívny postup podávania správ.

Rozdelená služba

- Stanovenie minimálnych štandardov na ubytovanie a primerané ubytovanie.
- Ochrana dĺžky užitočnej prestávky vylúčením služobných povinností po lete a pred letom a cestovania z prestávky.

Letisková pohotovosť

- Stanovenie minimálnych štandardov na ubytovanie počas letiskovej pohotovosti.
- Skrátenie času letovej služby o čas strávený v letiskovej pohotovosti, ktorá presahuje 4 hodiny alebo prebieha v nočných hodinách.
- Obmedzená dĺžka trvania pohotovostnej služby na letisku v kombinácii s časom letovej služby pri povolaní do služby (v prípade času letovej služby bez posilnenej posádky a v prípade, že nie je plánovaná prestávka na zemi).
- Minimálny čas odpočinku po letiskovej pohotovosti v rovnakom trvaní ako služba.

Pohotovostná služba, ktorá nie je pohotovostnou službou na letisku

- Obmedzenie dĺžky trvania na 16 hodín.
- Dvadsaťpäť percent času stráveného v pohotovosti sa započíta na účely výpočtu kumulatívneho času služby.
- Skrátenie času letovej služby o čas strávený v pohotovostnej službe, ktorý presahuje 8 hodín.
- Stanovenie primeraného reakčného času medzi povolaním do služby a nástupom do služby prevádzkovateľom.
- Po pohotovostnej službe musí byť k dispozícii čas na odpočinok.

Skrátený odpočinok

- Ochrana možnosti 8-hodinového spánku.
- Zmiernenie vplyvu na nahromadenú únavu predĺžením minimálneho času odpočinku a skrátením maximálneho času letovej služby, ktorá nasleduje po skrátrenom odpočinku.
- Nepretržité sledovanie dodržiavania predpisu prostredníctvom riadenia rizík spojených s únavou (FRM).

Odpočinok na kompenzáciu rozdielov medzi časovými zónami

- Predĺžený odpočinok v cieľovej destinácii.
- Sledovanie vplyvu rotácií na únavu.
- Dodatočný odpočinok po striedaní rotácií východ-západ / západ-východ.
- Minimálny odpočinok na domácej základni meraný v miestnych nociach v trvaní najmenej 2 miestnych nocí po rozsiahlom striedaní (4 alebo viac) časových pásem.

Školenie na zvládanie únavy

- Povinné úvodné a pravidelné školenie pre členov posádky, zamestnancov zodpovedných za rozpisy služieb posádky a príslušných riadiacich pracovníkov.

Ostatné zložky

- Požiadavka, aby prevádzkovateľ uviedol v prevádzkovej príručke, ako zabezpečiť stravovanie.
- Lepšie požiadavky na uchovávanie záznamov.

Sociálny vplyv

Predpokladá sa, že sociálny vplyv bude obmedzený, pretože predpis predstavuje dôkladnú a náležite vyváženú aktualizáciu článku Q.

Hospodársky vplyv

Odhaduje sa, že hospodársky vplyv návrhu agentúry bude nízky. Nízko nákladové letecké spoločnosti by mali zaznamenať zanedbateľný vplyv na náklady, zatiaľ čo dlhodobé pôsobiacich, regionálnych a nákladných prevádzkovateľov zasiahne obmedzený vplyv na náklady. Charteroví prevádzkovatelia môžu zaznamenať výraznejší vplyv na náklady ako

ostatné kategórie prevádzkovateľov, najmä v dôsledku zákazu používania sedadiel v ekonomickej triede ako miesta odpočinku počas letu, čo sa však musí vyvážiť príslušnými bezpečnostnými vylepšeniami. Okrem toho flexibilita, ktorú v tejto oblasti poskytuje uplatňovanie CS, v kombinácii s primeranými prechodnými opatreniami poskytne charterovým prevádzkovateľom príležitosť používať alternatívne miesta na odpočinok počas letu, ktoré budú vyhovovať ich ekonomickému modelu, ako aj požiadavke na vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti.

Vplyv na koordináciu a harmonizáciu právnej úpravy

Od tohto návrhu agentúry sa očakáva pozitívny vplyv na harmonizáciu. Predpisom sa lepšie zabezpečia rovnaké podmienky v EÚ, čo prispeje k zabezpečeniu spravodlivej hospodárskej súťaže. Do dnešného dňa sa právna úprava týkajúca sa únavy posádky nepovažovala za aspekt, ktorý by agentúra spolu so svojimi hlavnými medzinárodnými partnermi mala harmonizovať. Okrem toho tento predpis nepredstavuje zásadnú zmenu existujúceho predpisu, preto sa predpokladá, že vplyv na medzinárodnú koordináciu a harmonizáciu bude zanedbateľný.

V Kolíne 28. septembra 2012.

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ