



MNENJE ŠT. 04/2012

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 28. septembra 2012

o Uredbi o določitvi izvedbenih pravil o omejitvah letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevanem počitku (FTL) za komercialni zračni prevoz (CAT) z letali

IN

Uredbi o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. XXX/2012 z dne (dan/mesec/leto) o določitvi tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z zračnimi operacijami

„Izvedbena pravila o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in delovnega časa ter zahtevanem počitku za komercialni zračni prevoz (CAT) z letali“

POVZETEK

1. Namen tega mnenja je Komisiji predlagati dopolnitev veljavnih predpisov o omejitvah letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevanem počitku (v nadaljnjem besedilu: FTL) za operacije komercialnih zračnih prevozov (v nadaljnjem besedilu: CAT) z letali, kot je določeno v poddelu Q Uredbe (ES) 1899/2006, t.i. EU-OPS.
2. To mnenje vključuje tudi predlog skupnih predpisov EU na področjih, ki so se do zdaj urejala na nacionalni ravni v skladu s členom 8 EU-OPS, in ki vključujejo:
 - a) deljeni delovni čas;
 - b) počitek kot izravnavo za učinke časovnih razlik;
 - c) ureditve s skrajšanim časom počitka;
 - d) podaljšanje letalskega delovnega časa posadke zaradi počitka med letom in
 - e) pripravljenost, razen pripravljenosti na letališču.
3. Ta predlog vključuje številne izboljšave na področju varnosti in pojasnila k veljavni uredbi.
4. Predlagana izvedbena pravila vključujejo naslednje izboljšave na področju varnosti:
 - natančnejšo opredelitev pojma „prilagojen“ ob večjem upoštevanju učinka časovnih razlik;
 - izboljšano zaščito pred nakopičeno utrujenostjo s tekočo omejitvijo v višini 1 000 ur letenja v 12 zaporednih mesecih in dodatno omejitvijo v višini 110 ur delovnih ur na 14 dni;
 - izboljšano zaščito pred nakopičeno utrujenostjo z daljšim podaljšanim časom počitka dvakrat na mesec;
 - izboljšano zaščito pred nakopičeno utrujenostjo z dodatnimi zahtevami glede časa počitka kot izravnavo za prekinjajoče razporede;
 - izboljšano zaščito pred kratkotrajno utrujenostjo na nočnih letih z razširitvijo časovnega okna, v katerem se FDP (flight duty period, letalski delovni čas posadke) skrajša na 11 ur v času od 17.00 do 5.00.
5. Predlagana izvedbena pravila vključujejo naslednja pojasnila:
 - izračun najdaljšega osnovnega FDP s pomočjo preglednice namesto z enačbo, za katero so bile do zdaj podane različne razlage;
 - opredelitev minimalnih standardov za namestitve med pripravljenostjo na letališču;
 - pojasnilo pravil, ki urejajo presojo vodje zrakoplova in vsebujejo razlago OPS 1.1120. kot jo je podal Odbor za varnost v zračnem prometu.
6. Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija) za tista področja, ki se trenutno v skladu s členom 8 EU-OPS (glejte odstavek 2 zgoraj2 zgoraj) urejajo na nacionalni ravni, predlaga uporabo certifikacijskih zahtev, kot je določeno v členu 22 osnovne uredbe¹. Operatorji lahko odstopajo od certifikacijskih zahtev tako, da uporabijo posamezno specifikacijsko shemo za trajanje letov pod pogojem, da jo odobri

¹ Uredba (EC) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1)

država članica in da pridobi pozitivno oceno agencije. Z uporabo certifikacijskih zahtev se bo zagotovila potrebna prožnost, ki se že priznava z uporabo člena 8 EU-OPS, v veliki meri pa se bo tudi izboljšal enakovreden položaj, saj se bo od agencije zahtevalo, da preuči vsa predlagana odstopanja.

7. Poleg izboljšanja enakovrednega položaja bodo certifikacijske zahteve prinesle tudi številne izboljšave na področju varnosti:
 - skrajšanje najdaljšega FDP ob manj ugodnem času dneva z 11 ur 45 minut na 11 ur;
 - podaljšanje zaradi počitka med letom mora izhajati iz vrste zmogljivosti za počitek na krovu;
 - podaljšanje zaradi počitka med letom na sedežih v ekonomskem razredu ni dovoljeno;
 - določbe o deljenem delovnem času se nanašajo na opredeljene minimalne standarde za nastanitev in ustrezno nastanitev;
 - ublažitev učinkov izmeničnih rotacij vzhod-zahod;
 - pripravljenost, razen pripravljenosti na letališču, omejena na 16 ur;
 - jasne zahteve glede kakovosti in vrste zmogljivosti za pripravljenost na letališču;
 - najdaljše skupno trajanje pripravljenosti na letališču in FDP znaša 16 ur, razen če so predvideni drugi blažilni ukrepi;
 - določbe o omejenem počitku zagotavljajo možnost za 8 ur spanja.
8. Ta predlog v celoti upošteva vse ustrezne javno dostopne znanstvene študije. Vendar pa se rezultati številnih znanstvenih študij, ki so bile opravljene v okviru, ki se bistveno razlikuje od evropskega zakonodajnega okvira (zlasti v smislu zahtevanega časa počitka), ali v zelo posebnem operativnem okviru, niso mogli upoštevati dobesedno, temveč bolj na kvalitativni ali celo okvirni ravni.
9. Ko bo to pravilo sprejeto, bo treba nujno spremljati, ali se cilji v resnici uspešno in učinkovito izpolnjujejo. Opredeliti je treba tudi vse naknadne zunanje dogodke, ki bi lahko zahtevali ponovno preučitev teh ciljev. Zato se predlaga sprejetje programa dela o utrujenosti in delovni učinkovitosti pilotov. Takšen program bi vključeval dolgoročno zbiranje podatkov, ocenjevanje učinkovitosti obvladovanja utrujenosti v sektorju in raziskavo posebnih vprašanj, če je to primerno. Raziskave bi lahko med drugim obravnavale:
 - vpliv delovnega časa, ki je daljši od 13 ur, v ugodnejšem času dneva;
 - vpliv delovnega časa, ki je daljši od 10 ur, v manj ugodnem času dneva;
 - vpliv delovnega časa, ki je daljši od 11 ur, pri članih posadke, katerih stanje prilagajanja je neznano;
 - možen vpliv visoke ravni sektorjev (>6) na budnost posadke in
 - vpliv prekinjajočih razporedov na skupne omejitve.
10. Ta predlog je pripravljen na podlagi dveh krogov obsežnih javnih posvetovanj, ob podpori skupine strokovnjakov, ki so zastopali države članice, letalske operatorje ter združenje letalske posadke in kabinskega osebja, in ob posvetovanju s tremi neodvisnimi znanstvenimi strokovnjaki. Kljub temu da pri vseh vprašanjih ni bilo mogoče doseči popolnega soglasja, lahko agencija na podlagi tega procesa potrdi, da njen predlog odraža mnenje večine strokovnjakov in zadevnih zainteresiranih strani.

I. Splošno

Ozadje

11. Namen tega mnenja je predlagati Komisiji, da spremeni člen 2 in člen 8 Uredbe Komisije (ES) XXX/2012 ter Prilogo II (v nadaljnjem besedilu: „del ARO“) in Prilogo III (v

nadaljnem besedilu: „del ORO“) Uredbe Komisije (ES) št. XXX/2012 in pomagati Komisiji pri določitvi izvedbenih pravil o FTL za komercialni zračni prevoz (CAT) z letali. Obseg dejavnosti sprejemanja predpisov je opisan v nalogah in pristojnostih za sprejemanje predpisov OPS.055², ki so vključene v program sprejemanja predpisov agencije 2012-2013 in podrobneje opisane v nadaljevanju. Zračne taksi storitve z letalom, medicinska pomoč z letalom in zračne operacije z enim pilotom so izključene iz področja uporabe tega mnenja in se obravnavajo v okviru drugih nalog sprejemanja predpisov (RMT.0346, RMT.0429 in RMT.0430).

12. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor agencije³ v skladu z določbami člena 19 osnovne uredbe.
13. Predlagana pravila upoštevajo razvoj prava Evropske unije in mednarodnega prava, kot je določeno v ciljih člena 2 osnovne uredbe. Predlagana pravila so skladna s standardi in priporočenimi praksami ICAO.
14. Veljavni pravni okvir za FTL je določen v poddelu Q⁴ EU-OPS. Usklajena pravila zagotavljajo minimalno raven varnosti z določitvijo niza pravno zavezujočih minimalnih zahtev. Poddela Q pa vsebuje nekaj primerov, kjer v različnih državah članicah veljajo različna pravila, in sicer iz naslednjih razlogov:
 - uvodna izjava 7 iste uredbe se nanaša tudi na tako imenovano določbo o prepovedi poslabšanja položaja, ki državam članicam dovoljuje, da ohranijo zakonodajo, ki vsebuje ugodnejše določbe, kot so predpisane z Uredbo (ES) št. 1899/2006, ter da ohranijo ali sklenejo kolektivne pogodbe o zaposlitvi, ki vsebujejo določbe o FTL, ki nudijo več zaščite kot poddela Q;
 - uvodna izjava 11 Uredbe (ES) št. 1899/2006 poudarja, da države članice lahko uporabljajo nacionalne predpise o FTL, če so te omejitve pod zgornjimi in nad spodnjimi omejitvami iz poddela Q;
 - poddela Q ne vključuje nekaterih elementov FTL, tj. določb o podaljšanju FDP zaradi deljenega delovnega časa, določb o podaljšanju FDP zaradi počitka med letom, določb o zahtevanem času počitka, s katerim se izravna učinek časovnih razlik na člane posadke, določb o ureditvah o skrajšanem času počitka in določb o pripravljenosti; člen 8(4) Uredbe (ES) št. 1899/2006 omogoča državam članicam, da sprejmejo ali ohranijo določbe, ki se nanašajo na navedene elemente, dokler se ne sprejmejo predpisi Skupnosti.
15. Evropski parlament in Svet sta v času sprejetja Uredbe (ES) št. 1899/2006 agencijo posebej zaprosila, da pomaga Komisiji pri pripravi zakonodajnih predlogov za spremembo veljavnih tehničnih določb iz poddela Q EU-OPS.
16. Naloge in pristojnosti za sprejemanje predpisov OPS.055 so bile objavljene 20. novembra 2009 in so zahtevale:
 - pregled omejitev letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevanega počitka iz poddela Q;
 - obravnavanje tistih področij/točk v poddelu Q EU-OPS, za katere zdaj v skladu s členom 8(4) Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 veljajo nacionalne določbe (npr.

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 Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih zahtev in navodil (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Poddela Q – Omejitve letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevani počitek – iz Priloge III k Uredbi Komisije (ES) št. 859/2008 z dne 20. avgusta 2008 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z letali.

podaljšani FDP s povečano letalsko posadko, deljeni delovni čas, prečkanje časovnih območij, skrajšani čas počitka in pripravljenost); in

- upoštevanje vseh ustreznih nedavnih in javno dostopnih znanstvenih oziroma medicinskih študij/ocen ter operativnih izkušenj, kakor tudi sklepov, ki jih je v okviru razprav o poddelu Q sprejel Odbor za varnost v zračnem prometu, ustreznih pripomb NPA 2009-12, pridobljenih izkušenj na področju zahtevkov za odstopanja od poddela Q, vseh spremenjenih standardov in priporočenih praks (SARP) organizacije ICAO in mednarodnega razvoja dogodkov. Zlasti je treba upoštevati rezultat dela delovne skupine ICAO za sistem obvladovanja utrujenosti.

Določbe člena 8

17. S sprejetjem Uredbe (ES) št. 1899/2006 je zakonodajalec uvedel „Prilogo III – Annex III‘ *Skupni tehnični predpisi in upravni postopki, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z zrakoplovom* –, ki vsebuje poddel Q – Omejitve letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevani počitek. Uvodna beseda (7) te uredbe pojasnjuje cilje glede FTL: *„zagotoviti usklajene in kar najvišje varnostne standarde tudi na področju omejitev letalskega delovnega časa in delovnega časa ter časa za počitek“*.
18. Vendar zaradi zapletenosti vprašanja ni bilo mogoče doseči uskladitve vseh elementov FTL. Na podlagi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, opredeljenih v členu 5 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti⁵, člen 8(4) Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 lahko država članica *„sprejme ali ohrani določbe, ki se nanašajo na:*
 - točko 6 OPS 1.1105 – podaljšan FDP (deljeni delovni čas);
 - točko 1.3 OPS 1.1110 – počitek kot izravnava učinkov časovnih razlik;
 - točko 1.4.1 OPS 1.1110 – ureditve s skrajšanim delovnim časom;
 - OPS 1.1115 – podaljšanje letalskega delovnega časa posadke zaradi počitka med letom in
 - točko 2.1 OPS 1.1125 – druge oblike pripravljenosti,*dokler se ne sprejmejo predpisi Skupnosti, utemeljeni na znanstvenih spoznanjih in najboljših praksah“*.
19. Zgoraj navedeni elementi FTL se nanašajo na operativne potrebe, ki se lahko v različnih državah članicah razlikujejo glede na njihov geografski položaj, vrsto infrastrukture zračnega prometa itd. Ta prožnost je potrebna in sama po sebi ni v nasprotju z usklajevanjem *kar najvišjih varnostnih standardov*.
20. Uvodna beseda (11) osnovne uredbe določa, da bi bilo treba *„predvideti določbe, da bi se enakovredna stopnja varnosti lahko dosegla z drugimi sredstvi“*.
a- Uporaba certifikacijskih zahtev
21. Točka 2 člena 22 osnovne uredbe določa, naj certifikacijske zahteve za omejitve letalskega delovnega časa postanejo zakonodajno orodje. Države članice bodo tako lahko odobrile posamezne rešitve, ki obravnavajo posebne operativne potrebe.
22. Za elemente FTL, ki so v celoti usklajeni v okviru poddela Q, agencija predlaga sklop izvedbenih pravil. Na drugi strani agencija za zgoraj navedene elemente FTL, ki so na podlagi člena 8 prepuščene presoji posameznih držav članic, predlaga sklop certifikacijskih zahtev. Te temeljijo na kombinaciji najboljših praks in znanstvenih načel držav članic.
23. Z uporabo certifikacijskih zahtev bo zagotovljena potrebna prožnost, ki je že priznana z uporabo člena 8 v okviru EU-OPS. Poleg tega bodo v veliki meri izboljšani tudi enaki

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

pogoji, saj bo agencija morala oceniti vsa predlagana odstopanja v okviru postopka iz člena 22.

b-Postopek iz člena 22

24. Člen 22 omogoča državam članicam, da potrdijo *posamezne specifikacijske sheme za trajanje letov*, ki odstopajo od certifikacijskih zahtev, ki jih je prvotno izdala agencija. Te posamezne predloge agencija nato oceni na podlagi znanstvene in zdravstvene ocene. Država članica lahko za takšne posamezne sheme poda odobritev, kot priglašeno, če agencija nima nobenih zadržkov. Če agencija predlaga spremembe za shemo, mora o tem razpravljati z državo članico. Odobritev se lahko poda, če so predlagane spremembe za državo članico sprejemljive. Če se država članica ne strinja z zaključki agencije o posamezni shemi, se zadeva preda Komisiji, da odloči, ali je shema v skladu z varnostnimi cilji osnovne uredbe.
25. Agencija za oceno teh posameznih specifikacijskih shem za trajanje letov predvidi oblikovanje skupine strokovnjakov iz držav članic, operatorjev, združenj posadk in agencije. Strokovnjaki se izberejo na podlagi njihovega znanstvenega in medicinskega znanja oziroma operativnih izkušenj v zvezi s FTL.

Znanstvena ocena

26. Evropski parlament in Svet sta ob sprejetju Uredbe (ES) št. 1899/2006 od agencije EASA zlasti zahtevala, da opravi znanstveno in zdravstveno oceno poddela Q [glej nov člen 8(a) Uredbe (ES) št. 3922/91] in da pomaga Komisiji pri pripravi zakonodajnih predlogov, če je to potrebno:

„Evropska agencija za varnost v letalstvu do 16. januarja 2009 zaključi znanstveno in zdravstveno oceno določb poddela Q in po potrebi poddela O Priloge III.

Brez poseganja v člen 7 Uredbe (ES) št. 1592/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2002 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu Evropska agencija za varnost v letalstvu pomaga Komisiji pri pripravi predlogov za spremembo veljavnih tehničnih predpisov iz poddela O in poddela Q Priloge III.“

27. Januarja 2007 je agencija oblikovala svetovalno skupino za omejitve letalskega delovnega časa, da bi svetovala agenciji o:
- opredelitvi vseh ključnih točk nestrinjanja med zainteresiranimi stranmi o določbah poddela Q;
 - pripravi nalog in pristojnosti za javni razpis, vključno z nepristranskimi vprašanji, ki bodo posredovana skupini strokovnjakov, metodami in pogostostjo poročanja svetovalca in obliko končnega poročila;
 - določitvi meril za izbor strokovnjakov, s pomočjo katerih se bodo izpolnili najvišji standardi neodvisnosti, usposobljenosti in strokovnosti;
 - izbiri ustreznega svetovalca, ki bo opravil študijo v skladu z razpisnimi pogoji in s pomočjo zgoraj navedenih meril za izbor, in
 - spremljanju študije.
28. Znanstveni strokovnjaki s področja FTL, ki so opravili navedeno oceno, so agenciji 11. novembra 2008 predložili tako imenovano „Moebusovo poročilo“. Zadevno poročilo je vključevalo različne sklepe, ki bi jih bilo mogoče na splošno opisati kot „priporočila, previdnostne ukrepe, nasvete, smernice, vprašanja in potrebo po nadaljnjem pregledu ali namenski raziskavi“. To poročilo je sprožilo razprave med različnimi interesnimi skupinami, ki so izrazile nasprotujoča mnenja o njegovih sklepih.

29. Pri pripravi NPA 2010-14 je skupina za sprejemanje predpisov, ki jo je vzpostavila agencija, poleg Moebusovega poročila pregledala tudi številne ustrezne javno dostopne znanstvene študije⁶. Poleg tega so bile na zahtevo zainteresiranih strani v postopku javnega posvetovanja ob podpori treh neodvisnih znanstvenikov znanstveno ocenjene določbe NPA 2010-14.
30. Med analizo predloženih znanstvenih dognanj pa je postalo čedalje bolj očitno, da ima znanstveni pregled katerega koli sistema FTL na podlagi literature tudi svoje omejitve. Kritični pregled Moebusovega poročila je že pokazal, da ugotovitve iz statistične analize podatkov o nesrečah, ki izhajajo iz nesreč ali incidentov, ki so se zgodili v okviru različnih zahtev glede časa počitka, ne veljajo nujno tudi za evropsko letalsko industrijo, za katero so značilne stroge zahteve glede časa počitka.
31. Zaradi močne korelacije različnih elementov FTL ni mogoče kvantitativno oceniti novega sklopa pravil pred njihovo izvedbo. Utrujenost pri človeku je izredno zapleten pojav. Zato takrat, ko se osnovni parametri v ocenjeni shemi, tj. zahtevani počitek, začnejo razlikovati od operativnega okolja študije, natančnih kvantitativnih priporočil ni več mogoče jemati dobesedno. Znanstveni pregled, ki temelji na literaturi, lahko zato samo opredeli gibanja in poudari področja, ki so potrebna posebne obravnave, in ne predpisuje najnižjega ali najvišjega števila osrednjih elementov FTL.
32. Kljub temu pa bi za zanesljivo sklepanje o vplivu posebnega elementa FTL bila koristna popolna znanstvena študija, vključno z zbiranjem podatkov v operativnem okolju. Vendar lahko takšna študija pripelje do pomembnih rezultatov samo, če se opravi naknadno. Pred začetkom takšne študije bi se moralo novo pravilo že v celoti izvajati. Ocena zakonodajnega učinka tega mnenja natančneje pojasnjuje predlog o vzpostavitvi programa dela o utrujenosti in delovni učinkovitosti letalskega osebja, da bi preučila učinkovitost predlaganih določb.

II. Posvetovanje

33. To mnenje temelji na Obvestilu o predlaganih spremembah (NPA)2010-14⁷, ki je vsebovalo osnutek mnenja za Uredbo Komisije o določitvi izvedbenih pravil o omejitvah letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevanem počitku v komercialnem zračnem prevozu (CAT) z letali, in ki je bilo objavljeno na spletni strani agencije 20. decembra 2010.
34. Agencija je do roka, ki je bil 20. marca 2011, prejela 49 819 pripomb posameznikov in organizacij, vključno z državnimi organi, strokovnimi organizacijami in zasebnimi podjetji.
35. Vse prejete pripombe o NPA 2010-14 so se preučile, analiziral se je njihov pomen za predlagane spremembe in opravil povzetek za vsako posamezno pravilo. Povzetki pripomb, odgovori nanje in predlagana sprememba besedila pravila so bili vključeni v Dokument o odzivih na pripombe (CRD).
36. O osnutku CRD je razpravljala skupina za pregled na sedmih sestankih, ki so potekali od aprila 2011 do novembra 2011. Sestava skupine za pregled je, kar zadeva razporeditev članov skupine iz različnih skupin zainteresiranih strani, temeljila na sestavi skupine za sprejemanje predpisov. Trije neodvisni strokovnjaki, ki jih je agencija najela, da bi posredovali svoje pripombe o nekaterih elementih iz NPA 2010-14, so bili vabljeni, da na enem od navedenih sestankov predstavijo svoje ugotovitve.
37. Na posebnem sestanku Svetovalne skupine nacionalnih organov (AGNA), ki je bil sklican 24. oktobra 2011 v skladu s členom 7 postopka za sprejemanje predpisov, so

⁶ Navedene v poglavju 9.1 *Bibliografija* Ocena zakonodajnega učinka k tem mnenju.

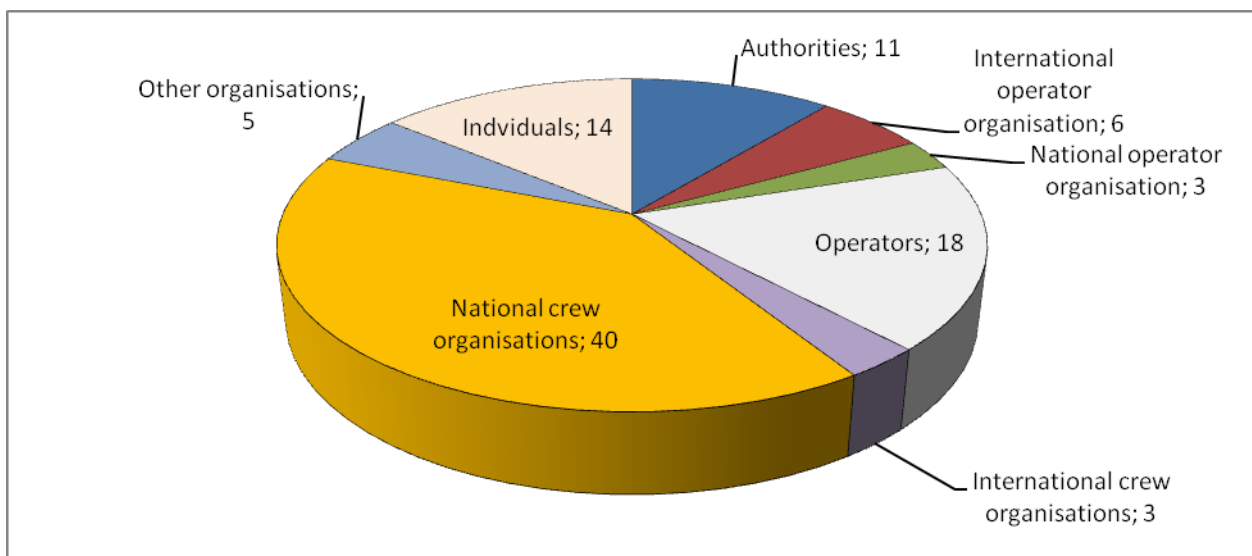
⁷ Glejte Arhiv o sprejemanju predpisov: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

predstavniki nacionalnih letalskih organov (NAA) agenciji predstavili smernice o naslednjih 12 točkah:

- najdaljši dovoljeni dnevni letalski delovni čas posadke (FDP) v najugodnejšem času dneva;
- najdaljši dovoljeni dnevni FDP ponoči;
- potreba po ohranitvi 1-urnega podaljšanja ter njegova vključitev v osnovni najdaljši FDP;
- skrajšanje najdaljšega dovoljenega dnevnega FDP za več kot 6 sektorjev (zunaj poddela Q);
- vpliv spodnje faze cirkadianega ritma (WOCL) na podaljšanje zaradi počitka med letom;
- vpliv števila sektorjev na podaljšanje zaradi počitka med letom;
- možnost uporabe sedežev v ekonomskem razredu za počitek med letom;
- potreba po določitvi dodatne skupne omejitve delovnega časa vsakih 14 dni za blažitev nakopičene utrujenosti;
- potreba po podaljšanju časa počitka kot izravnavi za neredne vzorce dela;
- dodana vrednost določb o skrajšanem času počitka v primerjavi z deljenim delovnim časom;
- najdaljše trajanje pripravljenosti na domu in z njo povezani blažilni ukrepi; in
- najboljši način vključitve potrebe po operativni prožnosti v ta predlog.

38. Na podlagi tega obsežnega posvetovanja z organi, združenji in operatorji je bil na spletišču agencije 18. januarja 2012 objavljen CRD, ki je vključeval seznam vseh oseb oziroma organizacij, ki so posredovale pripombe, slednje pa so bile objavljene skupaj s tem CRD. Obdobje za predložitev pripomb se je končalo 19. marca 2012.

39. Agencija je prejela pripombe k dokumentu CRD od 100 subjektov, med katerimi so bili nacionalni letalski organi, organizacije in posamezniki. Naslednji podatki vsebujejo pregled pripomb. Poleg tega je agencija 15. in 16. maja 2012 sklicala sestanek skupine za pregled, da bi razpravljali o vprašanjih, za katera se je po oceni pripomb iz CRD pokazalo, da zahtevajo posebno obravnavo.



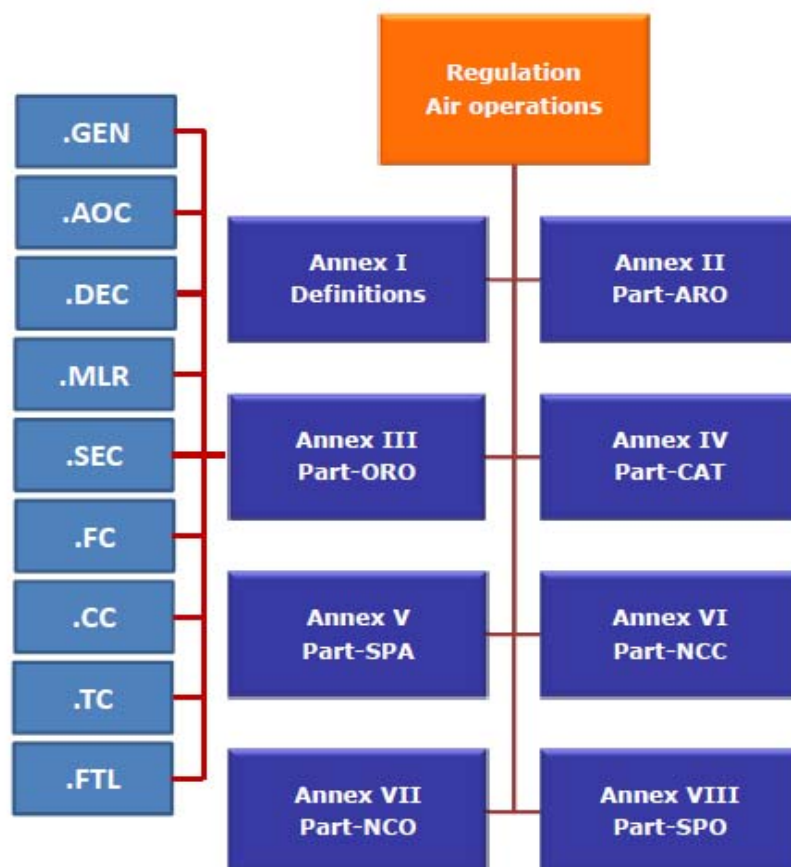
Druge organizacije	
Other organisations	Posamezniki
Individuals	Organi
Authorities	Mednarodna organizacija operatorjev
International operator organisation	Nacionalna organizacija operatorjev
National operator organisation	Operatorji
Operators	Mednarodne organizacije letalskih posadk
International crew organisations	Nacionalne organizacije letalskih posadk

III. Vsebina mnenja in struktura predlaganega predpisa

40. To mnenje vključuje naslednje dokumente:

- spremembo krovne uredbe o zračnih operacijah;
- nov poddel FTL Priloge III, del ORO (Zahteve za organizacije); in
- spremembo oddelka 1 – Certificiranje operatorjev v komercialnem zračnem prevozu, poddel OPS (Zračne operacije) Priloge II, del ARO (Zahteve za organe).

41. Naslednja preglednica vsebuje pregled prilog iz Uredbe o zračnih operacijah.



	Uredba o zračnih operacijah:				
GEN		Annex I Definitions	Priloga I – Opredelitev pojmov	Annex II Part-ARO	Priloga II - Del ARO
AOC		Annex III Part-ORO	Priloga III – Del ORO	Annex IV Part-CAT	Priloga IV – Del CAT
DEC		Annex V Part-SPA	Priloga V – Del SPA	Annex VI Part-NCC	Priloga VI – Del NCC
MLR		Annex VII Part-NCO	Priloga VII – Del NCO	Annex VIII Part-SPO	Priloga VIII – Del SPO
SEC					
FC					
CC					
TC					
FTL					

42. Zakonodajni predlogi za izvedbena pravila o omejitvah letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevanem počitku za operacije CAT z letali so vsebovani v poddelu FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi Komisije XXX/2012.

Krovna uredba o zračnih operacijah

43. Krovna uredba o „zračnih operacijah“ opredeljuje splošno veljavnost prilog (delov, ki jih zajema) in predlaga prehodne ukrepe v obliki izključitve nekaterih operacij, kot so zračne taksi storitve z letalom, nujna medicinska pomoč z letalom in zračne operacije z enim pilotom. Krovna uredba je pripravljena kot uredba o spremembi, temelji na prvotni krovni uredbi OPS, ki jo je potrdil odbor EASA za sveženj CAT (Mnenje št. 04/2011)⁸, vsebuje opredelitev pojma „zračne taksi storitve“ in opredeljuje začetek veljavnosti uredbe o spremembi.

Oddelek 1 poddela FTL – Splošno

44. Oddelek 1 poddela FTL Priloge III (del ORO) določa splošne zahteve. Zaenkrat te veljajo samo za operacije CAT. V okviru nadaljnjih nalog na področju sprejemanja predpisov se bo preučila uporabnost vsebine teh določb v zvezi z drugimi vrstami operacij. Izvedbena pravila iz tega oddelka:

- opisujejo področje uporabe uredbe;
- opredeljujejo najpogostejše uporabljene pojme in izraze;
- določajo naloge operatorjev in članov posadke; in
- opredeljujejo cilje in vsebino obvladovanja utrujenosti (FRM).

Oddelek 2 poddela FTL – Operatorji v komercialnem zračnem prevozu

45. Oddelek 2 poddela FTL Priloge III (del ORO) vključuje posebne določbe, ki veljajo za operatorje CAT. V tem oddelku je obveznost izvajanja in vzdrževanja specifikacijskih shem za trajanje letov, ki ustrezajo vrsti(-am) izvajane operacije, opisana za operatorje v komercialnem zračnem prevozu. Te specifikacijske sheme za trajanje letov pred izvajanjem odobri pristojni organ.

46. Operatorji lahko za zagotovitev skladnosti z osnovno uredbo in poddelom ORO.FTL uporabijo veljavne certifikacijske zahteve, ki jih izda agencija. Odstopanje od teh certifikacijskih zahtev pri vzpostavitvi posameznih specifikacijskih shem za trajanje letov je na podlagi člena 22(2) osnovne uredbe mogoče samo, če operator posreduje pristojnemu organu oceno, v kateri prikaže, da so zahteve osnovne uredbe v tem poddelu izpolnjene.

47. Ta oddelek opredeljuje spodaj navedene osrednje elemente FTL iz poddela Q EU.OPS:

- domača baza;
- letalski delovni čas posadke (FDP) brez podaljšanj;
- možnost različnega časa prijave za letalsko posadko in kabinsko osebje;
- pogoji za podaljšanje FDP in omejitve takšnih podaljšanj, med drugim tudi možnost podaljšanja FDP zaradi odmora na tleh;
- skupne omejitve ur letenja in delovnega časa;
- pripravljenost;
- čas počitka;
- način zagotavljanja prehrane članom posadke; in
- zahteve za hranjenje zapisov.

⁸ [Osnutek uredbe o zračnih operacijah.](#)

Poddel OPS dela Zahteve za organe za zračne operacije Priloge II – Zračne operacije

48. Predlog spremembe dela ARO vsebuje vključitev dveh novih členov o:

- odobritvi posameznih specifikacijskih shem za trajanje letov, ki jih predlagajo operatorji v komercialnem zračnem prevozu, in
- opredelitvi „zgodnjega tipa“ oziroma „poznega tipa“ prekinjajočih razporedov za vse operatorje v komercialnem zračnem prevozu pod njegovim nadzorom.

Osnutek certifikacijskih zahtev FTL1, Komercialni zračni prevoz z letali – redne ali čarterske operacije

49. Številni vidiki FTL so na podlagi člena 8(4) Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 prepuščeni presoji posameznih držav članic. Navedeni elementi so določeni v osnutku Sklepa 201X/XXX/R, CS FTL 1 in odražajo najboljše prakse in operativne izkušnje držav članic ob upoštevanju znanstvenih načel in dognanj. Ti vidiki so:

- letalski delovni čas posadke – posebni pogoji za več zaporednih nočnih delovnih časov;
- letalski delovni čas posadke – podaljšanje FDP brez počitka med letom;
- letalski delovni čas posadke – podaljšanje FDP brez počitka med letom;
- deljeni delovni čas;
- različne oblike pripravljenosti;
- najkrajši čas počitka kot izravnava za prekinjajoče razporede;
- najkrajši čas počitka kot izravnava za časovne razlike; in
- skrajšani počitek.

50. Da bi se prikazala celotna slika zaščite pred utrujenostjo, ki jo bodo omogočila izvedbena pravila, bo osnutek sklepa, ki vsebuje certifikacijske zahteve, sprejemljive načine usklajevanja in navodila na voljo na spletišču agencije. Celoten pomen predlaganih izvedbenih pravil se lahko pri nekaterih vidikih FTL razume samo v povezavi z ustreznimi certifikacijskimi zahtevami.

IV. Pregled pripomb in obrazložitev pravil**Splošno****Področje uporabe**

51. Pripombe na okvirno uredbo so bile usmerjene v izključitev zračnih taksi storitev in obsega takšnih storitev.
52. Opredelitev zračnih taksi storitev, kot jo predlaga krovna uredba, uvaja naslednja dva pogoja, ki morata biti izpolnjena v okviru operacij CAT z letali, da bi se storitev lahko opredelila kot zračna taksi storitev:
- storitev se opravlja brez razporeda in na zahtevo in
 - opravlja se z letalom z največjim številom potniških sedežev (MOPSC) do vključno 19.

Osnutek izvedbenih pravil iz tega mnenja in ustrezne certifikacijske zahteve 1 ne veljajo za zračne taksi storitve. Vendar pa bi po mnenju nekaterih zainteresiranih strani za zračne taksi storitve morala veljati enaka pravila kot za druge operacije CAT v skladu s poddelom Q.

53. Iz področja uporabe tega mnenja so izključene tudi operacije z enim pilotom ter nujna medicinska pomoč z letalom in helikopterjem in jih je treba obravnavati v okviru

posebnih nalog sprejemanja predpisov, kot je navedeno v programu sprejemanja predpisov agencije za obdobje 2012 – 2015⁹.

54. izvedbena pravila, certifikacijske zahteve, sprejemljivi načini usklajevanja (AMC) in navodila (GM), kakor je primerno, za do zdaj izključene operacije bodo objavljeni pozneje kot rezultat nalog sprejemanja predpisov RMT.0346, RMT.0429 in RMT.0430.

Prehodni ukrepi

55. Nekatere zainteresirane strani so predlagale prehodne ukrepe v obliki „nesodelovanja“¹⁰. Če bo čas med začetkom veljavnosti in uporabe dovolj dolg, da bo operatorjem omogočil, da se prilagodijo novim zahtevam, agencija meni, da so prehodni ukrepi, ki določajo datum začetka uporabe eno leto po začetku veljavnosti, ustrežnejši. Agencija ob upoštevanju morebitnega večjega negativnega vpliva na stroške operatorjev čarterskih letov, kot je določeno v oceni zakonodajnega učinka v tem mnenju, predlaga, da se državam članicam omogoči, da se na podlagi nesodelovanja odločijo za preložitve uporabe odstavka, ki opisuje pogoje, pod katerimi se FDP zaradi počitka med letom lahko podaljša za še eno leto.

Specifikacijske sheme za trajanje letov

56. Oddelek 2 poddela FTL – Operatorji v komercialnem zračnem prevozu – določa operatorjem v komercialnem zračnem prevozu obveznost izvajanja in vzdrževanja specifikacijskih shem za trajanje letov, ki ustrezajo vrsti(-am) izvajane operacije. Te specifikacijske sheme za trajanje letov pred izvajanjem odobri pristojni organ.
57. Operatorji lahko za zagotovitev skladnosti z osnovno uredbo in tem poddelom uporabijo veljavne certifikacijske zahteve, ki jih izda agencija. Odstopanje od teh certifikacijskih zahtev pri vzpostavitvi posameznih specifikacijskih shem za trajanje letov je na podlagi člena 22(2) osnovne uredbe mogoče samo, če operator posreduje pristojnemu organu oceno, v kateri prikaže, da so zahteve osnovne uredbe v tem poddelu izpolnjene.
58. Oddelek 2 opredeljuje tudi osrednje elemente FTL iz poddela Q EU.OPS.
59. Predlagajo se naslednje spremembe Priloge II – Zahteve za organe za zračne operacije (del ARO) – k Uredbi Komisije o zračnih operacijah – OPS:
- pristojni organ odobri specifikacijske sheme za trajanje letov, ki jih predlagajo operatorji, kadar se dokaže skladnost s to uredbo;
 - pristojni organ uporabi postopek iz člena 22 osnovne uredbe, če specifikacijska shema za trajanje letov odstopa od veljavnih certifikacijskih zahtev, ki jih izda agencija; in
 - pristojni organ določi „zgodnji tip“ oziroma „pozni tip“ prekinjajočih razporedov za vse operatorje v komercialnem zračnem prevozu pod njegovim nadzorom.

Tehnične zahteve

Opredelitev pojmov

60. Na podlagi pripomb zainteresiranih strani so bile nekatere opredelitve pojmov dopolnjene, predlagane pa so tudi nove, da bi se izboljšala jasnost izvedbenih pravil.
61. Opredelitve pojmov so vključene v oddelek 1 poddela FTL - Splošno. Veljajo za vse operatorje.

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

¹⁰ Nesodelovanje (opt-out) je oblika prehodnega ukrepa, ki zagotavlja državam članicam možnost, da datum začetka izvajanja določenega predpisa preložijo na določen čas, opredeljen v skladu z zakonom.

62. Opredelitev pojma „**prilagojen**“ določa, da član posadke ostane prilagojen 48 ur po vzletu, kot je določeno v poddelu Q, vendar se namesto na čas domače baze nanaša na nov pojem „referenčni čas“. Nadaljnje stanje prilagojenosti je opisano v preglednici, ki potrjuje dejstvo, da član posadke lahko ostane prilagojen bodisi na krajevni čas časovnega pasu vzleta ali na časovni pas namembnega kraja ali da ostane v neznanem stanju prilagojenosti, kadar se biološka ura ustavi nekje med krajevnim časom točke vzleta in krajevnim časom namembnega kraja.
63. Na podlagi pripomb zainteresiranih strani je bila nova opredelitev pojma „**referenčni čas**“ uvedena zato, da bi se poenostavil izračun najdaljšega FDP za posadko, ki se pridruži članom posadke, prilagojenim na sosednje časovne pasove.
64. Uvedene so še dodatne opredelitve pojmov:
- „**namestitev**“, ki se uporablja za opredelitev minimalnih standardov zmogljivosti, ki so zagotovljene članom posadke v času pripravljenosti na letališču in med deljenim delovnim časom;
 - „**operativni član posadke**“, ki se uporablja v izvedbenih pravilih o skupnih omejitvah letalskega delovnega časa in delovnega časa;
 - „**zmogljivosti za počitek**“, ki opredeljuje minimalna merila in cilje za opremo, ki se zagotovi članom posadke za namen počitka med letom;
 - „**sektor**“, ki pojasnjuje, da je treba v operacijo vključiti vzlet in pristanek, da bi se lahko štela za sektor; in
 - „**ustrezna namestitev**“, ki se uporablja za opredelitev minimalnih standardov za zmogljivosti, ki jih je treba članom posadke zagotoviti v posebnih okoliščinah med deljenim delovnim časom in med najkrajšim časom počitka v domači bazi med dvema letoma, pri katerih se prečkajo več kot štiri časovni pasovi.
- S tem se bodo odpravile nejasnosti in hkrati izboljšala raven usklajevanja.
65. Vključene so tri opredelitve pojmov, da bi se ustrezno pojasnile dodatne zahteve glede počitka kot izravnave za skupne učinke delovnega časa, ki vključuje prečkanje časovnih pasov ali operacije v najbolj neugodnem času dneva:
- „**prehod z vzhoda proti zahodu in z zahoda proti vzhodu**“ se nanaša na rotacije s podaljšanimi prečkanji časovnih pasov v nasprotni smeri;
 - „**rotacija**“ se nanaša na niz zaporednih obdobij delovnega časa, letalskega delovnega časa in časa počitka v domači bazi. Ta opredelitev pojma je potrebna, da bi se razumele zahteve glede časa počitka in dolžnosti operatorja, ki so del operacij, ki vključujejo prečkanje časovnih pasov, in
 - „**prekinjajoči raspored**“ se nanaša na tiste primere, v katerih FDP ali kombinacija več FDP prekine možnost člana posadke za spanje v optimalnem času, namenjenem za spanje.
66. Na podlagi pripomb zainteresiranih strani je bil v opredelitev pojma prekinjajočih rasporedov vključen pojem prekinjajočih rasporedov „**zgodnjega**“ in „**poznega tipa**“. Opredelitve pojmov „zgodnji začetek“, „pozni konec“ in „nočni delovni čas“, ki so bili uporabljeni v dokumentu CRD, temeljijo na ugotovitvah iz študij o letalski posadki iz Združenega kraljestva. Eden od avtorjev¹¹ teh študij ugotavlja, da bi kulturne razlike, povezane s pojmom *zgodnji* in *pozen*, lahko zahtevale nekaj prilagoditev v opredelitvah pojmov v drugih državah članicah. Ta nov pojem od držav članic zahteva, da opredelijo,

¹¹ [CRD 2010-14](#) Dodatek III. Znanstvena poročila: zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Mick Spencer.

ali so prekinjajoči razporedi vseh operatorjev v komercialnem zračnem prevozu pod njenim nadzorom „zgodnjega“ ali „poznega tipa“ (glejte tudi odstavek 145.).

67. Prvotno predlagana časovna okna se ohranijo za prekinjajoče razporede „poznega tipa“. Če država članica za svoje operatorje izbere prekinjajoče razporede „zgodnjega tipa“, FDP, ki se konča ob 23.00, v primerjavi z nespremenjeno opredelitvijo pojma prekinjajočih razporedov „poznega tipa“ že velja za pozni zaključek. Na isti način se časovno okno, v katerem FDP velja za „zgodnji začetek“, konča ob 05.59 namesto ob 06.59. Opredelitev pojma „nočni delovni čas“ je enaka tako za zgodnji kot pozni tip.
68. Določbe o **pripravljenosti** trenutno urejajo države članice. Tri vključene opredelitve pojmov se nanašajo na določbe o pripravljenosti in temeljijo na najboljših praksah držav članic oziroma oblikujejo pojem „pripravljenosti“ v skladu s poddelom Q:
- „**delovni čas na letališču**“ se nanaša na stanje takojšnje razpoložljivosti za razporeditev;
 - „**dežurstvo**“ se nanaša na stanje, v katerem je član posadke na voljo, da prejme nalogo, o kateri je obveščen najmanj 10 ur vnaprej; in
 - „**pripravljenost**“: opredelitev, ki prvotno izhaja iz poddela Q, je dopolnjena in zdaj ločuje med „pripravljenostjo na letališču“ in „pripravljenostjo, razen pripravljenosti na letališču“.
69. Poleg tega je zaradi predvidenih prihodnjih nalog sprejemanja predpisov o takšnih operacijah vključena tudi opredelitev pojma „**operacije na zelo dolgih razdaljah**“.

Odgovornosti operatorja

70. Odgovornosti operatorja, ki so opisane v ORO.FTL.110, bodisi izhajajo neposredno iz odstavka o odgovornostih operatorja v poddelu Q ali pa so posredno izpeljane iz zahtev iz poddela Q, namenjenih operatorju.

Odgovornosti člana posadke

71. Odgovornost člana posadke, da ne izvaja nalog na zrakoplovu, če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je določeno v točki 7(f) in (g) Priloge IV k osnovni uredbi, je že opisana v CAT.GEN.MPA.100 Uredbe XXX/2012. Sklicevanje na ta odstavek je bilo naknadno vključeno v oddelek 1, ki poudarja tudi, da člani posadke čim bolj izkoristijo možnosti in zmogljivosti za počitek ter čas počitka ustrezno načrtujejo in izkoristijo.

Obvladovanje utrujenosti (Fatigue Risk Management, FRM)

72. ICAO opredeljuje sistem obvladovanja utrujenosti kot „na podatkih temelječe sredstvo neprekinjenega spremljanja in obvladovanja tveganj za varnost, ki so povezana z utrujenostjo, na podlagi znanstvenih načel in dognanj ter na operativnih izkušnjah, katerih cilj je zagotoviti, da bo zadevno osebje lahko opravljalo naloge z ustrezno stopnjo budnosti“. V skladu s Priročnikom ICAO o FRMS za regulatorje FRM uporablja načela in postopke s področja upravljanja varnosti in si dejavno prizadeva določiti možnosti za izboljšanje operativnih postopkov in zmanjšanje tveganja, opredeljuje pa tudi pomanjkljivosti in negativne dogodke. Struktura FRM temelji na okviru sistema upravljanja varnosti.
73. ORO.GEN.200 iz Uredbe XXX/2012 vključuje zahtevo za celovit sistem obvladovanja. Agencija meni, da je treba sistem obvladovanja utrujenosti (FRM) vključiti tudi v sistem upravljanja organizacije kot sestavni del upravljanja varnosti. To mnenje je predstavljeno v ORO.FTL.120. Ta odstavek opisuje cilj FRM, tj. zagotoviti skladnost s Temeljnimi zahtevami iz točk 7(f) in (g) ter 8(f) Priloge IV k osnovni uredbi. FRM se na zahtevo opiše v operativnem priročniku. Zahteve za FRM in njegove sestavne dele so skladne z ustrezno Prilogo 6 ICAO.
74. Posebna zahteva za FRM je navedena v oddelku 2 poddela FTL v ORO.FTL.210. FRM je obvezno, če operator želi doseči najdaljši 12-urni FDP za člane posadke v neznanem stanju prilagojenosti in iz osnutka CS.FTL.1.235 3, ki omogoča uporabo ureditve s

skrajšanim časom počitka samo v okviru FRM. Osutek CS.FTL.1.235 2(a) operatorje tudi spodbuja, da „spremljajo“ učinek rotacij in kombinacij rotacij na utrujenost posadke, osutek AMC1 ORO.FTL.110(b) pa operatorjem svetuje „aktivno upravljanje“ FDP, ki so daljši od 10 ur in ki sovpadajo ali posegajo v čas od 22.00 do 04.00.

75. Vendar se uporaba FRM spodbuja, saj bi FRM lahko bilo tudi koristno orodje za prikaz skladnosti z odgovornostmi, določenimi v ORO.FTL.110, zlasti v točki (b). Ta točka od operatorjev zahteva, da zagotovijo tako načrtovanje FDP, ki članom posadke omogoči zadosten počitek, da lahko v vseh okoliščinah opravljajo svoje naloge in hkrati ohranjajo zadovoljivo raven varnosti;

Usposabljanje za obvladovanje utrujenosti

76. V skladu z znanstvenimi priporočili¹² nova zahteva v oddelku 2 določa, da morajo operatorji CAT članom posadke, osebju za sestavo delovnih programov in ustreznemu vodstvenemu osebju zagotoviti začetno in redno usposabljanje za obvladovanje utrujenosti. S tem ukrepom se lahko pričakujejo izboljšave na področju varnosti tudi pri operacijah, ki so popolnoma skladne s predpisanim FTL, saj se bo z usposabljanjem za obvladovanje utrujenosti celotna vodstvena struktura operatorjev v komercialnem zračnem prevozu bolje seznanila z nevarnostjo utrujenosti.

Domača baza

77. Odgovornost operatorja, da za vsakega člana posadke določi domačo bazo, izhaja iz poddela Q in je predstavljena v ORO.FTL.200. Ne v opredelitvi pojma domače baze ne v teh izvedbenih pravilih ni določeno, ali se mora domača baza nahajati na enem samem letališču. Ker pa pojem domače baze na enem samem letališču nedvomno uporablja velika večina operatorjev, določbe iz osnutka CS FTL.1.200 obravnavajo pomisleke, da sprememba domače baze in opravljanje nalog z več kot enega letališča v sistemu več letališč povzroča dodatno utrujenost, in določajo, da bi domača baza morala biti eno samo določeno letališče z visoko stopnjo stalnosti. Pri spremembi domače baze osutek certifikacijskih zahtev predvideva podaljšanje podaljšanega časa počitka pred začetkom delovnega časa na novi domači bazi na 72 ur enkrat, vključno s 3 nočmi na tej lokaciji. Šteje se tudi čas potovanja med prejšnjo in novo domačo bazo. Zato je treba zagotoviti, da je čas potovanja med prejšnjo in novo domačo bazo všteto v razporeditev ali FDP.
78. Določena zakonodajna orodja kljub temu priznavajo, da morajo nekateri operatorji uporabiti sistem več letališč za domačo bazo. Vključitev te določbe v certifikacijske zahteve zagotavlja prožnost v postopku odstopanja, opisanem v členu 22(2) osnovne uredbe.

Letalski delovni čas posadke (FDP)

a-Najdaljši letalski delovni čas posadke — Uporaba preglednic

79. Najdaljši osnovni FDP za prilagojene člane posadke je predstavljen v preglednici, ki je preprosta za uporabo. Z določitvijo najdaljših FDP v preglednicah se je mogoče izogniti nejasnosti med člani posadke in drugim osebjem, vključenim v vsakodnevne dejavnosti, ki je posledica razlage pravnega odstavka, ki opisuje enačbo z več spremenljivkami, tj. skrajšanje FDP zaradi prekrivanja z WOCL in skrajšanje FDP zaradi več sektorjev. Ta pristop podpira večina zainteresiranih strani.

b-Najdaljši letalski delovni čas posadke — Osnovne vrednosti

80. Vrednosti, za osnovni FDP, ki so prikazane v tej preglednici, izhajajo iz poddela Q. Osnovna vrednost 13 ur za FDP, ki se začnejo v najugodnejšem času dneva, je pridobila

¹² [CRD 2010-14](#) Dodatek III. Znanstvena poročila: zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Alexander Gundel.

znanstveno podporo¹³, čeprav je bila prvotno rezultat pogajanj v okviru postopka priprave poddela Q. Znanstvena literatura s tega področja vsebuje celo navedbe, da so FDP, ki trajajo 14 ur, v najugodnejšem času dneva varni. Osnovno vrednost 13 ur je podprla večina zainteresiranih strani.

c- Skrajšanje FDP zaradi WOCL in več sektorjev

81. Znanstveni pregled¹⁴ NPA 2010-14 predlaga razširitev časovnega okna za operacije, ki se prekrivajo z nočnimi urami. To priporočilo se je upoštevalo in je prikazano na preglednici najdaljšega osnovnega FDP. Razširjeno je časovno okno, v katerem je najdaljši osnovni FDP omejen na 11 ur. Ta se zdaj prekriva z 12-urnim obdobjem med 17.00 in 5.00. Ta vrednost najdaljšega osnovnega FDP za najbolj neugodne začetne čase se je povečal postopoma, da se je dosegel najdaljši čas 13 ur za začetne čase med 6.00 in 13.29. Najdaljši FDP med 13.30 in 16.59 se potem spet postopoma zmanjšuje.
82. V skladu z znanim pristopom iz poddela Q preglednica najdaljšega osnovnega FDP skrajša najdaljši FDP za 30 minut za vsak sektor od tretjega sektorja naprej. Čeprav pregled znanstvene literature ne navaja natančnih vrednosti, ki prikazujejo vpliv sektorjev, ki so nižji od četrtega, na utrujenost, agencija predlaga, da se 30-minutno krajšanje po sektorjih opravi tudi pri sektorjih nad šestim sektorjem, da bi se dosegel najkrajši najdaljši FDP v trajanju 9 ur, dokler se ne izdelajo dodatne znanstvene študije. To izboljšanje veljavnih določb za krajšanje sektorjev je podprla večina zainteresiranih strani.

d- Preglednica FDP za neprilagojeno posadko

83. Posebna preglednica določa najdaljše dnevne FDP za člane posadke v neznanem stanju prilagojenosti. Omejitev se določi na 11 ur za operacijo v 2 sektorjih, kot je prikazano že v preglednici za prilagojene člane posadke, 30-minutno zmanjšanje po sektorjih pa se uporabi od tretjega sektorja naprej. Ta 11-urna omejitev temelji na predpostavki, da bi član posadke lahko začel dodeljeni FDP v najbolj neugodnem času dneva glede na svojo biološko uro.
84. Tretja preglednica določa najdaljše FDP za člane posadke v neznanem stanju prilagojenosti do 12 ur, če se operacija spremlja v okviru FRM. Bistvo pri tem je, da bi član posadke kljub neznanemu stanju prilagojenosti glede na posebne okoliščine takšne operacije (tj. optimalno časovno razporeditev možnosti za počitek itd.) lahko dobro izkoristil počitek v ugodnem času dneva glede na svojo biološko uro, ko se prijavlja k dolžnosti. To pa bi bilo treba nenehno spremljati, zato je za operatorje, ki želijo uporabiti to določbo, FRM obvezen.

e- Podaljšan FDP

85. Opis splošnih pogojev, po katerimi se FDP lahko podaljša brez uporabe počitka med letom, je predstavljen v ORO.FTL.205 (d) in podoben pogojem za podaljšanje iz poddela Q. Preprosta preglednica z najvišjimi vrednostmi FDP glede na začetni čas je vključena v veljaven osnutek certifikacijskih zahtev. Ta preglednica upošteva znanstvena priporočila o omejitvi podaljšanja FDP brez dodatnih blažilnih ukrepov na ugoden začetni čas. Izboljšanje na področju varnosti v tem primeru je v tem, da certifikacijske zahteve dovoljujejo samo podaljšanja FDP za začetni čas po 6.15. Podaljšanje za operacije v 5 sektorjih je dovoljeno samo za čas prijave po 14.30, za operacije v 3 in 4 sektorjih je dovoljeno za čas prijave po 16.30, za operacije v 1-2 sektorjih pa pred 19.00. Ta ukrep

¹³ [CRD 2010-14](#) Dodatek III. Znanstvena poročila: zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Mick Spencer.

¹⁴ [CRD 2010-14](#) Dodatek III. Znanstvena poročila: zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Alexander Gundel; Končno poročilo - Philippe Cabon.

so podprle vse zainteresirane strani, razen organizacij posadke, ki trdijo, da podatki iz nekaterih znanstvenih študij navajajo, da je treba omejitev FDP za nočne lete določiti na 10 ur namesto na 11.

86. V tem okviru bi veljalo omeniti, da so bile študije¹⁵, katerih navedbe utemeljujejo zahtevo po največ 10-urnem FDP v nočnem času, opravljene v zelo posebnih operativnih okoljih in da je vprašljivo, ali so v celoti reprezentativne za zakonodajno okolje iz poddela Q EU.OPS.

f- Dodatne omejitve za nočni delovni čas

87. Poleg zgoraj navedenih omejitev je zaporedni delovni čas omejen na 4 sektorje na delovni čas, osnutek AMC k ORO.FTL.110 (b) pa operatorjem priporoča obvladovanje utrudilnega učinka FDP, daljšega od 10 ur, ki se prekriva ali ki posega v čas med 22.00 in 04.00. Ta predlog poudarja pomen ocene učinka utrujenosti kot posledice vsakega posameznega nočnega delovnega časa, dodeljenega posameznim članom posadke ne samo z analizo trajanja delovnega časa in časom prijave, temveč tudi z upoštevanjem drugih dejavnikov, kot je vprašanje, ali je čas počitka pred nočnim delovnim časom optimalen za spanje v primeru tega posebnega delovnega programa itd.
88. S to zahtevo se bo v kombinaciji z obveznim usposabljanjem za FRM povečala ozaveščenost osebja za sestavo delovnih programov. Poleg tega bo organom zagotovljeno orodje, s katerim bodo lahko spremljali, ali se načela upravljanja varnosti uporabljajo v sistemu delovnega programa operatorja.

g- Dodatne omejitve za zgodnji začetek

89. Splošno znano je, da bo vsak delovni čas, ki skrajša možnost za spanje v urah, ki so najugodnejše za osvežitveno spanje (med WOCL), vplival na kratkotrajno in nakopičeno utrujenost. Kratkotrajni učinki zgodnjega začetka se ublažijo s skrajšanjem najdaljšega FDP za zgodnji začetek. Potrjeno je tudi, da so prehodi s poznega na zgodnji delovni čas in obratno posebej utrujajoči.
90. Vpogled, ki ga je med znanstveno oceno NPA 2010-14 ponudil pregled obstoječe znanstvene literature, ni pokazal, da bi omejitev števila primerov zgodnjega začetka v okviru enega delovnega časa dejansko pozitivno vplivala na ravni utrujenosti. Da bi se torej izognili spodbujanju operatorjev, da utrujajoče prehode med delovnimi časi vnesejo v delovne programe, se je agencija odločila, da števila primerov zgodnjega začetka v okviru enega delovnega časa ne omeji. Namesto tega osnutek CS FTL.1.235 zahteva dodaten počitek za člane posadke, ki med 2 podaljšanimi časoma za počitek opravijo 4 ali več zgodnjih začetkov, in za prehode med poznim zaključkom/nočnim delovnim časom na zgodnji začetek.
91. Ta pristop so zainteresirane strani na splošno podprle, zato je bil sprejet kot izboljšava na področju varnosti.

h- Počitek med letom

92. Predlagana izvedbena pravila o najdaljšem dnevnem FDP s podaljšanji zaradi počitka med letom opisujejo vidike, ki se upoštevajo pri opredelitvi pogojev za ta podaljšanja v specifikacijski shemi za trajanje letov, in sicer:
- število preletenih sektorjev;

¹⁵ - Powell D, Spencer MB, Holland D, Petrie KJ (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations (Utrujenost v operacijah z dvema pilotoma: posledice za omejitve letalskega delovnega časa in delovnega časa). Aviat. Space Environ. Med, 79(11), 1047-1050.

- Spencer MB in Robertson KA (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia (Operacija Haj: budnost letalske posadke na povratnem letu med Indonezijo in Savdsko Arabijo). DERA Poročilo št. DERA/CHS/PPD/CR980207.

- najkrajši čas počitka med letom, omogočen vsakemu članu posadke;
- vrsto zmogljivosti za počitek med letom in
- povečanje osnovne letalske posadke.

Ker gre pri podaljšanju letalskega delovnega časa posadke zaradi počitka med letom za tako imenovano določbo iz člena 8, se je agencija morala zanesti na operativne izkušnje članov skupine za sprejemanje predpisov, pripombe zainteresiranih strani na NPA 2010-14 in ustrezne CRD ter obstoječo znanstveno literaturo. Predpisani elementi so v celoti opisani v certifikacijskih zahtevah, da bi lahko omogočili nekaj prožnosti, vendar pod pogojem, da je bila dokazana enakovredna raven varnosti.

93. Določbe v veliki meri temeljijo na poročilu TNO¹⁶, najcelovitejšem znanstvenem pregledu mednarodne literature in podatkovnih baz, ki preučujejo in analizirajo kakovost različnih zmogljivosti za počitek med letom v zvezi z učinkom v smislu spanja, budnosti in delovne učinkovitosti.
94. Osnutek certifikacijskih zahtev ni neposreden prepis podatkov iz poročila TNO, temveč gre za prenos njegovih priporočil v praktičnem smislu. Pravilo opisuje najdaljši dnevni FDP z uporabo podaljšanja zaradi počitka med letom kot odvisnega od kakovosti zmogljivosti za počitek med letom in tega, koliko pilotov je na letalu. Predlagane vrednosti ustrezno upoštevajo čas, ki bi v povprečju lahko minil preden bi dodaten(-ni) član(i) posadke lahko izkoristil(i) fazo leta za počitek med letom znotraj FDP v 3 sektorjih. Za počitek med letom je na voljo sorazmerno več časa, daljši ko je čas letenja v FDP ali, z drugimi besedami, če se v enem FDP opravi manj sektorjev. Zato se omejitve FDP lahko povečajo do ene ure, če en sektor traja več kot 9 ur neprekinjenega leta in če FDP ne vsebuje več kot 2 sektorja.
95. Te omejitve so neodvisne od WOCL. Ta pristop je izbran zato, da bi pravilo bilo čim bolj preprosto in enostavno za izvajanje. Temelji na operativnih izkušnjah nekaterih operatorjev, ki že več let uporabljajo podobne določbe. Nekaj držav članic v zadnjem času uporablja to metodo na podlagi člena 8 EU.OPS. Ker je počitek med letom v nočnih urah ugodnejši za osvežitveno spanje, agencija meni, da predstavlja izravnavo za večje podaljšanje, ki se uporablja pri FDP, ki se prekriva z WOCL.

i- Počitek med letom — Zmogljivosti

96. Osnutek CS FTL.1.205 3 predlaga rešitve za vse zgoraj navedene vidike, tako da najprej opredeli tri vrste zmogljivosti za počitek med letom. Tehnične specifikacije za zmogljivosti za počitek med letom, ki so izbrane za ta osnutek certifikacijskih zahtev, izhajajo iz poročila TNO. Osnutek certifikacijskih zahtev sprva ne predvideva uporabe nikakršnih nadomestnih sredstev za doseganje podaljšanja FDP zaradi počitka med letom. Nekatero zainteresirane strani so izrazile pripombe v zvezi z dejstvom, da počitek med letom na sedežih v turističnem razredu ni priznan. Poudarile so, da bi nekatere čarterske operacije v počitniške namembne kraje zunaj ozemlja EU s predlaganimi certifikacijskimi zahtevami bile nemogoče ali ekonomsko neizvedljive. Ker je možno, da bi te operacije prevzeli operatorji iz tretjih držav, s čimer bi državljani EU lahko bili izpostavljeni večjemu tveganju od tistega, ki je povezano s počitkom med letom na sedežih v turističnem razredu, ki ga trenutno uporabljajo številni operatorji iz EU, agencija predlaga dodatno prehodno obdobje, v katerem se operatorji lahko prilagodijo novi zahtevi. Vendar pa podatki, ki so razpoložljivi na tej ravni, ne bi upravičili uporabe sedežev v turističnem razredu za počitek med letom.

j- Počitek med letom — Najkrajše trajanje

¹⁶ Simons M in Spencer MB (2007). Extension of flying duty period by in-flight relief (Podaljšanje letalskega delovnega časa zaradi počitka med letom). TNO Report TNO DV 2007 C362, TNO Obramba in varnost, Soesterberg, Nizozemska.

97. Osnutek certifikacijskih zahtev o počitku med letom predlaga omejitev možnosti uporabe počitka med letom za podaljšanje najdaljšega FDP na operacije, ki vsebujejo največ 3 sektorje. Najkrajše *zaporedno* trajanje počitka med letom je 90 zaporednih minut in 2 uri za tiste člane posadke, ki nadzirajo pristajanje. Za letalsko posadko nadaljnja opredelitev trajanja počitka med letom za vsakega posameznega člana posadke ni potrebna. Čas med letenjem se enakomerno ali neenakomerno porazdeli na 3 dele, če se uporablja en dodaten pilot, in na 2 dela, če sta za doseg načrtovanega FDP potrebna dva dodatna pilota. Ta predlog temelji na prispevkih zainteresiranih strani, ki opisujejo operativne izkušnje in veljavne nacionalne določbe.

k-Počitek med letom — Kabinsko osebje

98. Ker je število kabinskega osebja nestalno in ker ni določenih nobenih zahtev za povečanje kabinskega osebja v operacijah s podaljšanim FDP zaradi počitka med letom, se pristop za podaljšanja FDP letalske posadke zaradi počitka med letom ne bi mogle uporabiti tudi za kabinsko osebje. Preglednica, ki določa najkrajše trajanje za vsakega člana kabinskega osebja v obliki trajanja FDP in vrste zmogljivosti, ki se uporablja za počitek med letom, je bila zato vključena v veljavne certifikacijske zahteve. Vrednosti v tej preglednici temeljijo na znanstvenih priporočilih¹⁷, vendar so bolj omejevalne, saj podaljšanim FDP določajo zgornjo mejo, ki se lahko doseže z zmogljivostmi za počitek med letom razreda 2 in razreda 3.
99. Najkrajše določeno zaporedno trajanje počitka med letom za člane kabinskega osebja je 90 minut, v preglednici pa so upoštevani naslednji vidiki:

- vsak član osebja ima skupaj 8 ur možnosti za spanje kadar koli v 24 urah; in
- 1 ura osvežitvenega spanja se prizna za 2 uri dodatne budnosti.

100. Kvantitativno odstopanje od vrednosti, ki jih poročilo TNO priporoča za pilote, zlasti v primeru dolgih podaljšanj, je smiselno, saj je kljub priznanemu dejstvu, da so člani kabinskega osebja posebej odgovorni za varnost zrakoplova in potnikov na njem, malo verjetno, da morajo ohraniti enako raven budnosti, ki se zahteva za člane letalske posadke, ki nadzirajo zrakoplov med pristajanjem¹⁸.

l- Nepredvidene okoliščine dejanskih operacij – presoja vodje zrakoplova

101. Splošni pogoji in okoliščine, pod katerimi vodja zrakoplova lahko spremeni omejitve FDP in zahteve glede časa počitka, izhajajo iz določb poddela Q o presoji vodje zrakoplova in ostajajo znotraj navedenih znanih omejitev. Veljavno pravilo je bilo na podlagi operativnih izkušenj in prispevkov zainteresiranih strani dopolnjeno in ekstrapolirano, da bi vključilo dve določbi člena 8, tj. podaljšanje FDP zaradi počitka med letom in deljenega delovnega časa. Zahteve glede poročanja so prenesene iz poddela Q. Poročila se hranijo na podlagi zahtev o hranjenju zapisov (glejte tudi odstavek 150.).
102. Poleg tega morajo operatorji vzpostaviti postopke, ki določajo način izvajanja presoje vodje zrakoplova. Obsežen osnutek GM vsebuje smernice o dejavnostih, ki bi jih morali upoštevati vsaj operatorji med pripravo pravil o presoji vodje zrakoplova. V operativni priročnik se vključi opis nekaznovalega postopka za uporabo presoje vodje zrakoplova.
103. Tako kot v poddelu Q se lahko najdaljši osnovni dnevni FDP podaljša za 2 uri, razen če se je povečala letalska posadka: v tem primeru se dovoli podaljšanje za 3 ure. To velja tudi za podaljšane FDP zaradi počitka med letom in deljenega delovnega časa. Ohrani se določba, v skladu s katero se let lahko nadaljuje do načrtovanega namembnega letališča ali do nadomestnega letališča, če se pri zadnjem sektorju po vzletu pojavijo

¹⁷ Zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Philippe Cabon.

¹⁸ Zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Mick Spencer.

nepredvidene okoliščine, ki povzročijo prekoračitev dovoljenega podaljšanja. Najkrajši čas počitka se lahko skrajša, vendar ne pod 10 ur. Zahteve o prijavi presoje vodje zrakoplova so podobne zahtevam iz poddela Q.

104. Možna korist za varnost se tukaj doseže s kombinacijo obveznega usposabljanja za FRM, kot je opisano v odstavku 76, in novo zahtevo za operatorja, v skladu s katero mora vzpostaviti nekaznovalni postopek za izvajanje presoje vodje zrakoplova in ga opisati v operativnem priročniku.

m- Nepredvidene okoliščine v letalskih operacijah –odložena prijava

105. Zaradi operativne prožnosti in da bi se vključile okoliščine, kot so neuporabnost zrakoplova tik pred prijavo, so v osnutek certifikacijskih zahtev vključene določbe o „odloženi prijavi“. Več zainteresiranih strani je predlagalo vključitev določb, ki urejajo pogoje za kratkoročno ponovno načrtovanje v nepredvidenih okoliščinah pred poročanjem. Predlog v pomanjkanju znanstvenih dokazov, toda na podlagi znanstvenih nasvetov in mnenj¹⁹, temelji na operativnih izkušnjah in veljavnih nacionalnih predpisih. V skladu s certifikacijskimi zahtevami lahko operator to prožnost izkoristi samo, če so postopki za odloženo prijavo opisani v operativnem priročniku in če je določen čas obvestila, ki članom posadke omogoča, da nadaljujejo s počitkom po sprožitvi postopka odložene prijave.

n- Različne omejitve za kabinsko osebje in pilote

106. Ohrani se določba poddela Q, v skladu s katero se FDP lahko podaljša za razliko v času prijave kabinskega osebja in pilotov, če razlika ne presega 60 minut. izvedbena pravila vključujejo tudi pojasnilo, da najdaljši dnevni FDP za kabinsko osebje izhaja iz časa, v katerem letalska posadka prijavi svoj FDP, vendar se začne v času prijave kabinskega osebja. V nasprotnem primeru bi lahko čas prijave, ki bi potekal 60 minut pred letalsko posadko, zaradi skrajšanja FDP, do katerega bi prišlo v zgodnjih jutranjih urah, skrajšal najdaljši dnevni FDP za kabinsko osebje za eno uro. Da bi se izognili napačnemu tolmačenju, je vključena obrazložitev, ki omejuje uporabo te določbe na primere, v katerih kabinsko osebje zahteva več časa za dajanje navodil pred letom. Čeprav utrujenost enako prizadene tako kabinsko osebje kot pilote, je malo verjetno, da bi kabinsko osebje moralo ohraniti enako raven budnosti, ki se zahteva za posadko, ki nadzoruje zrakoplov med pristajanjem.²⁰

Trajanje letov in delovni čas

107. Trajanje letov in delovni čas sta predstavljena v ORO.FTL.210 in prenašata omejitve iz poddela Q. Na podlagi prispevkov zainteresiranih strani je agencija dodala dve dodatni omejitvi. Čeprav so znanstveni dokazi v zvezi s predpisanimi omejitvami za skupni delovni čas skopi, zlasti ker so učinki nakopičene utrujenosti, ki izhajajo iz dolžnosti, v veliki meri odvisni od tega, kako so te dolžnosti združene, je agencija upoštevala zahteve zainteresiranih strani za vključitev dodatne 14-dnevne omejitve delovnega časa v trajanju 110 ur in tekočo omejitev trajanja letov v trajanju 1 000 ur kadar koli v 12 zaporednih koledarskih mesecih.

a- Dnevna omejitve delovnega časa

108. Agencija meni, da zaradi dodatne omejitve delovnega časa ne bi prišlo do izboljšanja na področju varnosti. Dnevna dejavnost članov posadke je omejena na najdaljši dnevni FDP. Dnevni delovni čas bo na utrujenost vplival samo, kadar bodo člani posadke poleg letenja opravljali še druge dolžnosti (tj. usposabljanje, upravne naloge, razporeditev). Ta vpliv

¹⁹ Zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Mick Spencer.

²⁰ Zagotavljanje strokovnega znanja za predložitev ocene NPA o omejitvah letalskega delovnega časa (FTL) in pripravo smernic in nasvetov za skupino za pregled FTL - Končno poročilo - Mick Spencer.

pa se upošteva pri zahtevanem počitku (glejte tudi odstavka 128 in 129). Najdaljši počitek pred vsakim FDP traja toliko časa kot predhodna dolžnost.

b-Omejitev delovnega časa v obdobju 7 in 28 dni

109. Ohranjene so omejitve iz poddela Q, in sicer 60 delovnih ur v katerih koli zaporednih 7 dnevih in 190 delovnih ur v katerih koli zaporednih 28 dnevih.

c-Omejitev delovnega časa v obdobju 14 dni

110. Poleg zgoraj navedenih omejitev delovnega časa se skupni delovni čas omeji na 110 ur na zaporednih 14 dni. Številni predlagatelji pripomb so zahtevali, da se ta omejitev določi na 100 ur. Vendar pa agencija meni, da predlagana omejitev na 110 ur na vsakih 14 zaporednih dni v povezavi z dodatnimi in izboljšanimi zahtevami glede časa počitka (glejte tudi odstavek c- Redna podaljšanja časa počitka v poglavju o času počitka) zadostujejo kot izravnava za nakopičeno utrujenost.

d-Dodatna omejitev v trajanju 1 000 ur letenja v katerih koli 12 zaporednih mesecih

111. Čeprav ni bilo mogoče pridobiti nobenih znanstvenih dokazov, ki bi utemeljili posebno omejitev ur letenja na 12 mesecev, so znanstveniki, ki jih je agencija najela za oceno NPA 2010-14, izrazili mnenje, da je bila omejitev potrebna, da bi se izognili čezmernemu številu ur v 12 mesecih. S tem mnenjem se strinja večina zainteresiranih strani. Omejitev v trajanju 1 000 ur letenja v katerih koli 12 zaporednih koledarskih mesecih je vključena v izvedbena pravila. Prednost te dodatne omejitve je v okrepitvi zahteve iz poddela Q, v skladu s katero je treba delovni čas razporediti enakomerno in praktično in se izogniti kopičenju 1 300 ur letenja v 12 koledarskih mesecih (tj. 13 krat po 100 ur letenja na 28 dni).

Razporeditev

112. Znana določba iz poddela Q se bo še naprej uporabljala za razporeditev. Da bi bilo pravilo boljše strukturirano, se je agencija odločila, da nameni poseben odstavek razporeditvi, namesto da to vprašanje obravnava v odstavku o FDP.

Deljeni delovni čas

113. Na podlagi člena 8 se v različnih državah članicah uporabljajo različne določbe, ki urejajo deljeni delovni čas. Ta raznolikost je verjetno odgovor na raznovrstnost operativnih potreb. Zaradi ohranitve določene mere prožnosti, je v osnutek certifikacijskih zahtev vključen usklajen predlog, kljub temu da izhaja iz veljavnih predpisov ene države članice. V izvedbenih pravilih so navedeni samo tisti elementi deljenega delovnega časa, ki jih je treba opredeliti v specifikacijski shemi za čas letenja, in sicer:

- najkrajše trajanje odmora na tleh in
- podaljšanje FDP ob upoštevanju trajanja odmora in zmogljivosti, ki so članom posadke namenjene za počitek.

izvedbena pravila tudi določajo, da se odmor na tleh šteje v celoti v FDP in da deljeni delovni čas ne sledi skrajšanemu počitku.

114. Te osrednje zahteve so še natančneje dodelane v veljavnem osnutku certifikacijskih zahtev, kot je navedeno spodaj:

- odmor na tleh v okviru FDP traja najmanj 3 zaporedne ure;
- v odmor ni vključen čas za dolžnosti po letenju in pred letenjem ter čas potovanja, ki se računa kot najmanj 30 minut;
- najdaljši osnovni (nepodaljšani) FDP se lahko podaljša za največ 50 % časa odmora;
- za odmor, ki traja 6 ur ali več in ki se prekriva z WOCL, se zagotovi ustrezna nastanitev;
- v vseh drugih primerih:

- se zagotovi nastanitev; in
- čas odmora, ki presega 6 ur ali čas odmora, ki se prekriva z WOCL, se ne šteje za podaljšanje FDP;

- deljenega delovnega časa ni mogoče združiti s počitkom po letu.

Pripravljenost, delovni čas na letališču in dežurstvo

115. Za pripravljenost kot določbo, ki se uporablja za obvladovanje nepredvidenih okoliščin in zagotavljanje prožnosti, trenutno na podlagi člena 8 obstaja širok niz nacionalnih rešitev. V poddelu Q so v obliki predpisa urejeni samo nekateri vidiki pripravljenosti. Te temeljne zahteve se ponovno uporabljajo v ORO.FTL.225. Da bi članom posadke omogočili, da načrtujejo ustrezen počitek, se v program dela vključijo vse oblike pripravljenosti, začetni in končni čas pripravljenosti pa se opredeli in o njem obvesti vnaprej. Elementi, za katere veljajo določbe iz člena 8, so vključeni v certifikacijske zahteve, da bi se deloma ohranila prožnost, ki obstaja danes.

a-Pripravljenost na letališču

116. V zvezi s pripravljenostjo na letališču je v izvedbenih pravilih ohranjena zahteva iz poddela Q za zagotovitev nastanitve članom posadke in vštetje delovnega časa na letališču v delovni čas. Osnutek certifikacijskih zahtev izpolnjuje vrzel, ki jo pušča poddel Q, in določa, da:

- pripravljenosti na letališču, ki ji ne sledi dodelitev FDP, sledi počitek;
- najdaljši FDP skrajša za čas, porabljen za pripravljenost, ki presega 4 ure ali ki je bil porabljen med 22.00 in 7.00; in
- najdaljše skupno trajanje pripravljenosti na letališču in dodeljenega najdaljšega osnovnega FDP je 16 ur.

117. Ta zgornja omejitev na 16 ur pa ne velja za dodelitve FDP z deljenim delovnim časom ali kadar je zagotovljen počitek med letom.

118. Te določbe o pripravljenosti na letališču podpira večina zainteresiranih strani. So bolj omejevalne od večine določb o pripravljenosti na letališču, ki izhajajo iz člena 8 in se uporabljajo na nacionalni ravni, zlasti zato ker uvajajo zgornjo omejitev v trajanju 16 ur za skupno trajanje pripravljenosti na letališču in dodeljen FDP.

b-Delovni čas na letališču

119. Od operatorja se ne zahteva, da zagotovi nastanitev članom posadke v delovnem času na letališču. Čeprav trenutno ni na voljo nobenih neposrednih znanstvenih dokazov o tem vprašanju, je možno predvideti, da je prisotnost na letališču brez možnosti počitka v nastanitvi enako utrudljiva kot biti operativni član posadke. Zato delovni čas na letališču, kot je opisan v odstavku 68, velja v celoti za FDP od samega časa prijave v delovni čas na letališču.

c-Druge oblike pripravljenosti

120. ORO.FTL.225 navaja naslednje zahteve, ki jih je treba opredeliti v specifikacijskih shemah za trajanje letov:

- najdaljši čas vseh oblik pripravljenosti;
- vpliv pripravljenosti na najdaljši FDP, ki se lahko dodeli na podlagi pripravljenosti;
- osnovni najkrajši čas počitka, ki sledi pripravljenosti in ki mu ne sledi dodelitev FDP; in
- kako se čas pripravljenosti upošteva pri izračunu skupnega števila delovnih ur.

121. Predpisane omejitve za te zahteve so vključene v osnutek certifikacijskih zahtev, kot je navedeno spodaj:

- najdaljše trajanje je 16 ur

- za namen ORO.FTL.210 čas šteje za 25 % delovnega časa;
 - pripravljenosti sledi najkrajši čas počitka;
 - če se poziv za prijavo k dolžnosti zgodi v prvih 8 urah, se najdaljši FDP šteje od časa prijave;
 - če se poziv za prijavo k dolžnosti zgodi po prvih 8 urah, se najdaljši FDP skrajša za toliko, kolikor traja čas pripravljenosti po 8 urah; in
 - se prekine, ko se član posadke prijavi na določenem kraju prijave; in
 - odzivni čas med pozivom in časom prijave, ki ga določi operator, omogoča članu posadke, da v ustreznem času prispe s kraja počitka na določen kraj prijave.
122. Te omejitve so vmesne med prakso v večini držav članic, ki omejuje trajanje „drugih oblik pripravljenosti“ na 24 ur ter omogoča uporabo celotnega FDP tudi, če se dodelitev zgodi ob samem izteku časa pripravljenosti, ter med določbo, ki jo uporablja nekaj držav članic in ki druge oblike pripravljenosti omejuje na 12 ur.

d-Dežurstvo

123. Opredelitev pojma „dežurstvo“, opisana v odstavku 68, se nanaša na čas, v katerem se lahko člana posadke določi za nalogo najmanj 10 ur pred časom prijave. To pomeni, da bo član posadke do neke mere lahko načrtoval počitek.
124. Osnutek certifikacijskih zahtev zato ne predvideva nobene omejitve najdaljšega FDP, če se članu posadke dodeli FDP v času dežurstva. Osnutek certifikacijskih zahtev določa, da čas dežurstva ne šteje za delovni čas za namen skupnega delovnega časa, prav tako iz njega ne izhaja počitek, če ni bila dodeljena nobena dolžnost. Operatorji določijo najdaljše trajanje vsakega časa dežurstva in koliko neprekinjenih dni je mogoče ohraniti stanje dežurstva.
125. Čeprav je določbe o takšnem stanju sprejelo le nekaj držav članic in dodelitev dolžnosti z vmesnim časom počitka na splošno izhaja le iz najboljših praks operatorja, agencija v tem usklajenem pristopu vidi izboljšanje na področju varnosti. Enakega mnenja so tudi zainteresirane strani, zlasti ker bo to pravilo omogočilo lažji nadzor tega vprašanja.
126. Splošne zahteve so opisane v izvedbenih pravilih. Osnutek certifikacijskih zahtev povzema sedanje prakse v nekaterih državah članicah.

Čas počitka

127. ORO.FTL.235 povzema zahteve glede počitka iz poddela Q. Agencija predlaga rešitve v osnutku certifikacijskih zahtev, kadar države članice v skladu s členom 8 uporabljajo nacionalne določbe ali kadar prispevki zainteresiranih strani ter pregled znanstvene literature poudarjajo potrebo po predlogu dodatne uredbe. Predpisani parametri za najkrajši čas počitka so vključeni v izvedbena pravila in enakovredni določbam iz poddela Q:

a-Najkrajši čas počitka v domači bazi

128. Najkrajši čas počitka pred začetkom FDP v domači bazi mora trajati tako dolgo kot predhodni delovni čas ali 12 ur, kar traja dlje.

b-Najkrajši čas počitka zunaj domače baze

129. Najkrajši čas počitka pred začetkom FDP zunaj domače baze mora trajati vsaj tako dolgo kot predhodni delovni čas ali 10 ur, kar traja dlje. Člani posadke, ki so zunaj domače baze, ne potujejo z lastnimi sredstvi s kraja počitka na letališče in obratno. Zahteva, da mora čas počitka vključevati 8-urno spanje ter čas potovanja in druge fiziološke potrebe, se ohrani.

c-Redna podaljšanja časa počitka

130. *Minimalne* zahteve za podaljšani čas počitka so podobne zahteva iz poddela Q. Na podlagi prispevkov zainteresiranih strani, ki temeljijo na znanstvenih dokazih, pa je odstranjena

možnost za države članice, da za začetek druge krajevne noči določijo čas 4.00. Najkrajše redno podaljšanje časa počitka znaša 36 ur in vključuje 2 krajevni noči, tako da ni med koncem enega podaljšanega časa počitka in začetkom naslednjega nikoli več kot 168 ur.

131. Čeprav so znanstveni dokazi v zvezi določitvijo obsega nakopičene utrujenosti skopi, nekatere zainteresirane strani predlagajo redno podaljševanje podaljšanega časa počitka. Takšen ukrep temelji tudi na znanstveni oceni NPA 2010-14.
132. Redno podaljšanje časa počitka se dvakrat na mesec podaljša za 2 dni.

d-Skrajšani čas počitka

133. Za ureditve s skrajšanim časom počitka veljajo določbe iz člena 8. Njihova uporaba je splošno sprejeta, da bi se omogočil počitek zaradi operativnih prekinitev in nekatere operacije. Na splošno temeljijo na načelu, da se FDP po skrajšanem času počitka skrajša za izpad časa počitka, ta izpad pa se nato prišteje k naslednjemu počitku. Nekatere države članice tudi omejujejo pogostost skrajšanega časa počitka med 2 rednima časoma počitka ali v 1 mesecu.
134. Osnutek certifikacijskih zahtev opredeljuje najkrajši čas počitka v določbah o skrajšanem času počitka v domači bazi in zunaj domače baze. Naslednje zahteve glede skrajšanega časa počitka je podprla večina zainteresiranih strani:
- najkrajši skrajšani čas počitka v okviru ureditev s skrajšanim časom počitka je 12 ur v domači bazi in 10 ur zunaj domače baze;
 - skrajšani čas počitka se uporablja v okviru obvladovanja utrujenosti;
 - čas počitka po skrajšanem času počitka se podaljša za razliko med neskrajšanim najkrajšim časom počitka (kot je opredeljen v izvedbenih pravilih) in skrajšanim časom počitka;
 - FDP se po skrajšanem času počitka skrajša za razliko med neskrajšanim najkrajšim časom počitka (kot je opredeljen v izvedbenih pravilih) in skrajšanim časom počitka;
 - med 2 rednima podaljšanimi časoma počitka sta največ 2 skrajšana časa počitka.

e-Prečkanje časovnih pasov

135. Osnutek certifikacijskih zahtev dopolnjuje zahtevo iz izvedbenih pravil o izravnavi učinkov časovnih razlik. Učinek časovnih razlik in način izravnave teh učinkov nedvomno predstavljata zelo zapleteno vprašanje. Ob priznavanju te zapletenosti osnutek certifikacijskih zahtev zahteva od operatorjev, da spremljajo rotacije (kot je opisano v odstavku 65.) in kombinacije v smislu njihovega učinka na utrujenost posadke.
136. Dodatni počitek se zagotovi po vrnitvi v domačo bazo, če FDP vključuje časovno razliko 4 ur ali več med krajevnim časom točke odhoda in točke prihoda. Dodatni počitek se meri v krajevnih nočeh, saj je v skladu z znanstveno literaturo najustreznejši „zeitgeber“²¹ za biološko uro prav dnevno-nočni ritem.
137. Uvedba „referenčnega časa“, kot je opisan v odstavku 63 poenostavlja izračun dodatnega počitka, ki se zagotovi v domači bazi, zlasti če je domača baza članov posadke v isti rotaciji v sosednjem časovnem pasu.

²¹ **Zeitgeber** (v [nemščini](#) pomeni „dajalec časa“ ali „sinhronizator“) je vsak eksogen (zunanji) znak, ki sinhronizira endogeni sistem organizma za čas (notranja ura) s 24-urnim ciklusom dneva in noči na Zemlji. Najmočnejši „zeitgeber“ tako za rastline kot za živali je dan. Nesvetlobni „zeitgeberji“ so temperatura, družbene interakcije, farmakološki posegi, telesna vadba in vzorci uživanja hrane in pijače. Za ohranitev sinhronosti med uro in okoljem „zeitgeberji“ sprožajo spremembe v koncentracijah molekularnih sestavin ure na stopnje, ki se ujemajo s 24-urnim ciklusom; ta proces je znan kot [prilagajanje \(ang.: entrainment\)](#). [vir: Wikipedia.]

138. Najkrajši čas počitka po rotaciji, kot je opisano v odstavku 136, traja najmanj 2 krajevni noči in se podaljša na podlagi časa, ki poteče po prijavi v rotacijo, ki obsega najmanj 4-urno časovno razliko glede na referenčni čas in najdaljšo časovno razliko med referenčnim časom in krajevnim časom, kjer član posadke počiva med rotacijo.
139. Število najkrajših krajevnih noči za počitek v domači bazi za izravnavo časovnih razlik je prikazano na enostavni preglednici v osnutku certifikacijskih zahtev. Ta preglednica prenaša znanstvena načela, ki so opisana v znanstveni oceni NPA 2010-14. Za prehode rotacij v nasprotnih smereh osnutek certifikacijskih zahtev predvideva dodatno krajevno noč za počitek v domači bazi.
140. Najkrajši čas počitka zunaj domače baze je dolg najmanj toliko kot predhodni delovni čas ali 14 ur, kar traja dlje.

f- Prekinjajoči razporedi

141. Čeprav samo ena država članica vključuje pojma „zgodnji začetek“ in „pozni zaključek“ v svoje zahteve za FTL, so zainteresirane strani našle dovolj znanstvene podlage, da bi utemeljile potrebo po izravnavi dodatne nakopičene utrujenosti zaradi prekinjajočih razporedov, kot je opisano v odstavku 66.
142. Študije, ki so bile opravljene v državah članicah, ki imajo omejeno število zgodnjih začetkov v enem delovnem času, kažejo, da menjava prehodov iz ene oblike delovnega časa v drugo prav tako povzroča utrujenost. Omejitev zaporednega števila takšnih delovnih časov v tem primeru torej verjetno ne bo najučinkovitejši blažilni ukrep, ki bi nadomestil izgubo spanja, saj takšna omejitev operatorje spodbuja, da v delovne programe vključijo prehode, ko je omejitev zgodnjih začetkov dosežena.
143. Potrebo po nadomestitvi nakopičene izgube spanja po takšnih delovnih časih in prehodih med njimi je sprejela večina zainteresiranih strani. Znanstvena ocena NPA 2010-14 predlaga tudi vključitev nekakšnega blažilnega ukrepa.
144. Osnutek certifikacijskih zahtev zato predvideva podaljšanje drugega podaljšanega časa počitka na 60 ur za člane posadke s 4 ali več „prekinjajočimi razporedi“ v okviru FDP med 2 podaljšanima časoma počitka. Čas počitka med 2 FDP vključuje tudi eno krajevno noč, kadar se v domači bazi načrtuje prehod s poznega zaključka/nočnega delovnega časa na zgodnji začetek. Zainteresirane strani te ukrepe podpirajo.
145. Zaradi kulturnih razlik, povezanih s časom dneva (glejte tudi odstavek 66), in posledične prilagoditve opredelitev pojmov je potrebna sprememba Priloge II – Zahteve za organe za zračne operacije (del ARO) k osnutku Uredbe Komisije o zračnih operacijah – OPS. Vključene so naslednje zahteve za organ: pristojni organ določi „zgodnji tip“ oziroma „pozni tip“ prekinjajočih razporedov za vse operatorje v komercialnem zračnem prevozu pod njegovim nadzorom.

g- Vzajemne operacije

146. ORO.FTL.235 vključuje določbo o uporabi zahtev za najkrajši čas počitka zunaj domače baze v domači bazi, če operator zagotovi ustrezen nastanitev za člana posadke. V tem primeru članom posadke ne bo treba potovati z lastnimi sredstvi na letališče in z letališča. Takšna praksa je že dovoljena v okviru poddela Q.
147. Podobna izjema v splošnem pravilu za počitek v domači bazi za izravnavo je vključena v osnutek certifikacijskih zahtev za zahteve glede časa počitka po prečkanju časovnih pasov. Tudi tukaj je mogoče uporabiti najkrajši čas počitka zunaj domače baze v domači bazi, če operator članu posadke zagotovi ustrezen namestitev.

Prehranjevanje

148. Zahteva glede možnosti za dostop do hrane in pijače, ki je določena v poddelu Q, je predstavljena v izvedbenih pravilih, operatorji pa poleg tega in da bi olajšali zakonodajni nadzor v operativnem priročniku opredelijo, kako zagotavljajo prehrano članom posadke med FDP.

Zapisi

149. ORO.FTL.245 tako kot je navedeno tudi v poddelu Q od operatorjev zahteva, da hranijo posamezne zapise za vsakega člana posadke, vključno s/z:

- trajanjem letov;
- začetkom, trajanjem in koncem vsakega delovnega časa in FDP; in
- časom počitka in dnevi brez vseh dolžnosti.

Poleg zapisov o teh podatkih in da bi se omogočil zakonodajni nadzor zahteve po daljšem podaljšanega časa počitka v primeru spremembe baze, kot je opisano v odstavku 77, se hranijo tudi podatki o *dodeljeni domači bazi*.

150. Splošna zahteva za vzpostavitev sistema, ki omogoča zanesljivo sledljivost vseh vzpostavljenih dejavnosti²², je dodano obrazložena z vključitvijo obveznosti hranjenja zapisov o podaljšanem letalskem delovnem času in skrajšanem času počitka.

151. Da bi posameznim članom posadke pomagali izpolniti obveznost iz CAT.GEN.MPA.100²³, v skladu s katero morajo zagotoviti vsakemu operatorju podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z zahtevami za FTL, kadar opravljajo dolžnosti za več operaterjev, morajo operatorji izpiske posameznih zapisov o letalskem delovnem času in delovnem času ter času počitka na zahtevo zagotoviti zadevnemu članu posadke in drugemu operatorju v zvezi s članom posadke, ki je ali bo postal član posadke zadevnega operatorja.

V. Ocena zakonodajnega učinka

152. Opredeljeni so bili naslednji vplivi, ki so povzeti spodaj. Celotno besedilo ocene zakonodajnega učinka je na voljo v Dodatku I.

Vpliv na varnost

Splošno

- Usklajeni varnostni standardi na visoki ravni v EU-27 + 4 z uvedbo enotnih zahtev glede varnosti za vse vidike FTL.

Domača baza

- Eno samo določeno letališče z visoko stopnjo stalnosti.
- Daljši podaljšan čas počitka pred začetkom delovnega časa po zamenjavi domače baze.
- Potovanje od prejšnje do nove domače baze se šteje za delovni čas (bodisi razporeditev ali FDP).
- Zapisi o določeni domači bazi se hranijo 24 mesecev.

Nakopičena utrujenost

- Dopolnjena zahteva za podaljšani čas počitka z odpravo možnosti, po kateri bi se najzgodnejši čas prijave po podaljšanem času počitka lahko opravil pred 06.00.
- Dodatna omejitev skupnega delovnega časa na 14 dni.
- Dodatna tekoča omejitev na 12 koledarskih mesecev.
- Daljši podaljšan čas počitka dvakrat na mesec.
- Daljši podaljšan čas počitka za izravnavo za prekinjajoče razporede.

²² [Osnutek uredbe o zračnih operacijah.](#)

²³ [Osnutek uredbe o zračnih operacijah.](#)

Najdaljši osnovni dnevni FDP

- Časovno okno, v katerem se najdaljši FDP omeji na podaljšanih 11 ur, da bi zajel 12 ur od 17.00 do 05.00.

Načrtovana podaljšanja FDP

- Možnost načrtovanja podaljšanj za najbolj neugoden začetni čas je odpravljena.

Podaljšanje FDP zaradi počitka med letom

- Podaljšanje temelji na kakovosti zmogljivosti za počitek med letom.
- Ni podaljšanja zaradi počitka med letom na sedežih v ekonomskem razredu.

Presoja vodje zrakoplova

- Nekaznovalni postopek prijave.

Deljeni delovni čas

- Opredeljeni minimalni standardi za nastanitev in ustrezno nastanitev.
- Zaščita trajanja koristnega počitka z izključitvijo delovnega časa pred letom in po letu ter potovanja s počitka.

Pripravljenost na letališču

- Opredeljeni minimalnih standardi za namestitev v času pripravljenosti na letališču.
- FDP skrajšan za čas, porabljen v pripravljenosti na letališču, ki presega 4 ure in v in ki je bil porabljen v nočnih urah.
- Omejeno trajanje kombinacije pripravljenosti na letališču in FDP po pozivu (za FDP z nepovečano posadko in če ni načrtovan noben počitek na tleh).
- Najkrajši čas počitka po pripravljenosti na letališču je dolg kot delovni čas.

Pripravljenost, razen pripravljenosti na letališču

- Trajanje omejeno na 16 ur.
- 25 % časa pripravljenosti se všteje za namen izračuna skupnega delovnega časa.
- FDP skrajšan za čas, porabljen v pripravljenosti, ki presega 8 ur.
- Ustrezen odzivni čas med pozivom in časom prijave vzpostavi operator.
- Pripravljenosti mora slediti čas počitka.

Skrajšani čas počitka

- Zagotovljena možnost 8-urnega spanja.
- Vpliv na nakopičeno utrujenost, ublažen s podaljšanjem najkrajšega časa počitka in zmanjšanjem najdaljšega FDP po skrajšanem času počitka.
- Neprekinjeno spremljanje izvajanja pravila s FRM.

Čas počitka kot izravnava za časovne razlike

- Daljši počitek na namembnem letališču.
- Spremljanje učinkov rotacij na utrujenost.
- Dodaten počitek po izmeničnih rotacijah vzhod-zahod / zahod-vzhod.
- Najkrajši počitek v domači bazi, izmerjen v krajevnih nočeh z najmanj 2 krajevnima nočema po prehodu večjega števila (4 ali več) časovnih pasov.

Usposabljanje za obvladovanje utrujenosti

- Obvezno začetno in redno usposabljanje članov posadke, osebje za sestavo delovnih programov in ustrezno vodstveno osebje.

Drugi elementi

- Zahteva za operatorja, da v operativnem priročniku opiše, kako je zagotovljena prehrana.
- Dopolnjene zahteve za hranjenje zapisov.

Socialni vpliv

Socialni vpliv naj bi bil omejen, saj pravilo predstavlja natančno in dobro usklajeno dopolnitev poddela Q.

Ekonomski vpliv

Ocenjeno je, da ima predlog agencije na splošno majhen ekonomski vpliv. Nizkocenovni prevozniki bi morali imeti zanemarljiv vpliv na stroške, tradicionalni in regionalni operatorji ter operatorji tovornih letal pa omejenega. Čarterski operatorji lahko občutijo večji vpliv na stroške kot druge kategorije operatorjev, zlasti zaradi prepovedi uporabe sedežev v ekonomskem razredu za počitek med letom, vendar pa je to treba izravnati s povezanimi izboljšavami na področju varnosti. Poleg tega bo prožnost, ki jo zagotavlja uporaba certifikacijskih zahtev na tem področju, skupaj z ustreznimi prehodnimi ukrepi, čarterskim operatorjem zagotovila prožnost, da razvijejo nadomestne zmogljivosti za počitek med letom, ki bodo izpolnjevali gospodarski model in zahteve za visoko enostavno raven varnosti.

Vpliv na zakonodajno koordinacijo in usklajevanje

Pričakuje se, da bo ta predlog agencije pozitivno vplival na usklajevanje. Pravilo bo izboljšalo enakovreden položaj v EU, s tem pa prispevalo k pošteni konkurenci. Predpisi o utrujenosti posadke do danes še niso bili določeni kot predmet uskladitve med agencijo in njeno glavno mednarodno ustreznico. Poleg tega pravilo bistveno ne spreminja obstoječega pravila, zato se pričakuje, da bo vpliv na mednarodno koordinacijo in usklajevanje zanemarljiv.

Köln, 28. septembra 2012

P. GOUDOU

Izvršni direktor