



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne XXX
[...]^K

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. .../..

ze dne [...],

kterým se mění nařízení (EU) č. .../..., kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. .../..

ze dne ,

kterým se mění nařízení (EU) č. .../..., kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ⁽¹⁾, a zejména čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) č. .../... stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu.
- (2) V souladu s čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 prováděcí pravidla týkající se doby letu a služby a požadavků na odpočinek zahrnou v úvodní fázi všechna podstatná ustanovení hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 s přihlédnutím k nejnovějším vědecko-technickým poznatkům.
- (3) Nařízení (EU) č. .../... by proto mělo být pozměněno tak, aby obsahovalo omezení doby letu a služby a požadavky na odpočinek.
- (4) Nařízení (EU) č. .../... bere v úvahu omezení a minimální normy stanovené ve směrnici 2000/79/ES. Omezení stanovená v uvedené směrnici by měla být u mobilních pracovníků v civilním letectví vždy dodržována. Ustanovení nařízení (EU) č. .../... a další ustanovení schválená v souladu s tímto nařízením by neměla být v žádném případě obecnější a poskytovat tak uvedeným pracovníkům nižší úroveň ochrany. Ustanoveními tohoto nařízení nejsou rovněž dotčeny vnitrostátní právní předpisy v sociální oblasti, které poskytují vyšší úroveň ochrany.
- (5) Evropská agentura pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila ho ve formě stanoviska Komisi v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. .../... se mění takto:

1. V článku 2 se doplňuje tato definice:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 13.3.2008, s. 1.

„Provozem letecké taxislužby“ se pro účely omezení doby letu a služby rozumí nepravidelný provoz na objednávku v obchodní letecké dopravě prováděný letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo méně.“

2. Čl. 8 odst. 1 písm. a) se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Omezení doby letu

Na omezení doby letu a služby se vztahuje toto:

Provozovatelé letounů v obchodní letecké dopravě splňují ustanovení hlavy FTL přílohy III. Ustanovením hlavy FTL přílohy III nepodléhají tyto druhy provozu v obchodní letecké dopravě:

provoz letounů letecké taxislužby,

provoz letounů letecké záchranné služby a

provoz jednopilotních letounů.

Dokud nebudou přijata příslušná prováděcí pravidla pro tyto druhy provozu, použije se čl. 8 odst. 4 a hlava Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 a související vnitrostátní výjimky založené na posouzení bezpečnostních rizik příslušnými úřady.“

3. V příloze II se doplňují tyto nové body:

„ARO.OPS.230 Určení rušivých rozvrhů

Pro účely omezení doby letu určí příslušný úřad v souladu s definicemi „časného typu“ a „pozdního typu“ uvedenými v ORO.FTL.105, který z těchto dvou typů rušivých rozvrhů se použije pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy, nad nimiž tento úřad vykonává dozor.“

ARO.OPS.235 Schvalování individuálních plánů specifikací doby letu

Příslušný úřad schválí plány specifikací doby letu navržené provozovatelem obchodní letecké dopravy, jestliže provozovatel prokáže soulad s nařízením (ES) č. 216/2008 a hlavou FTL přílohy III tohoto nařízení.

- a) Pokud se plán specifikací doby letu navržený provozovatelem odchýlí od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, uplatní příslušný úřad postup popsany v čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008.
- b) Pokud se plán specifikací doby letu navržený provozovatelem odchýlí od platných prováděcích pravidel, uplatní příslušný úřad postup popsany v čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008.
- c) Schválené odchylky podléhají nezávislému vědeckému a lékařskému hodnocení po použití příslušné odchylky.

4. V příloze III se vkládá nová hlava FTL v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

3 roky po vstupu tohoto nařízení v platnost provede agentura přezkum účinnosti ustanovení týkajících se omezení doby letu a služby a požadavků na odpočinek uvedených v příloze II a III nařízení (EU) č. .../.... Tento přezkum bude založen

na provozních údajích dlouhodobě shromažďovaných po vstupu tohoto nařízení v platnost a zaměří se alespoň na toto:

1. vliv služeb trvajících déle než 13 hodin v příznivější denní době;
2. vliv služeb trvajících déle než 10 hodin v méně příznivé denní době;
3. vliv služeb trvajících déle než 11 hodin u členů posádky, jejichž stav aklimatizace není znám;
4. možný vliv vysokého počtu úseků letu (> 6) na bdělost posádky;
5. vliv rušivých rozvrhů na kumulativní mezní hodnoty.

Článek 3

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne [1 rok po vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Odchylně od druhého pododstavce odst. 1 se mohou členské státy rozhodnout, že až do dne [2 roky po vstupu tohoto nařízení v platnost] nebudou používat ustanovení ORO.FTL.210 písmene e), avšak budou nadále uplatňovat čl. 8 odst. 4 a OPS 1.1115 hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 a související vnitrostátní výjimky založené na posouzení bezpečnostních rizik příslušnými úřady.
4. Využije-li některý členský stát ustanovení odstavce 2, oznámí tuto skutečnost Komisi a agentuře. V tomto oznámení uvede důvody a dobu trvání této odchylky a rovněž i program provádění, který bude obsahovat plánovaná opatření a příslušný časový harmonogram.

Toto nařízení je závazné v celém svém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Komisi

člen/členka Komise

PŘÍLOHA

ČÁST ORO (POŽADAVKY NA ORGANIZACE)

Hlava – Omezení doby letu a služby a požadavky na odpočinek

Oddíl 1

Obecná ustanovení

ORO.FTL.100 Rozsah působnosti

Tato hlava stanoví požadavky, které má splňovat provozovatel v souvislosti s omezeními doby letu a služby a s požadavky na odpočinek pro členy posádek.

ORO.FTL.105 Definice

Pro účely této hlavy se použijí tyto definice:

„Aklimatizovaným“ se rozumí, že člen posádky je považován za aklimatizovaného na časová pásma posunutá nejvíce o 2 hodiny v porovnání s místním časem v místě jeho odletu. Jestliže se místní čas v místě, ve kterém služba začíná, liší o více než 2 hodiny od místního času v místě, kde služba končí, je člen posádky považován za aklimatizovaného v souladu s hodnotami v níže uvedené tabulce pro výpočet maximální denní doby letové služby.

Časový rozdíl (h) mezi referenčním časem a místním časem v místě, ve kterém člen posádky začíná následnou službu.	Doba, která uplynula od hlášení do služby v referenčním čase				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B“ znamená aklimatizovaný na místní čas v časovém pásmu odletu,

„D“ znamená aklimatizovaný na místní čas v místě, ve kterém člen posádky začíná svou následnou službu, a

„X“ znamená, že stav aklimatizace člena posádky není znám.

„Ubytováním“ se pro účely letové zálohy a dělené letové služby rozumí klidné a pohodlné místo, které není přístupné veřejnosti, s možností regulace světla a teploty, přiměřeně vybavené nábytkem poskytujícím členovi posádky možnost spánku, s dostatečnou kapacitou pro ubytování všech členů posádky přítomných ve stejnou dobu a s přístupem k jídlu a pití.

„Službou na letišti“ se rozumí stanovený, předem oznámený časový úsek, během něhož provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl na letišti okamžitě k dispozici pro přidělení na let, přemístění nebo jinou službu.

„Zesílenou letovou posádkou“ se rozumí letová posádka, která se skládá z většího než minimálního počtu osob požadovaného pro provoz letadla a v níž každý člen letové posádky může opustit svou přidělenou pozici a být nahrazen jiným přiměřeně kvalifikovaným členem letové posádky za účelem odpočinku během letu.

„Přestávkou“ se rozumí časový úsek v době letové služby, kratší než doba odpočinku, který se započítává jako služba a během něhož je člen posádky zproštěn všech povinností.

„Odloženým hlášením do služby“ se rozumí posunutí plánované doby letové služby provozovatelem předtím, než člen posádky opustil své místo odpočinku.

„Rušivým rozvrhem“ se rozumí rozpis služeb člena posádky zahrnující dobu letové služby nebo sérii dob letové služby začínající a končící během kterékoli části dne nebo noci, nebo zasahující do kterékoli části dne nebo noci tam, kde je člen posádky aklimatizovaný, což narušuje možnost spánku během optimální doby pro spánek. Rozvrh může být rušivý v důsledku časných začátků služby, pozdních ukončení služby a nočních služeb.

a) „Časným typem“ rušivého rozvrhu se rozumí:

- 1) u „časného začátku“ doba služby začínající v době mezi 05:00 hodin a 05:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný; a
- 2) u „pozdního ukončení“ doba služby končící v době mezi 23:00 hodin a 01:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný.

b) „Pozdním typem“ rušivého rozvrhu se rozumí:

- 1) u „časného začátku“ doba služby začínající v době mezi 05:00 hodin a 06:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný; a
- 2) u „pozdního ukončení“ doba služby končící v době mezi 00:00 hodin a 01:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný.

c) „Noční službou“ se rozumí doba služby zasahující do kterékoli části doby mezi 02:00 hodin a 04:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný.

„Službou“ se rozumí veškeré úkoly, které člen posádky vykonává pro provozovatele, včetně letové služby, administrativní práce, poskytování nebo absolvování výcviku a přezkušování, přemístění a některých prvků letové zálohy.

„Dobou služby“ se rozumí doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby nebo nastoupil do služby, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti.

„Východo-západním a západovýchodním přechodem“ se rozumí přechod na mateřském letišti mezi letovým turnusem, při němž došlo k překročení 6 nebo více časových pásem ve směru východ-západ, a letovým turnusem, při němž došlo k překročení 4 nebo více časových pásem ve směru západ-východ.

„Dobou letové služby“ se rozumí doba začínající okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby se přihlásil do služby, která zahrnuje let nebo sérii letů, a která

končí v okamžiku, kdy letadlo zastaví a motory jsou vypnuty na konci posledního letu, během něhož dotyčná osoba působí jako člen aktivní posádky letadla.

„Dobou letu“ se pro letouny a turistické motorové kluzáky rozumí doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu z jeho parkovacího stání s cílem vzletět, do okamžiku, kdy zastaví na stanoveném parkovacím stání a kdy jsou vypnuty všechny motory nebo vrtule.

„Mateřským letištěm“ se rozumí místo, které provozovatel určí členovi posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotčeného člena posádky.

„Místním dnem“ se rozumí doba v délce 24 hodin začínající v 00:00 hodin místního času.

„Místní nocí“ se rozumí doba v délce 8 hodin mezi 22:00 hodin a 08:00 hodin místního času.

„Členem aktivní posádky letadla“ se rozumí člen posádky, který vykonává své povinnosti na palubě letadla během letu.

„Přemístěním“ se rozumí přesun člena posádky, který nevykonává službu, z jednoho místa na druhé na příkaz provozovatele, vyjma doby cesty tam a zpět mezi bydlištěm a určeným místem na mateřském letišti, na kterém se má hlásit do služby, jakož i doby místního přesunu z místa odpočinku do místa nástupu do služby a zpět.

„Referenčním časem“ se rozumí místní čas v okamžiku hlášení do služby v časových pásmech posunutých nejvíce o 2 hodiny v porovnání s místním časem, na který je člen posádky aklimatizován.

„Zařízením k odpočinku“ se rozumí lůžko nebo sedadlo s opěrkami pro nohy a chodidla, které poskytuje členovi posádky možnost spánku na palubě letadla.

„Pohotovostí“ se rozumí časový úsek, během kterého provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na let, přemístění nebo jinou službu, což je členovi posádky oznámeno nejméně 10 hodin před začátkem uložené služby.

„Dobou odpočinku“ se rozumí souvislý, nepřerušovaný a definovaný časový úsek následující po službě a/nebo časový úsek před službou, během kterého nemá člen posádky žádné povinnosti a není v pohotovosti.

„Letovým turnusem“ se rozumí služba nebo série služeb, včetně nejméně jedné letové služby, a doby odpočinku mimo mateřské letiště, které začínají na mateřském letišti a končí návratem na mateřské letiště na dobu odpočinku, ve které provozovatel již není odpovědný za ubytování člena posádky.

„Jednotlivým dnem volna“ se pro účely souladu se směrnicí Rady 2000/79/ES ze dne 27. listopadu 2000 rozumí doba volna zahrnující jednotlivý den volna a dvě místní noci, která může zahrnovat dobu odpočinku jako část volného dne.

„Úsekem letu“ se rozumí doba mezi prvním pohybem letadla s cílem vzlétnout až k zastavení na určeném parkovacím stání po přistání.

„Letovou zálohou“ se rozumí definovaný, předem oznámený časový úsek, během něhož provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na let, přemístění nebo jinou službu bez předchozí doby odpočinku:

- a) letovou zálohou na letišti se rozumí letová záloha vykonávaná na letišti, která může vést k přidělení služby;
- b) jinou letovou zálohou se rozumí letová záloha v místě bydliště nebo ve vhodném ubytovacím zařízení, která může vést k přidělení služby.

„Vhodným ubytováním“ se pro účely letové zálohy, dělené letové služby a minimální doby odpočinku rozumí oddělený, přiměřeně zařízený pokoj pro každého člena posádky umístěný v klidném prostředí, vybavený postelí, s dostatečnou ventilací, zařízením pro regulaci teploty a intenzity světla a s přístupem k jídlu a pití.

„Provozem s ultra-dlouhým doletem (ULR)“ se rozumí lety s dlouhým doletem, u kterých plánovaná doba trvání letu je delší než 16 hodin, nebo doba letové služby, která přesahuje 18 hodin.

„Útlumovou fází cirkadiánního rytmu (Window of Circadian Low (WOCL))“ se rozumí doba mezi 02:00 hodin a 05:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizován.

ORO.FTL.110 Odpovědnost provozovatelů

Provozovatel, je-li to použitelné pro daný druh provozu:

- a) oznamuje rozpisy služeb dostatečně včas, aby si členové posádky měli možnost naplánovat přiměřený odpočinek;
- b) zajišťuje, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádky nebyli unaveni a mohli za všech okolností vykonávat službu na uspokojivé úrovni bezpečnosti;
- c) stanovuje doby hlášení do služby, které poskytnou dostatek času pro splnění povinností na zemi;
- d) bere v úvahu vztah mezi četností a organizací doby letové služby a dobou odpočinku a patřičně přihlíží ke kumulativním účinkům dlouhých dob služby v kombinaci s pouze minimální dobou odpočinku;
- e) plánuje služby tak, aby se zamezilo praktikám, jako je střídání denních a nočních služeb, které vedou k vážnému narušení spánkového a pracovního rytmu;
- f) používá typ rušivého rozvrhu stanoveného v ARO.OPS.230, pokud se rušivému rozvrhu nelze vyhnout;
- g) zajišťuje doby odpočinku poskytující dostatek času, aby se členové posádky mohli zotavit z účinků předchozí služby a odpočinout si před začátkem další doby letové služby;
- h) plánuje pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a oznamuje je členům posádky dostatečně včas;
- i) zajišťuje naplánování letů tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letu a průletového odbavení letadla;
- j) provádí změny v plánování posádek a/nebo složení posádky, jestliže skutečný provoz překračuje maximální dobu letové služby u více než 33 % letů v daném rozvrhu během naplánovaného sezonního období.

ORO.FTL.115 Odpovědnost členů posádky

Členové posádky:

- a) se řídí ustanoveními bodu CAT.GEN.MPA.100 přílohy IV (část-CAT) a
- b) co nejlépe využívají poskytnutých příležitostí a zařízení k odpočinku a řádně plánují a využívají doby svého odpočinku.

ORO.FTL.120 Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

- a) Pokud tato hlava nebo použitelné certifikační specifikace požadují řízení rizik spojených s únavou, provozovatel stanoví, provádí a udržuje řízení rizik spojených s únavou jako nedílnou součást svého systému řízení. Řízení rizik spojených s únavou zajišťuje soulad s hlavními požadavky 7.f, 7.g a 8.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. Řízení rizik spojených s únavou je popsáno v provozní příručce.
- b) Zavedené, prováděné a udržované řízení rizik spojených s únavou zahrnuje:
 - 1) charakteristiku přístupů a zásad uplatňovaných provozovatelem v souvislosti s řízením rizik spojených s únavou, které jsou označovány jako politika v oblasti FRM;
 - 2) dokumentaci postupů v oblasti řízení rizik spojených s únavou včetně postupu seznamování zaměstnanců s jejich povinnostmi a postupu pro úpravy této dokumentace;
 - 3) vědecké principy a poznatky;
 - 4) identifikaci nebezpečí a proces posouzení rizik, který umožní řízení provozních rizik, která provozovatelům stále vznikají v důsledku únavy členů posádky;
 - 5) proces zmírňování rizik, který umožňuje rychle přijímat nápravná opatření nezbytná pro účinné zmírnění rizik, jež provozovatelům vznikají v důsledku únavy členů posádky, a trvale sledovat a pravidelně vyhodnocovat snížení rizik dosažené těmito opatřeními;
 - 6) a odpovídá systému rozpisů služeb nebo plánu specifikací doby letu používaných provozovatelem;
 - 7) zajišťuje trvalé zlepšování celkové výkonnosti řízení rizik spojených s únavou;
 - 8) procesy zajištění bezpečnosti řízení rizik spojených s únavou;
 - 9) procesy propagování řízení rizik spojených s únavou.
- c) Řízení rizik spojených s únavou odpovídá velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností a zohledňuje možnosti ohrožení a související rizika, jež s sebou tyto činnosti nesou, a použitelný plán specifikací doby letu.
- d) Provozovatel přijme opatření ke zmírnění rizik, jakmile se v procesu zajištění bezpečnosti řízení rizik spojených s únavou ukáže, že není udržována požadovaná výkonnost v oblasti bezpečnosti.

ORO.FTL.125 Plány specifikací doby letu

- a) Aniž je dotčena směrnice Rady 2000/79/ES ze dne 27. listopadu 2000 o Evropské dohodě o organizaci pracovní doby mobilních pracovníků v civilním letectví, provozovatelé stanoví, provádějí a udržují plány specifikací doby letu, jež odpovídají druhu (druhům) prováděného provozu a jsou v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a s touto hlavou.
- b) Dříve než jsou plány specifikací doby letu prováděny, schválí je příslušný úřad.
- c) K prokázání souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a s touto hlavou použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou. Alternativně, pokud se provozovatel v souladu s čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 hodlá odchýlit od certifikačních specifikací přijatých agenturou, poskytne příslušnému úřadu úplnou charakteristiku takové odchylky před jejím prováděním. Tato charakteristika musí zahrnovat veškeré revize příruček či postupů, které mohou být důležité, a zároveň i posudek prokazující splnění požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a této hlavy.

ODDÍL 2

Provozovatelé v obchodní letecké dopravě

ORO.FTL.200 Mateřské letiště

Provozovatel určí mateřské letiště pro každého člena posádky.

ORO.FTL.205 Doba letové služby

- a) Provozovatel:
 - 1) stanoví vhodný čas hlášení do služby pro každou jednotlivou činnost, přičemž vezme v úvahu ustanovení ORO.FTL110 písmene c);
 - 2) zavede postupy, které stanoví, jak velitel letadla – v případě zvláštních okolností, které by mohly vést k vážné únavě, a po konzultaci s dotyčnými členy posádky – zkrátí skutečnou dobu letové služby a/nebo prodlouží dobu odpočinku s cílem zabránit jakémukoli negativnímu dopadu na bezpečnost letu.
- b) Maximální základní denní doba letové služby
 - 1) Maximální denní doba letové služby bez prodloužení pro aklimatizované členy posádky se řídí touto tabulkou:

Tabulka 1: Maximální denní doba letové služby – aklimatizovaní členové posádky

Začátek doby letové služby	1-2 úseky letu	3 úseky letu	4 úseky letu	5 úseků letu	6 úseků letu	7 úseků letu	8 úseků letu	9 úseků letu	10 úseků letu
06:00–13:29	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
13:30–13:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
14:00–14:29	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
14:30–14:59	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
15:00–15:29	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
15:30–15:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
16:00–16:29	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
16:30–16:59	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
17:00–04:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
05:15–05:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
05:30–05:44	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
05:45–05:59	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

2) Maximální denní doba letové služby, pokud není znám stav aklimatizace členů posádky, se řídí touto tabulkou:

i) **Členové posádky, jejichž stav aklimatizace není znám**

Maximální denní doba letové služby podle úseků letu						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3) Maximální denní doba letové služby, pokud stav aklimatizace členů posádky není znám a provozovatel má zaveden systém řízení rizik spojených s únavou, se řídí touto tabulkou:

ii) Členové posádky, jejichž stav aklimatizace není znám, v rámci systému řízení rizik spojených s únavou

Hodnoty uvedené v následující tabulce se mohou použít za předpokladu, že systém řízení rizik spojených s únavou nepřetržitě sleduje, aby byla zachována požadovaná výkonnost v oblasti bezpečnosti.

Maximální denní doba letové služby podle úseků letu						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) Doba letové služby s různými časy pro hlášení do služby pro letovou posádku a palubní průvodčí

Jestliže předletová instruktáž palubních průvodčích vyžaduje více času než předletová instruktáž letové posádky pro stejný let nebo sérii letů, může být doba letové služby palubních průvodčích prodloužena o dobu, která představuje rozdíl v čase hlášení do služby u palubních průvodčích a u letové posádky. Tento rozdíl nesmí překročit 60 minut. Maximální denní doba letové služby pro palubní průvodčí vychází z času, ve kterém se hlásí do služby na svou dobu letové služby letová posádka, avšak doba letové služby začíná v čase hlášení do služby palubních průvodčích.

d) Maximální denní doba letové služby s prodloužením bez odpočinku během letu

- 1) Maximální denní dobu letové služby je možno prodloužit až o 1 hodinu a nejvýše dvakrát během každých 7 po sobě následujících dnů. V takovém případě:
 - i) minimální doba odpočinku před letem a po něm se prodlouží vždy o 2 hodiny; nebo
 - ii) doba odpočinku po letu se prodlouží o 4 hodiny.
- 2) Prodloužení se plánuje předem a je omezeno nejvýše na:
 - i) 5 úseků letu, pokud doba letové služby nezasahuje do WOCL; nebo
 - ii) 4 úseky letu, pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou do 2 hodin; nebo
 - iii) 2 úseky letu, pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou delší než 2 hodiny.
- 3) Prodloužení maximální základní denní doby letové služby bez odpočinku během letu nesmí být spojeno s prodloužením v důsledku odpočinku během letu nebo dělenou letovou službou během stejné doby služby.

- 4) Je-li prodloužení použito u po sobě následujících dob letové služby, poskytne se návazně další odpočinek před letem a po něm mezi dvěma prodlouženými dobami letové služby.
- 5) Plány specifikací doby letu stanoví mezní hodnoty pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se vezme v úvahu:
 - i) počet nalétaných úseků a
 - ii) zasahování do WOCL.
- e) Maximální denní doba letové služby s prodloužením v důsledku odpočinku během letu
 - 1) Plány specifikací doby letu stanoví podmínky pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby s odpočinkem během letu v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se vezme v úvahu:
 - i) počet nalétaných úseků;
 - ii) minimální doba odpočinku během letu přidělená každému členu posádky;
 - iii) typ zařízení k odpočinku během letu a
 - iv) zesílení základní letové posádky.
- f) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu – podle uvážení velitele letadla
 - 1) Podmínky pro úpravu mezních hodnot doby letové služby, doby služby a doby odpočinku velitelem letadla v případě nepředvídaných okolností v letovém provozu, které začnou v čase hlášení do služby nebo po něm, musí být v souladu s tímto:
 - i) maximální základní denní doba letové služby, která bude výsledkem použití ustanovení písmen b), e) nebo ORO.FTL.220, nesmí být prodloužena o více než 2 hodiny, pokud letová posádka nebyla zesílena; a byla-li zesílena, nesmí být maximální doba letové služby prodloužena o více než 3 hodiny;
 - ii) jestliže nepředvídané okolnosti vzniknou v posledním úseku letu v rámci doby letové služby po vzletu a povedou k překročení povoleného prodloužení, může let pokračovat na plánované letiště určení nebo náhradní letiště a
 - iii) doba odpočinku následující po době letové služby může být zkrácena, nesmí však být kratší než 10 hodin.

- 2) V případě nepředvídaných okolností, které by mohly vést k vážné únavě, velitel letadla zkrátí skutečnou dobu letové služby a/nebo prodlouží dobu odpočinku, aby se zabránilo jakémukoli nepříznivému vlivu na bezpečnost letu.
 - 3) Dříve než velitel letadla rozhodne o těchto úpravách, konzultuje se všemi členy posádky úroveň jejich bdělosti.
 - 4) Provozovatel si vyžádá od velitele letadla zprávu o každém prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku provedeném podle uvážení velitele letadla.
 - 5) Pokud prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku překročí 1 hodinu, zašle se kopie této zprávy, k níž provozovatel připojí své připomínky, příslušnému úřadu nejpozději do 28 dnů po dotyčné události.
 - 6) Provozovatel zavede postup bez kárné odpovědnosti pro využití rozhodnutí podle uvážení velitele letadla uvedeného v tomto ustanovení a popíše tento postup v provozní příručce.
- g) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu – opožděné podání zprávy

Provozovatel v provozní příručce stanoví postupy pro případ opožděného podání zprávy v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu.

ORO.FTL.210 Doby letu a doby služby

- a) Celková doba služeb, která může být uložena členu posádky, nesmí překročit:
 - 1) 60 hodin služby během 7 po sobě následujících dnů;
 - 2) 110 hodin služby během 14 po sobě následujících dnů a
 - 3) 190 hodin služby během 28 po sobě následujících dnů, rozložených na toto období pokud možno rovnoměrně.
- b) Celková doba letu při letech, na něž je jednotlivý člen posádky přidělen jako člen aktivní posádky letadla, nesmí překročit:
 - 1) 100 hodin doby letu během 28 po sobě následujících dnů a
 - 2) 900 hodin doby letu v kalendářním roce a
 - 3) 1 000 hodin doby letu během 12 po sobě následujících kalendářních měsíců.
- c) Poletová služba se započítává jako služba. Provozovatel ve své provozní příručce stanoví minimální délku poletové služby.

ORO.FTL.215 Přemístění

Provozovatelé při přemístění členů posádky uplatňují tato ustanovení:

- a) Přemístění po hlášení do služby, ale před samotnou službou na palubě se započítává jako doba letové služby, ne však jako úsek letu.
- b) Veškerý čas vynaložený na přemístění se započítává jako doba služby.

ORO.FTL.220 Dělená letová služba

- a) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky pro dělenou letovou službu v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu:
 - 1) minimální doba trvání přestávky na zemi a
 - 2) odchýlně od ORO.FTL.205 písmene b) možnost prodloužení doby letové služby s přihlédnutím k době trvání přestávky na zemi a k zařízení poskytnutému členovi posádky k odpočinku a dalším důležitým faktorům.
- b) Přestávka na zemi se v plném rozsahu započítává jako doba letové služby.
- c) Dělená letová služba nesmí následovat po zkrácené době odpočinku.

ORO.FTL.225 Letová záloha a služba na letišti

Jestliže provozovatel pověří členy posádky výkonem letové zálohy nebo služby na letišti, platí v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu toto:

- a) Letová záloha a služba na letišti jsou uvedeny v rozpisu služeb a začátek a konec letové zálohy se stanoví a oznámí dotčeným členům posádky předem tak, aby měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek.
- b) Služba na letišti se v plném rozsahu započítává jako doba služby a doba letové služby se v plném rozsahu započítává od času hlášení do služby na letišti.
- c) Provozovatel poskytne členu posádky vykonávajícímu letovou zálohu na letišti ubytování.
- d) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky:
 - 1) maximální dobu trvání jakékoli letové zálohy;
 - 2) vliv letové zálohy na maximální dobu letové služby, kterou lze uložit, s ohledem na zařízení poskytnutá členovi posádky k odpočinku a další důležité faktory, jako je potřeba okamžité připravenosti člena posádky, zásah doby letové zálohy do spánku a/nebo dostatečně včasné oznámení, aby byla chráněna možnost spánku mezi povoláním k službě a uloženou dobou letové služby;
 - 3) základní minimální doba odpočinku po letové záloze, která nevede k přidělení doby letové služby; a
 - 4) jak je doba strávená v letové záloze započítávána pro účely kumulativních hodin služby.

ORO.FTL.230 Pohotovost

Jestliže provozovatel pověří členy posádky výkonem pohotovosti, platí v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu toto:

- a) Pohotovost je uvedena v rozpisu služeb;
- b) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky:
 - 1) maximální dobu trvání každé jednotlivé doby pohotovosti;
 - 2) počet po sobě následujících dnů pohotovosti, který lze uložit členu posádky.

ORO.FTL.235 Doby odpočinku

- a) Minimální doba odpočinku na mateřském letišti

Minimální doba odpočinku poskytnutá před zahájením doby letové služby začínající na mateřském letišti musí:

- 1) být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 12 hodin – podle toho, která doba je delší; nebo
- 2) být v souladu s písmenem b), jestliže provozovatel poskytne členovi posádky vhodné ubytování.

- b) Minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště

Minimální doba odpočinku poskytnutá před zahájením doby letové služby začínající mimo mateřské letiště musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 10 hodin – podle toho, která doba je delší. V této době musí být zajištěna možnost 8hodinového spánku a dále čas na cestu a fyziologické potřeby.

- c) Zkrácená doba odpočinku

Odchylně od písmen a) a b) mohou plány specifikací doby letu zkrátit minimální doby odpočinku s ohledem na následující prvky a v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu:

- 1) minimální zkrácená doba odpočinku;
- 2) prodloužení následné doby odpočinku a
- 3) zkrácení doby letové služby po zkrácené době odpočinku.

- d) Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení

Plány specifikací doby letu stanoví pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení, aby se zabránilo kumulované únavě. Minimální pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení je 36 hodin včetně 2 místních nocí, aby mezi koncem jedné pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a začátkem příští prodloužené doby odpočinku k zotavení neuplynulo nikdy více než 168 hodin. Pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení se dvakrát za měsíc prodlouží na dva dny.

- e) Plány specifikací doby letu stanoví doby dalšího odpočinku v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi, aby se zabránilo:

- 1) vlivu rozdílů časových pásem a prodloužení doby letové služby;
- 2) další kumulativní únavě v důsledku rušivých rozvrhů a
- 3) důsledkům změny mateřského letiště.

ORO.FTL.240 Strava

- a) Během doby letové služby mají členové posádky příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo jakémukoli zhoršení jejich výkonnosti, zejména trvá-li doba letové služby déle než 6 hodin.
- b) Provozovatel v provozní příručce stanoví, jak je zajištěna strava členů posádky během doby letové služby.

ORO.FTL.245 Záznamy o době letu, služby a odpočinku

- a) Provozovatelé uchovávají po dobu 24 měsíců:
 - 1) individuální záznamy o každém členu posádky obsahující tyto údaje:
 - i) doby letů;
 - ii) začátek, dobu trvání a konec každé doby služby a doby letové služby;
 - iii) doby odpočinku a dny volna a
 - iv) určené mateřské letiště.
 - 2) záznamy o prodloužené době letové služby a zkrácených dobách odpočinku.
- b) Provozovatel předloží na požádání kopie individuálních záznamů o době letu a služby a o době odpočinku:
 - 1) dotčenému členu posádky a
 - 2) jinému provozovateli v souvislosti se členem posádky, který je nebo se stává členem posádky dotčeného provozovatele.
- c) Záznamy uvedené v CAT.GEN.MPA.100 písmenu b) bodě 5, týkající se členů posádek, kteří plní úkoly pro více než jednoho provozovatele, se uchovávají po dobu 24 měsíců.

ORO.FTL.250 Výcvik k překonávání únavy

- a) Provozovatel zajistí počáteční a opakovací výcvik k překonávání únavy pro členy posádek, pracovníky sestavující rozpisy služeb posádek a příslušné vedoucí pracovníky.
- b) Tento výcvik probíhá podle výcvikového programu vytvořeného provozovatelem a popsáného v provozní příručce. Osnovy výcviku zahrnují možné příčiny a dopady únavy a opatření proti únavě.