



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, XXX  
[...]<sup>C</sup>

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../..**

**z dnia [...]**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr .../.... ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../..

z dnia [...] r.

### **zmieniające rozporządzenie (UE) nr .../.... ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 oraz dyrektywę 2004/36/WE<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (UE) nr .../... ustanawia wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych.
- (2) Zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, przepisy wykonawcze dotyczące czasu lotu i służby oraz wymogów w zakresie wypoczynku powinny początkowo obejmować wszystkie istotne postanowienia podczęści Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, z uwzględnieniem najnowszych ustaleń naukowych i technicznych.
- (3) Rozporządzenie (UE) nr .../... należy zatem zmienić, wprowadzając do niego ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku.
- (4) Rozporządzenie (UE) nr .../... uwzględnia ograniczenia i minimalne standardy ustanowione już na mocy dyrektywy 2000/79/WE (5). Ograniczenia określone w tej dyrektywie powinny być zawsze przestrzegane przez personel pokładowy w lotnictwie cywilnym. Zakres przepisów rozporządzenia (UE) nr .../... oraz innych postanowień zatwierdzonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w żadnym przypadku nie może być szerszy, co zapewniłoby temu personelowi mniejszą ochronę. Postanowienia niniejszego rozporządzenia obowiązują bez uszczerbku dla krajowych przepisów socjalnych, zapewniających większą ochronę.
- (5) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego opracowała projekt przepisów wykonawczych i przedłożyła go Komisji Europejskiej jako opinię zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 13.03.2008, s. 1.

## Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr .../... wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 wstawia się następującą definicję:

„«Działalność taksówki powietrznej» oznacza, na potrzeby ograniczeń czasu lotu i służby, nierozkładowe operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane na żądanie przy użyciu samolotu o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) nieprzekraczającej 19.”.

2. Art. 8 ust. 1 lit. a) zastępuje się następującą treścią:

„Artykuł 8

### **Ograniczenia czasu lotu**

Ograniczenia czasu lotu i służby podlegają następującym przepisom:

Operatorzy wykonujący operacje zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów spełniają przepisy podczęści FTL załącznika III. Przepisom podczęści FTL załącznika III nie podlegają następujące operacje zarobkowego transportu lotniczego:

działalność taksówki powietrznej prowadzona przy użyciu samolotu;

operacje służb ratownictwa medycznego wykonywane przy użyciu samolotu oraz

operacje samolotowe wykonywane z jednym pilotem.

Do czasu przyjęcia przepisów wykonawczych dla tych operacji zastosowanie mają przepisy art. 8 ust. 4 oraz podczęści Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, a także odpowiednie zwolnienia krajowe opracowane na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzonych przez właściwy organ.”.

3. W załączniku II dodaje się nowe ustępy w następującym brzmieniu:

„ARO.OPS.230 Ustalanie grafików zakłócających

Na potrzeby przepisów FTL, właściwy organ ustala, zgodnie z definicjami „wczesnego typu” i „późnego typu” podanymi w ust. ORO.FTL.105, który z tych dwóch typów grafików zakłócających ma zastosowanie do wszystkich znajdujących się pod jego nadzorem operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze.”.

ARO.OPS.235 Zatwierdzanie indywidualnego programu określania czasu lotu

Właściwy organ zatwierdza indywidualne programy określania czasu lotu proponowane przez operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze, jeżeli dany operator zademonstrował zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz podczęści FTL załącznika III do niniejszego rozporządzenia.

(a) Zawsze kiedy postanowienia proponowanego przez operatora programu określania czasu lotu odbiegają od stosownych specyfikacji certyfikacyjnych wydanych przez Agencję, właściwy organ stosuje procedurę opisaną w art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(b) Zawsze kiedy proponowany przez operatora program określania czasu lotu wykorzystuje odstępstwa od przepisów wykonawczych, właściwy

organ stosuje procedurę opisaną w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(c) Po wdrożeniu, zatwierdzone różnice i odstępstwa podlegają niezależnej ocenie naukowej i medycznej.

4. Do załącznika III włącza się nową podczęść FTL zgodnie z przepisami załącznika do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

Trzy lata po wejściu w życie postanowień dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymogów dotyczących wypoczynku zawartych w załącznikach II i III do rozporządzenia (UE) .../... Agencja dokonuje oceny ich skuteczności. Ocena jest oparta na danych operacyjnych gromadzonych w długim okresie po wejściu tych przepisów w życie i skupia się co najmniej na następujących kwestiach:

1. wpływ pełnienia służby przez ponad 13 godzin w korzystniejszej porze doby;
2. wpływ pełnienia służby przez ponad 10 godzin w mniej korzystnej porze doby;
3. wpływ pełnienia służby przez ponad 11 godzin na członków załogi o nieznanym stopniu aklimatyzacji;
4. możliwy wpływ dużej liczby odcinków (>6) na czujność członków załogi oraz
5. wpływ grafików zakłócających na łączne ograniczenia.

#### Artykuł 3

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 20. dnia po dacie jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Jego przepisy zaczynają obowiązywać [1 rok po wejściu w życie].
3. W drodze odstępstwa od drugiego punktu ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o dalszym stosowaniu przepisów art. 8 ust. 4 oraz ust. OPS 1.1115 podczęści Q załącznika do rozporządzenia (EWG) 3922/91, a także odpowiednich zwolnień krajowych opracowanych na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzonych przez właściwe organa, zamiast postanowień ORO.FTL.210 lit. e) do [2 lat po wejściu niniejszego rozporządzenia w życie].
4. Jeśli państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 2, o fakcie tym powiadamia Komisję Europejską i Agencję. W zgłoszeniu opisuje się przyczyny odstępstwa oraz czas jego obowiązywania oraz program wdrożenia określający przewidziane działania i ich harmonogram.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli,

*W imieniu Komisji*

*Członek Komisji*

## ZAŁĄCZNIK

### CZĘŚĆ ORO (WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI)

#### Podczęść – Ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku

##### Sekcja 1

##### Przepisy ogólne

##### ORO.FTL.100 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymogów dotyczących wypoczynku członków załóg.

##### ORO.FTL.105 Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

„Zaaklimatyzowany” oznacza, że członka załogi uznaje się za zaaklimatyzowanego w strefie czasowej o zakresie dwóch godzin wokół czasu lokalnego odpowiedniego dla miejsca odlotu. W przypadku gdy czas lokalny dla miejsca rozpoczęcia pełnienia służby różni się o ponad 2 godziny od czasu dla miejsca, w którym służba się kończy, danego członka załogi uznaje się za zaaklimatyzowanego według poniższej tabeli obliczania maksymalnej długości dobowego okresu pełnienia służby na pokładzie (FDP).

| Różnica czasu (h) między godziną odniesienia a czasem lokalnym w miejscu, w którym członek załogi rozpoczyna pełnienie służby | Czas, jaki upłynął od zgłoszenia się o godzinie odniesienia |          |          |           |      |
|---|---|----------|----------|-----------|------|
|   | <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” oznacza zaaklimatyzowanie do czasu lokalnego dla strefy czasowej odlotu,

„D” oznacza zaaklimatyzowanie do czasu lokalnego dla miejsca, w którym członek załogi rozpoczyna pełnienie służby oraz

„X” oznacza, że stan aklimatyzacji członka załogi jest nieznan.

„Zakwaterowanie” oznacza – na potrzeby pozostawania w gotowości do pełnienia służby oraz dzielenia służby – spokojne, wygodne i niedostępne dla osób postronnych miejsce, w którym można kontrolować natężenie światła i wysokość temperatury oraz którego umeblowanie umożliwi członkowi załogi sen; miejsce takie ma powierzchnię wystarczającą do

jednoczesnego zakwaterowania wszystkich obecnych członków załogi oraz oferuje dostęp do żywności i napojów.

„Dyżur w porcie lotniczym” oznacza wcześniej zgłoszony i ustalony okres, w którym operator wymaga obecności członka załogi w porcie lotniczym w natychmiastowej gotowości do otrzymania przydziału lotu, przebazowania lub pełnienia innego rodzaju służby.

„Załoga lotnicza w poszerzonym składzie” oznacza załogę lotniczą składającą się z większej liczby członków niż minimum wymagane do użytkowania statku powietrznego, co umożliwia każdemu członkowi załogi lotniczej opuszczenie przydzielonego mu stanowiska w celu udania się na odpoczynek podczas lotu i jednocześnie pozwala na zastąpienie go przez innego, odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi.

„Przerwa” oznacza czas w ramach FDP, krótszy niż czas na odpoczynek, zaliczany do czasu służby oraz, podczas którego członek załogi jest zwolniony z wszelkich zadań.

„Opóźniony termin zgłoszenia” oznacza przełożenie przez operatora zaplanowanego FDP przed opuszczeniem przez członka załogi jego miejsca odpoczynku.

„Grafik zakłócający” oznacza plan służby członka załogi obejmujący pojedynczy FDP lub kombinację wielu FDP rozpoczynających lub kończących się bądź zachodzących na dowolną część doby, podczas której członek załogi aklimatyzuje się, co zakłóca możliwość snu w godzinach do tego optymalnych. Grafiki może być zakłócający z powodu wczesnego rozpoczęcia lub późnego zakończenia służby bądź pełnienia służby w nocy.

(a) „Typ wczesny” grafika zakłócającego oznacza:

(1) w przypadku „wczesnego rozpoczęcia służby”, czas między godziną 05:00 i 05:59:00 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany, oraz

(2) w przypadku „późnego zakończenia służby”, czas między godziną 23:00 i 01:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

(b) „Typ późny” grafika zakłócającego oznacza:

(1) w przypadku „wczesnego rozpoczęcia służby”, czas między godziną 05:00 i 06:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany, oraz

(2) w przypadku „późnego zakończenia służby”, czas między godziną 00:00 i 01:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

(c) „Służba w nocy” oznacza okres pełnienia służby w godzinach między 02:00 i 04:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

„Służba” oznacza dowolne zadanie wykonywane przez członka załogi dla operatora, w tym służbę na pokładzie, pracę administracyjną, przechodzenie lub prowadzenie szkolenia lub sprawdzianów, przebazowanie, a także niektóre elementy pozostawania w gotowości do pełnienia służby.

„Okres służby” oznacza okres rozpoczynający się w momencie, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma zgłosić się do pełnienia służby lub rozpocząć służbę, i kończący się, kiedy osoba ta jest zwolniona z pełnienia służby.

„Okres przejściowy między przemieszczeniem się ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód” oznacza okres przejściowy w bazie macierzystej między rotacją przekraczającą co najmniej 6 stref czasowych w jednym kierunku, a rotacją przekraczającą co najmniej 4 strefy czasowe w przeciwnym kierunku.

„Okres pełnienia służby na pokładzie (FDP)” oznacza okres rozpoczynający się w chwili, w której członek załogi ma zgłosić się do pełnienia służby, która może obejmować wykonanie jednego lotu lub serii lotów, i kończący się w chwili ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego i wyłączenia jego silników na koniec ostatniego lotu, w którym osoba ta występuje w charakterze operacyjnego członka załogi.

„Czas lotu” oznacza, w przypadku samolotów i motoszybowców turystycznych, czas między wyruszeniem statku powietrznego ze stanowiska postojowego w celu wykonania startu, do czasu jego zatrzymania się na wyznaczonym stanowisku postojowym i wyłączenia wszystkich silników lub zatrzymania śmigieł.

„Baza macierzysta” oznacza miejsce wyznaczone przez operatora dla członka załogi, z którego ten członek załogi zwykle rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w normalnych okolicznościach operator nie odpowiada za jego zakwaterowanie.

„Doba lokalna” oznacza okres 24 godzin rozpoczynający się o godzinie 00:00 czasu lokalnego.

„Noc lokalna” oznacza okres 8 godzin przypadający między godziną 22:00 i 08:00 czasu lokalnego.

„Operacyjny członek załogi” oznacza członka pełniącego służbę na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.

„Przebazowanie” oznacza przemieszczenie się nieoperacyjnego członka załogi z jednego miejsca do innego na żądanie operatora, z wyłączeniem czasu na podróż z domu do wyznaczonego miejsca stawienia się w bazie macierzystej i z powrotem oraz czasu na lokalne przemieszczenie się z miejsca odpoczynku do miejsca rozpoczęcia służby i z powrotem.

„Czas odniesienia” oznacza czas lokalny w miejscu zgłoszenia się w zakresie czasowym 2 godzin wokół czasu lokalnego dla miejsca, w którym członek załogi jest zaaklimatyzowany.

„Zaplecze wypoczynkowe” oznacza koję lub fotel z punktem oparcia nóg i stóp, który umożliwi członkowi załogi sen na pokładzie statku powietrznego.

„Rezerwa” oznacza okres, w którym załoga, na polecenie operatora, ma być dostępna w celu otrzymania przydziału lotu, przebazowania lub pełnienia innego rodzaju służby z zachowaniem co najmniej dziesięciogodzinnego okresu zawiadomienia przed rozpoczęciem wyznaczonej służby.

„Okres odpoczynku” oznacza ciągły, nieprzerwany i określony okres po pełnieniu i/lub przed pełnieniem służby, podczas którego członek załogi jest zwolniony z pełnienia służby oraz pozostawania w rezerwie.

„Rotacja” oznacza służbę lub serię służb, w tym co najmniej jedną służbę na pokładzie, oraz okresy odpoczynku poza bazą macierzystą, z początkiem w bazie macierzystej i końcem w chwili powrotu do bazy macierzystej w celu odpoczynku, gdzie operator nie jest już odpowiedzialny za zakwaterowanie danego członka załogi.

„Pojedynczy dzień wolny od służby” oznacza, na potrzeby zgodności z przepisami dyrektywy Rady 2000/79/WE z 27 listopada 2000 r., czas wolny od służby obejmujący jeden dzień i dwie noce lokalne, który może dotyczyć okresu odpoczynku w ramach dnia wolnego.

„Odcinek” oznacza czas od wyruszenia statku powietrznego w celu wykonania startu do czasu zatrzymania się statku powietrznego na wyznaczonym stanowisku postojowym po lądowaniu.

„Gotowość do pełnienia służby” oznacza wcześniej zgłoszony i ustalony okres, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma być dostępny celem otrzymania przydziału lotu, przebazowania lub pełnienia innego rodzaju służby bez okresu odpoczynku, w następujący sposób:

- (a) gotowość do pełnienia służby w porcie lotniczym oznacza pozostawanie w gotowości w porcie lotniczym, mogące prowadzić do przydzielenia zadania;
- (b) inny rodzaj gotowości do pełnienia służby oznacza pozostawanie w gotowości w domu lub w miejscu odpowiedniego zakwaterowania, mogące prowadzić do przydzielenia zadania.

„Odpowiednie zakwaterowanie” oznacza – na potrzeby w gotowości do pełnienia służby, dzielenia służby i minimalnego okresu odpoczynku – oddzielne, posiadające odpowiednie zaplecze pomieszczenie dla każdego członka załogi, położone w cichym miejscu oraz z łóżkiem, wystarczającą wentylacją, urządzeniem do regulacji temperatury i natężenia światła oraz dostępem do żywności i napojów.

„Operacje o ultra dalekim zasięgu (ULR)” oznaczają loty dalekiego zasięgu o zaplanowanym czasie trwania wynoszącym ponad 16 godzin lub okres pełnienia służby na pokładzie przekraczający 18 godzin.

„Okno niżu dobowego (WOCL)” oznacza okres między godziną 02:00 a 05:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

#### **ORO.FTL.110 Obowiązki operatora**

Odpowiednio do rodzaju operacji operator:

- (a) ogłasza plany służby z wystarczającym wyprzedzeniem w celu umożliwienia członkom załogi zaplanowania odpowiedniego odpoczynku;
- (b) zapewnia, by okresy pełnienia służby na pokładzie były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi nie odczuwali skutków zmęczenia, tak aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa;
- (c) określa godziny zgłaszania się, które zapewniają wystarczający czas na pełnienie służby na ziemi;
- (d) uwzględnia związek między częstotliwością i modelem okresów pełnienia służby na pokładzie oraz okresami odpoczynku, a także efekt kumulowania się wydłużonych okresów pełnienia służby oddzielanych minimalnym okresem wypoczynku;
- (e) określa modele pełnienia służby, w których unika się poważnego zakłócenia ustalonego modelu snu/pracy, takiego jak naprzemienne służby w dzień i w nocy;
- (f) stosuje rodzaj grafika zakłócającego przewidziany w ust. ARO.OPS.230 w sytuacji, w której wprowadzenia takiego grafika nie da się uniknąć;



- (g) zapewnia, by okresy wypoczynku zapewniały czas wystarczający na umożliwienie członkom załogi przewyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia służby na pokładzie;
- (h) planuje okresowe wydłużone odpoczynki regeneracyjne i zawiadamia o nich członków załogi z odpowiednim wyprzedzeniem;
- (i) zapewnia, by planowane zakończenie lotu miało miejsce w dopuszczalnym okresie pełnienia służby na pokładzie, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na wypełnienie obowiązków przed lotem, czasu lotu i czasu oczekiwania;
- (j) zmienia grafik i/lub obsadę załogi, jeżeli rzeczywista operacja przekroczy maksymalny okres FDP w ponad 33% lotów objętych takim grafikiem w trakcie zaplanowanego sezonu.

#### **ORO.FTL.115 Obowiązki członków załogi**

Członkowie załogi:

- (a) przestrzegają przepisów zawartych w ust. CAT.GEN.MPA.100 załącznika IV (część CAT) oraz
- (b) w sposób optymalny wykorzystują zapewnione możliwości wypoczynku oraz zaplecze, a także w sposób odpowiedni planować oraz korzystać z okresu wypoczynku.

#### **ORO.FTL.120 Zarządzenie ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRM)**

- (a) W przypadku gdy przepisy niniejszej podczęści lub stosowne wymagania specyfikacji certyfikacyjnych wymagają wprowadzenia programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRM) operator ustanawia i realizuje FRM jako integralną część swojego systemu zarządzania. FRM zapewnia przestrzeganie podstawowych wymagań zawartych w pkt 7 lit. f), 7 lit. g) oraz 8 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Opis FRM znajduje się w instrukcji operacyjnej.
- (b) Ustanowiony, wdrożony i realizowany FRM spełnia następujące wymagania:
  - (1) zawiera opis filozofii i zasad operatora w zakresie FRM, które określa się mianem polityki FRM;
  - (2) zawiera dokumentację procesów FRM, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury aktualizacji tej dokumentacji;
  - (3) uwzględnia zasady i wiedzę naukową;
  - (4) zawiera proces identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka umożliwiający ciągłe zarządzanie ryzykiem operatora wynikającym ze zmęczenia załóg;

- (5) zawiera proces łagodzenia ryzyka umożliwiający niezwłoczne podejmowanie działań zaradczych niezbędnych do skutecznego łagodzenia ryzyka operatora wynikającego ze zmęczenia członków załóg oraz ciągły monitoring i regularną ocenę stopnia, w jakim podjęte działania łagodzą to ryzyko;
  - (6) pozostaje w związku z obowiązującym u operatora planem służby lub programem określania czasu lotu;
  - (7) umożliwia ciągłe podnoszenie skuteczności FRM;
  - (8) zawiera procesy zapewnienia bezpieczeństwa FRM;
  - (9) zawiera procesy promocji FRM.
- (c) FRM odpowiada rozmiarowi operatora oraz charakterowi i złożoności prowadzonej przez niego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i ryzyka właściwych dla tej działalności, a także pozostaje w związku ze stosownym programem określania czasu lotu.
- (d) Operator podejmuje działania łagodzące w przypadku wykazania przez system zapewniania bezpieczeństwa FRM, że utrzymywany poziom bezpieczeństwa nie spełnia założonych wymagań.

#### **ORO.FTL.125 Programy określania czasu lotu**

- (a) Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy Rady 2000/79/WE z 27 listopada 2000 r. dotyczącej europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym operatorzy ustanawiają, wdrażają i realizują programy określania czasu lotu odpowiednie dla rodzaju prowadzonej przez siebie działalności, zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz niniejszej podczęści.
- (b) Przed wdrożeniem program określania czasu lotu jest zatwierdzany przez właściwy organ.
- (c) Aby wykazać zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz niniejszej podczęści, operator wdraża stosowne specyfikacje certyfikacyjne przyjęte przez Agencję. Alternatywnie, w przypadku zamiaru odstąpienia od wymagań specyfikacji certyfikacyjnych przyjętych przez Agencję zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, operator przedstawia właściwemu organowi pełny opis takiego odstępstwa przed jego wdrożeniem. Opis powinien zawierać wszelkie istotne zmiany w instrukcjach i procedurach, a także ocenę wykazującą spełnienie wymagań ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i niniejszej podczęści.

## SEKCJA 2

### Operatorzy wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze

#### ORO.FTL.200 Baza macierzysta

Operator przydziela każdemu członkowi załogi jego bazę macierzystą.

#### ORO.FTL.205 Okres pełnienia służby na pokładzie (FDP)

(a) Operator:

- (1) ustala godziny zgłaszania się dla poszczególnych operacji, uwzględniając przepis ust. ORO.FTL.110 lit. c);
- (2) ustanawia procedury określające sposób, w jaki dowódca w razie wystąpienia okoliczności specjalnych, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych członków załogi, skraca rzeczywisty czas FDP lub zwiększa czas wypoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

(b) Podstawowy wymiar maksymalnego dziennego czasu FDP.

- (1) Maksymalny dzienny czas FDP, bez wydłużeń dla zaaklimatyzowanych członków załogi, spełnia wymagania zawarte w poniższej tabeli:

**Tabela 1. Maksymalny dzienny czas FDP – zaaklimatyzowani członkowie załogi**

| <b>Początek FDP</b> | <b>1-2 odcinki</b> | <b>3 odcinki</b> | <b>4 odcinki</b> | <b>5 odcinków</b> | <b>6 odcinków</b> | <b>7 odcinków</b> | <b>8 odcinków</b> | <b>9 odcinków</b> | <b>10 odcinków</b> |
|---------------------|--------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 0600–1329           | 13:00              | 12:30            | 12:00            | 11:30             | 11:00             | 10:30             | 10:00             | 09:30             | 09:00              |
| 1330–1359           | 12:45              | 12:15            | 11:45            | 11:15             | 10:45             | 10:15             | 09:45             | 09:15             | 09:00              |
| 1400–1429           | 12:30              | 12:00            | 11:30            | 11:00             | 10:30             | 10:00             | 09:30             | 09:00             | 09:00              |
| 1430–1459           | 12:15              | 11:45            | 11:15            | 10:45             | 10:15             | 09:45             | 09:15             | 09:00             | 09:00              |
| 1500–1529           | 12:00              | 11:30            | 11:00            | 10:30             | 10:00             | 09:30             | 09:00             | 09:00             | 09:00              |
| 1530–1559           | 11:45              | 11:15            | 10:45            | 10:15             | 09:45             | 09:15             | 09:00             | 09:00             | 09:00              |
| 1600–1629           | 11:30              | 11:00            | 10:30            | 10:00             | 09:30             | 09:00             | 09:00             | 09:00             | 09:00              |
| 1630–1659           | 11:15              | 10:45            | 10:15            | 09:45             | 09:15             | 09:00             | 09:00             | 09:00             | 09:00              |
| 1700–0459           | 11:00              | 10:30            | 10:00            | 09:30             | 09:00             | 09:00             | 09:00             | 09:00             | 09:00              |
| 0500–0514           | 12:00              | 11:30            | 11:00            | 10:30             | 10:00             | 09:30             | 09:00             | 09:00             | 09:00              |
| 0515–0529           | 12:15              | 11:45            | 11:15            | 10:45             | 10:15             | 09:45             | 09:15             | 09:00             | 09:00              |
| 0530–0544           | 12:30              | 12:00            | 11:30            | 11:00             | 10:30             | 10:00             | 09:30             | 09:00             | 09:00              |
| 0545–0559           | 12:45              | 12:15            | 11:45            | 11:15             | 10:45             | 10:15             | 09:45             | 09:15             | 09:00              |

(2) Maksymalny dzienny czas FDP w przypadku członków załogi o nieznanym stopniu aklimatyzacji spełnia wymagania zawarte w poniższej tabeli.

**(i) Członkowie załogi o nieznanym stopniu aklimatyzacji**

| <b>Maksymalny dzienny czas FDP w zależności od odcinków</b> |       |       |       |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1-2   | 3     | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     |
| 11:00   | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |

(3) Maksymalny dzienny czas FDP dla członków załogi o nieznanym stopniu aklimatyzacji, w przypadku wdrożenia przez operatora FRM, spełnia wymagania zawarte w poniższej tabeli:

**(ii) Członkowie załogi o nieznanym stopniu aklimatyzacji objęci FRM**

Wartości zawarte w poniższej tabeli mają zastosowanie, o ile w ramach realizowanego przez operatora FRM prowadzony jest ciągły monitoring spełniania wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

| <b>Maksymalny dzienny czas FDP w zależności od odcinków</b> |       |       |       |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1-2   | 3     | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     |
| 12:00   | 11:30 | 11:00 | 10:30 | 10:00 | 09:30 | 09:00 |

(c) FDP w przypadku różnych godzin zgłoszenia się załogi lotniczej i personelu pokładowego.

W każdym przypadku, kiedy personel pokładowy wymaga więcej czasu niż załoga lotnicza do odbycia odprawy przed startem tego samego lotu lub serii lotów, FDP personelu pokładowego może zostać wydłużony o różnicę w czasie zgłoszenia się personelu pokładowego i załogi lotniczej. Różnica ta nie może przekroczyć 60 minut. W takim przypadku maksymalny dzienny czas FDP personelu pokładowego opiera się na godzinie zgłoszenia się załogi lotniczej, ale sam czas FDP rozpoczyna się od godziny zgłoszenia się personelu pokładowego.

(d) Maksymalny dzienny czas FDP z zastosowaniem wydłużeń bez odpoczynku w trakcie lotu.

(1) Maksymalny dzienny czas FDP może zostać wydłużony maksymalnie do 1 godziny dwa razy w ciągu każdych kolejnych 7 dni. W takim przypadku:

(i) minimalne okresy odpoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu zostają wydłużone o 2 godziny lub

(ii) okres odpoczynku po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 4 godziny.

(2) Wykorzystanie wydłużeń planuje się z wyprzedzeniem i ogranicza się do maksymalnie:

(i) 5 odcinków, jeżeli FDP nie obejmuje okna niżu dobowego (WOCL) lub

(ii) 4 odcinków, jeżeli FDP obejmuje do 2 godzin WOCL lub

(iii) 2 odcinków, jeżeli FDP obejmuje ponad 2 godziny WOCL.

(3) Wydłużeń maksymalnego dziennego czasu FDP bez okresu odpoczynku w trakcie lotu nie łączy się z wydłużeniami z powodu odpoczynku podczas lotu lub dzielenia okresu służby podczas tego samego okresu służby.

(4) Jeżeli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach FDP, okresy odpoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma kolejnymi wydłużonymi FDP następują po sobie.

- (5) Programy określania godzin lotu precyzują limity dotyczące wydłużeń maksymalnego dziennego czasu FDP zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, z uwzględnieniem:
- (i) liczby wykonanych odcinków oraz
  - (ii) czasu zajęcia WOCL.
- (e) Maksymalny dzienny czas FDP z zastosowaniem wydłużeń z powodu odpoczynku w trakcie lotu.
- (1) Programy określania godzin lotu precyzują warunki wykorzystywania wydłużeń maksymalnego dziennego czasu FDP z powodu odpoczynku w trakcie lotu zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, z uwzględnieniem:
- (i) liczby wykonanych odcinków;
  - (ii) minimalnego czasu na odpoczynek w trakcie lotu przydzielonego każdemu członkowi załogi;
  - (iii) rodzaju zaplecza wypoczynkowego na pokładzie oraz
  - (iv) zwiększenia liczebności podstawowej załogi lotniczej.
- (f) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczej – decyzje podejmowane według uznania dowódcy.
- (1) Warunki modyfikowania ograniczeń czasu pełnienia służby na pokładzie oraz okresów służby i wypoczynku przez dowódcę w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczych, jakie rozpoczynają się z chwili zgłoszenia, są zgodne z poniższymi wymaganiami:
- (i) maksymalny dzienny czas FDP powstały w wyniku zastosowania przepisów lit. b), lit. e) lub ORO.FTL.220 nie może być wydłużony o więcej niż 2 godziny, chyba że liczba członków załogi lotniczej została zwiększona, w którym to przypadku maksymalny okres pełnienia służby na pokładzie można wydłużyć o nie więcej niż 3 godziny;
  - (ii) jeśli na końcowym odcinku w granicach czasu FDP nieprzewidziane okoliczności wystąpią po starcie i spowodują przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia, lot można kontynuować do planowanego lub zapasowego miejsca przeznaczenia oraz
  - (iii) okres wypoczynku przypadający po FDP można skrócić, jednak nigdy poniżej 10 godzin.

- (2) W razie wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia, dowódca skraca rzeczywisty czas pełnienia służby na pokładzie i/lub zwiększa czas odpoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.
  - (3) Przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu powyższych modyfikacji dowódca zasięga opinii wszystkich członków załogi w sprawie poziomu ich czujności.
  - (4) Operator wymaga od dowódcy, by ten składał mu meldunek w przypadku wydłużenia czasu FDP lub skrócenia okresu odpoczynku według jego uznania.
  - (5) Jeżeli wydłużenie czasu FDP lub skrócenie okresu wypoczynku przekracza 1 godzinę, kopia meldunku, na którym operator winien nanieść swoje uwagi, przesłana zostaje do właściwego organu nie później niż w ciągu 28 dni od zdarzenia.
  - (6) Operator wdraża bezsankcyjną procedurę, według której dowódca podejmuje decyzje według własnego uznania zgodnie z niniejszym przepisem. Procedura ta zostaje opisana w instrukcji operacyjnej.
- (g) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczej – spóźnione zgłoszenie się do pełnienia służby.

Procedury dotyczące spóźnionego zgłoszenia się do pełnienia służby są ustanawiane przez operatora w instrukcji operacyjnej zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji.

#### **ORO.FTL.210 Czas lotu i okresy służby**

- (a) Całkowita liczba okresów służby wyznaczonej członkowi załogi nie przekracza:
  - (1) 60 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni;
  - (2) 110 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 14 dni oraz
  - (3) 190 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres.
- (b) Całkowite czasy lotów, do których dany członek załogi jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi, nie przekraczają:
  - (1) 100 godzin lotu w ciągu każdych kolejnych 28 dni oraz
  - (2) 900 godzin lotu w roku kalendarzowym oraz
  - (3) 1000 godzin lotu ciągu każdych kolejnych 12 miesięcy kalendarzowych.
- (c) Służby po zakończeniu lotu nie wlicza się do czasu służby. Minimalny czas służby po zakończeniu lotu jest określany przez operatora w instrukcji operacyjnej.

### **ORO.FTL.215 Przebazowanie**

W przypadku przebazowania członków załogi przez operatora zastosowanie mają następujące przepisy:

- (a) Przebazowanie po zgłoszeniu się, ale przed podjęciem obowiązków operacyjnych liczy się jako FDP, ale nie liczy się jako odcinek.
- (b) Cały czas spędzony na przebazowaniu wliczany jest do czasu służby.

### **ORO.FTL.220 Dzieleny okres służby**

- (a) Programy określania czasu lotu wyrażają poniższe elementy dzielonego okresu służby zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji:
  - (1) minimalny czas trwania przerwy na ziemi oraz
  - (2) w drodze odstępstwa od ust. ORO.FTL.205 lit. b) możliwość zmiany FDP z uwzględnieniem czasu trwania przerwy na ziemi, zaplecza wypoczynkowego zapewnionego danemu członkowi załogi oraz innych istotnych czynników.
- (b) Przerwę na ziemi wlicza się w całości do czasu FDP.
- (c) Dzielony okres służby nie następuje po skróconym okresie odpoczynku.

### **ORO.FTL.225 Gotowość i dyżur w porcie lotniczym**

W przypadku gdy operator przydzieli członków załogi do pozostawania w gotowości lub pełnienia dyżuru w porcie lotniczym, zastosowanie mają następujące przepisy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji:

- (a) Gotowość oraz dyżur w porcie lotniczym są planowane, a godzina rozpoczęcia i zakończenia gotowości jest określana i komunikowana danemu członkowi załogi z wyprzedzeniem umożliwiającym zaplanowanie odpowiedniego odpoczynku.
- (b) Dyżur w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu służby, a czas FDP jest liczony od czasu stawienia się do pełnienia dyżuru w porcie lotniczym.
- (c) Operator zapewnia zakwaterowanie członkowi załogi pełniącemu dyżur w porcie lotniczym.
- (d) Programy określania czasu lotu wyznaczają następujące elementy:
  - (1) maksymalną długość czasu pozostawania w gotowości;
  - (2) wpływ pozostawania w gotowości na maksymalny czas FDP, jaki może zostać przydzielony, z uwzględnieniem zaplecza wypoczynkowego zapewnionego danemu członkowi załogi oraz innych istotnych czynników, takich jak potrzeba natychmiastowej gotowości danego członka załogi, ingerencja pozostawania w gotowości w czasie snu i/lub wystarczająco wczesne zawiadomienie o przydzieleniu do pozostawania w gotowości mające na celu zapewnienia możliwości snu między wezwaniem do pełnienia służby a wyznaczonym FDP;



- (3) minimalny podstawowy okres odpoczynku po pozostawaniu w gotowości, który nie prowadzi do przydzielenia FDP oraz
- (4) sposób zaliczania czasu spędzonego na pozostawaniu w gotowości na poczet łącznych godzin służby.

### **ORO.FTL.230 Rezerwa**

W przypadku gdy operator przydzieli członków załogi do rezerwy, zastosowanie mają następujące przepisy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji:

- (a) Rezerwa jest planowana;
- (b) Programy określania czasu lotu wyznaczają następujące elementy:
  - (1) maksymalną długość dowolnego okresu pozostawania w rezerwie;
  - (2) liczbę kolejnych dni pozostawania w rezerwie, jaką można przydzielić członkowi załogi.

### **ORO.FTL.235 Okresy odpoczynku**

- (a) Minimalny okres odpoczynku w bazie macierzystej.

Minimalny okres odpoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu FDP zaczynającego się w bazie macierzystej spełnia następujące wymagania:

- (1) trwa co najmniej tyle samo co poprzedzający go okres służby lub trwa 12 godzin, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, lub
- (2) spełnia przepis lit. b), jeżeli operator zapewnia danemu członkowi załogi odpowiednie zakwaterowanie.

- (b) Minimalny okres odpoczynku poza bazą macierzystą.

Minimalny okres odpoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu FDP rozpoczynającego się poza bazą macierzystą trwa co najmniej tyle samo co poprzedzający go okres służby lub trwa 10 godzin, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa. Okres ten zapewnia możliwość 8 godzin snu i uwzględnia potrzeby wynikające z podróży oraz potrzeby fizjologiczne.

- (c) Skrócony okres odpoczynku.

W drodze odstępstwa od wymogów określonych w lit. a) oraz lit. b) programy określania czasu lotu mogą skracać minimalny okres odpoczynku, uwzględniając przy tym następujące elementy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji:

- (1) minimalny skrócony okres odpoczynku;
- (2) wydłużenie następnego okresu odpoczynku oraz
- (3) skrócenie FDP następującego po skróconym okresie odpoczynku.

- (d) Okresowy wydłużony odpoczynek regeneracyjny.

Programy określania czasu lotu wyznaczają długość okresowych wydłużonych odpoczynków regeneracyjnych kompensujących efekt kumulacji zmęczenia. Minimalny czas trwania okresowego wydłużonego odpoczynku regeneracyjnego wynosi 36 godzin, w tym dwie noce lokalne, w sposób zapewniający, by czas między końcem jednego okresowego wydłużonego odpoczynku regeneracyjnego a początkiem kolejnego nie przekraczał nigdy 168 godzin. Dwa razy w miesiącu okresowy wydłużony odpoczynek regeneracyjny zwiększa się do 2 dni.

- (e) Programy określania czasu lotu wyznaczają dodatkowe okresy odpoczynku zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacyjnymi w celu kompensowania:
  - (1) wpływu różnic stref czasowych oraz wydłużeń FDP;
  - (2) dodatkowego skumulowanego zmęczenia spowodowanego grafikami zakłócającymi oraz
  - (3) zmian bazy macierzystej.

#### **ORO.FTL.240 Wyżywienie**

- (a) Członek załogi ma możliwość spożycia posiłku i napoju, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy, zwłaszcza jeśli czas FDP przekracza 6 godzin.
- (b) Sposób zapewnienia wyżywienia członków załogi w trakcie FDP jest określany przez operatora w instrukcji operacyjnej.

#### **ORO.FTL.245 Rejestry okresów pełnienia służby na pokładzie, okresów służby i wypoczynku**

- (a) Operator zachowuje przez okres 24 miesięcy:
  - (1) Indywidualne rejestry dla każdego członka załogi zawierające informacje o:
    - (i) czasie lotu;
    - (ii) czasie, długości i zakończeniu każdego okresu służby oraz FDP;
    - (iii) okresach wypoczynku i dniach wolnych od służby oraz
    - (iv) przydzielonej bazie macierzystej.
  - (2) Meldunki dotyczące wydłużeń okresu pełnienia służby na pokładzie i skróconych okresów odpoczynku.
- (b) Na żądanie operator przedstawia kopie indywidualnych rejestrów okresów pełnienia służby na pokładzie, okresów służby i wypoczynku:
  - (1) członkom załogi, których one dotyczą oraz
  - (2) innemu operatorowi, w przypadku członka załogi, który jest lub ma zostać członkiem załogi tego operatora.

- (c) W przypadku członków załogi pełniących funkcje dla więcej niż jednego operatora, rejestry, o których mowa w ust. CAT.GEN.MPA.100 lit. b) pkt 5, przechowuje się przez okres 24 miesięcy.

**ORO.FTL.250 Szkolenie z zakresu zarządzania zmęczeniem**

- (a) Operator zapewnia członkom załóg, personelowi planującemu obowiązki załóg oraz zainteresowanej kadrze kierowniczej wstępne i okresowe szkolenia z zakresu zarządzania zmęczeniem.
- (b) Szkolenia te realizują program szkoleń ustanowiony przez operatora i opisany w instrukcji operacyjnej. Zakres programowy szkolenia obejmuje możliwe przyczyny i skutki zmęczenia, a także sposoby przeciwdziałania zmęczeniu.