



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel XXX
[...]^C

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. .../..

z [...]

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. .../..., ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č .../..

Z

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. .../..., ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 8 ods. 5,

keďže:

- (1) Nariadenie (EÚ) č. .../... stanovuje technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky.
- (2) V súlade s článkom 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 vykonávacie predpisy týkajúce sa času letu a času v službe a požiadaviek na odpočinok musia od začiatku zahŕňať všetky podstatné ustanovenia článku Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 s prihliadnutím na najnovšie vedecko-technické dôkazy.
- (3) Nariadenie (EÚ) č. .../... by sa preto malo zmeniť a doplniť tak, aby zahŕňalo obmedzenia času letu a času v službe a požiadavky na odpočinok.
- (4) Nariadenie (EÚ) č. .../... zohľadňuje obmedzenia a minimálne normy stanovené smernicou 2000/79/ES (5). V prípade mobilných pracovníkov civilného letectva je vždy potrebné dodržať obmedzenia stanovené touto smernicou. Ustanovenia nariadenia (EÚ) č. .../... a ďalšie ustanovenia schválené v súlade s týmto nariadením by nemali byť v žiadnom prípade formulované širšie a znížiť tak úroveň ochrany poskytovanej týmto pracovníkom. Ustanovenia tohto nariadenia sa takisto nedotýkajú vnútroštátnych predpisov, ktoré poskytujú vyššiu mieru sociálnej ochrany.
- (5) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov a predložila ho v podobe stanoviska Komisii v súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (6) Opatrenia ustanovené týmto nariadením sú v súlade so stanoviskom výboru, ktorý bol zriadený podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. .../... sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Do článku 2 sa vkladá toto vymedzenie pojmu:

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 79, 13.3. 2008, s. 1.

„Prevádzka aerotaxi“ znamená, na účely obmedzení času letu a času v službe, nepravidelnú obchodnú leteckú dopravu na objednávku s využitím letúna s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 19 alebo menej cestujúcich;“

2. Článok 8 ods. 1 písm. a) sa nahrádza takto:

„Článok 8

Obmedzenia času letu

Obmedzenia času letu a času v službe sa riadia týmito pravidlami:

Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy letúnov musia spĺňať požiadavky článku FTL prílohy III. Článok FTL prílohy III sa nevzťahuje na tieto druhy prevádzky obchodnej leteckej dopravy:

prevádzka aerotaxi s využitím letúna,
letúnová záchranná zdravotná služba a
lety letúnov s jedným pilotom.

Kým nebudú prijaté príslušné vykonávacie predpisy pre tieto druhy prevádzky, bude sa uplatňovať článok 8 ods. 4 a článok Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a súvisiace vnútroštátne výnimky založené na hodnoteniach bezpečnostných rizík, ktoré vykonali príslušné orgány.“

3. Do prílohy II sa vkladajú tieto nové body:

„ARO.OPS.230 Určenie nepravidelného harmonogramu

Na účely obmedzenia času letu príslušný orgán podľa vymedzení pojmov ‚skorý typ‘ a ‚neskorý typ‘ v predpise ORO.FTL.105 určí, ktorý z týchto typov nepravidelného harmonogramu sa bude uplatňovať v prípade všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými vykonáva dohľad.“

ARO.OPS.235 Schválenie individuálnych schém špecifikácií časov letu

Príslušný orgán schváli schémy špecifikácií časov letu, ktoré navrhnu prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy, ak prevádzkovateľ preukáže ich súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a článkom FTL prílohy III k tomuto nariadeniu.

- (a) Ak sa schéma špecifikácií časov letu, ktorú navrhuje prevádzkovateľ, líši od príslušných špecifikácií osvedčovania, ktoré vydala agentúra, príslušný orgán bude postupovať podľa článku 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (b) Ak sa schéma špecifikácií časov letu, ktorú navrhuje prevádzkovateľ, odchyľuje od príslušných vykonávacích predpisov, príslušný orgán bude postupovať podľa článku 14 ods. 6 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (c) Schválené odchýlky sa podrobia nezávislému vedeckému a lekárskemu hodnoteniu, ktoré sa vykoná po ich zavedení.

4. Do prílohy III sa v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu vkladá nový článok FTL.

Článok 2

Tri roky po nadobudnutí platnosti agentúra preskúma účinnosť ustanovení týkajúcich sa obmedzení času letu a času v službe a požiadaviek na odpočinok uvedených

v prílohách II a III k nariadeniu (EÚ) .../... Toto preskúmanie bude vychádzať z prevádzkových dlhodobých údajov zozbieraných po nadobudnutí platnosti a bude sa sústreďovať prinajmenšom na tieto skutočnosti:

1. vplyv služby v trvaní viac ako 13 hodín počas najpriaznivejšej časti dňa,
2. vplyv služby v trvaní viac ako 10 hodín počas najmenej priaznivej časti dňa,
3. vplyv služby v trvaní viac ako 11 hodín na členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy,
4. možný vplyv vysokej úrovne sektorov (> 6) na bdelosť posádky a
5. vplyv nepravidelného harmonogramu na kumulatívne limity.

Článok 3

1. Toto nariadenie nadobúda platnosť dvadsiaty deň po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Bude sa uplatňovať od [1 roka po nadobudnutí platnosti].
3. Odchyľne od druhého pododseku odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť uplatňovať článok 8 ods. 4 a bod OPS 1.1115 článku Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a príslušné vnútroštátne výnimky založené na hodnotení bezpečnostných rizík, ktoré vykonali príslušné orgány, namiesto bodu ORO.FTL.210 písm. e) až do [2 rokov od nadobudnutia platnosti tohto nariadenia].
4. Ak členský štát využíva ustanovenia odseku 2, musí to oznámiť Komisii a agentúre. V tomto oznámení uvedie dôvody a dĺžku uplatňovania takejto odchýlky, ako aj program realizácie s uvedením predpokladaných činností a príslušného časového harmonogramu.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Komisiu

člen Komisie

PRÍLOHA

ČASŤ ORO (ORGANIZAČNÉ POŽIADAVKY)

Článok — Obmedzenie času letu a času v službe a požiadavky na odpočinok

Oddiel 1

Všeobecne

ORO.FTL.100 Rozsah pôsobnosti

Tento článok ustanovuje požiadavky, ktoré musí prevádzkovateľ splniť, pokiaľ ide o čas letu a čas v službe a požiadavky na odpočinok členov posádky.

ORO.FTL.105 Vymedzenia pojmov

Na účely tohto článku sa uplatňujú tieto pojmy:

„Aklimatizovaný“: znamená, že člen posádky sa považuje za aklimatizovaného na časové pásmo posunuté najviac o 2 hodiny v porovnaní s miestnym časom miesta odletu. Ak sa miestny čas miesta, kde sa služba začína, líši o viac ako 2 hodiny od miesta, kde sa služba končí, člen posádky sa považuje za aklimatizovaného na základe hodnôt v tejto tabuľke na výpočet maximálneho času dennej letovej služby;

Časový rozdiel (h) medzi referenčným časom a miestnym časom, v ktorom sa členovi posádky nasledujúca služba	Čas, ktorý uplynul od nástupu do služby v referenčnom 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 miestny čas časového pásma odletu,

„D“ znamená aklimatizovaný na miestny čas, kde sa členovi posádky začína jeho nasledujúca služba, a

„X“ znamená, že stav aklimatizácie člena posádky nie je známy;

„Ubytovanie“, na účely pohotovostnej a rozdelenej služby, je tiché a pohodlné miesto, ktoré nie je prístupné verejnosti, s možnosťou nastavenia svetla a teploty vybavené príslušným nábytkom, ktoré poskytuje členovi posádky možnosť prespať, s dostatočnou kapacitou na ubytovanie všetkých členov posádky, ktorí sa v ňom nachádzajú v tom istom čase, a s prístupom k potravinám a nápojom;

„Služba na letisku“ je vopred oznámené a vymedzené časové obdobie, počas ktorého prevádzkovateľ vyžaduje, aby bol člen posádky na letisku okamžite k dispozícii na účely pridelenia na let, zadelenia alebo výkonu iných povinností;

„Posilnená letová posádka“ je letová posádka, ktorá je zložená z viac ako minimálneho počtu osôb požadovaného na prevádzku lietadla, čo umožňuje každému členovi letovej posádky opustiť svoju pozíciu a nechať sa nahradiť iným primerane kvalifikovaným členom letovej posádky na účely odpočinku počas letu;

„Prestávka“ je časový úsek v čase letovej služby kratší ako čas odpočinku, ktorý sa považuje za službu a počas ktorého nemusí člen posádky vykonávať žiadne povinnosti;

„Neskorý nástup do služby“ je odloženie plánovaného času letovej služby prevádzkovateľom pred tým, ako člen posádky opustí svoje miesto odpočinku;

„Nepravidelný harmonogram“ je rozpis služieb člena posádky pozostávajúci z času letovej služby alebo kombinácie časov letovej služby začínajúcej, končiacej počas alebo zasahujúcej do akejkoľvek časti dňa alebo noci, keď je člen posádky aklimatizovaný, ktorý narúša možnosť spánku v priebehu optimálneho času na spánok. Harmonogram môže byť nepravidelný v dôsledku skorého začiatku alebo neskorého konca služby a v dôsledku nočných služieb;

(a) „Skorý typ“ nepravidelného harmonogramu je:

(1) pokiaľ ide o „skorý začiatok“, čas v službe začínajúci v období od 5.00 h do 5.59 h v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a

(2) pokiaľ ide o „neskorý koniec“, čas v službe končiaci v období od 23.00 h do 1.59 h v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný;

(b) „Neskorý typ“ nepravidelného harmonogramu je:

(1) pokiaľ ide o „skorý začiatok“, čas v službe začínajúci v období od 5.00 h do 6.59 h v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a

(2) pokiaľ ide o „neskorý koniec“, čas v službe končiaci v období od 0.00 h do 1.59 h v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný;

(c) „Nočná služba“ je čas v službe zasahujúci do akéhokoľvek časového úseku od 2.00 h do 4.59 h v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný;

„Služba“ je akákoľvek úloha, ktorú člen posádky vykonáva pre prevádzkovateľa vrátane letovej služby, administratívnej práce, poskytovania alebo absolvovania výcviku, kontroly, zadefovania a niektorých prvkov pohotovostnej služby;

„Čas v službe“ je časový úsek, ktorý sa začína nástupom do služby alebo začiatkom služby člena posádky na žiadosť prevádzkovateľa, a končí sa, keď je dotyčná osoba uvoľnená od všetkých povinností;

„Presun východ – západ a západ – východ“ je presun na domácej základni medzi rotáciou s prekročením 6 alebo viac časových pásem v jednom smere a rotáciou s prekročením 4 alebo viac časových pásem v opačnom smere;

„Čas letovej služby“ je obdobie, ktoré sa začína, keď člen posádky musí nastúpiť do služby, ktorá môže zahŕňať let alebo sériu letov, a končí sa, keď sa lietadlo úplne zastaví a vypne

všetky motory na konci posledného letu, počas ktorého člen posádky vykonával služobné povinnosti;

„Čas letu“ je, v prípade letúnov a turistických motorových klzákov, čas od prvého pohybu lietadla z jeho parkovacieho miesta s cieľom vzlietnuť až do jeho úplného zastavenia na určenom parkovacom mieste a vypnutia všetkých motorov a vrtúl;

„Domáca základňa“ je miesto, ktoré členovi posádky určí prevádzkovateľ. Z tohto miesta sa členovi posádky bežne začína a končí čas v službe alebo séria časov v službe a prevádzkovateľ za normálnych podmienok nie je zodpovedný za ubytovanie daného člena posádky;

„Miestny deň“ je časový úsek v trvaní 24 hodín, ktorý sa začína o 0.00 h miestneho času;

„Miestna noc“ je časový úsek v trvaní 8 hodín medzi 22.00 h a 8.00 h miestneho času;

„Člen posádky vykonávajúci služobné povinnosti“ je člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti na palube lietadla počas letu;

„Zadefinovanie“ je premiestnenie člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti, z jedného miesta na druhé na príkaz prevádzkovateľa, okrem času stráveného presunom z domu a späť na určené miesto, kde sa má hlásiť do služby na domácej základni, alebo času stráveného miestnou prepravou z miesta odpočinku na miesto začiatku služby a späť;

„Referenčný čas“ je miestny čas v mieste nástupu do služby v časových pásmach posunutých najviac o 2 hodiny v porovnaní s miestnym časom, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný;

„Miesto na odpočinok“ je lôžko alebo sedadlo s opierkou na nohy, ktoré umožňuje členovi posádky spánok na palube lietadla;

„Rezerva“ je časové obdobie, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bola posádka k dispozícii na účely pridelenia na let, zadelenia alebo výkonu iných povinností s najmenej 10-hodinovým predstihom pred začiatkom pridelennej služby;

„Čas odpočinku“ je nepretržitý, neprerušovaný a presne určený časový úsek po službe alebo pred službou, počas ktorého je člen posádky uvoľnený od všetkých povinností a z rezervy;

„Rotácia“ je služba alebo séria služieb vrátane aspoň jednej letovej služby a časov odpočinku mimo domácej základne, ktorá sa začína na domácej základni a končí sa pri návrate na domácu základňu na účely času odpočinku, počas ktorého už prevádzkovateľ nie je zodpovedný za ubytovanie člena posádky;

„Jeden deň voľna“ je, na účely súladu so smernicou Rady 2000/79/ES z 27. novembra 2000, čas voľna zahŕňajúci jeden deň a dve miestne noci. Čas odpočinku môže byť súčasťou dňa voľna;

„Sektor“ je časový úsek medzi prvým pohybom lietadla s cieľom vzlietnuť až po jeho úplné zastavenie po pristáti na určenom mieste parkovania;

„Pohotovosť“ je vopred ohlásený a presne určený časový úsek, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bol člen posádky k dispozícii na účely pridelenia na let, zadelenia alebo výkonu iných povinností bez toho, aby bol narušený čas jeho odpočinku:

- (a) letisková pohotovosť je pohotovosť vykonávaná na letisku, v rámci ktorej môžu byť dotyčnému pridelené povinnosti,
- (b) iná pohotovosť je pohotovosť vykonávaná doma alebo na primeranom ubytovaní, v rámci ktorej môžu byť dotyčnému pridelené povinnosti;

„Primerané ubytovanie“ je, v prípade pohotovosti, rozdelenej služby a minimálneho odpočinku, samostatná izba s príslušným zariadením pre každého člena posádky, ktorá sa nachádza v pokojnom prostredí a je vybavená posteľou, dostatočným vetraním, zariadením na regulovanie teploty a svetla a s prístupom k potravinám a nápojom;

„Veľmi dlhá prevádzka (ULR)“ znamená diaľkové lety s plánovanou dĺžkou letu väčšou ako 16 hodín alebo čas v službe, ktorý presahuje 18 hodín;

„Obdobie najnižšej dennej výkonnosti (WOCL)“ je časový úsek od 2.00 h do 5.59 h v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.

ORO.FTL.110 Zodpovednosti prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ v závislosti od druhu prevádzky:

- (a) zverejní rozpisy služieb v dostatočnom predstihu, aby členom posádky umožnil naplánovať si primeraný odpočinok,
- (b) zabezpečí také plánovanie časov letových služieb, ktoré zabráni vyčerpanosti členov posádky tak, aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností,
- (c) určí taký čas nástupu do služby, ktorý poskytne dostatok času na povinnosti vykonávané na zemi,
- (d) zohľadní vzťahy medzi frekvenciou a modelom striedania letovej služby a času odpočinku a zváži kumulatívny účinok dlhého času v službe v kombinácii s minimálnym časom odpočinku,
- (e) rozdelí modely služby tak, aby zabránil takým nežiaducim javom, ako je striedanie dennej a nočnej služby, ktoré vedú k vážnemu narušeniu zavedených stereotypov striedania spánku a práce,
- (f) zavedie typ nepravidelného harmonogramu ustanoveného v bode ARO.OPS.230, pokiaľ nie je možné vyhnúť sa nepravidelnému harmonogramu,
- (g) poskytne členom posádky dostatočne dlhý čas na odpočinok, aby mohli prekonať účinky predchádzajúcej služby a dostatočne si odpočinuli pred začiatkom ďalšej letovej služby,
- (h) naplánuje pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie a informuje o nich členov posádky s dostatočným predstihom,
- (i) zabezpečí také plánovanie letov, aby boli lety ukončené v prípustnom čase letovej služby, pričom vezme do úvahy čas potrebný na splnenie predletových povinností, čas letu a čas potrebný na začatie spiatočného letu,
- (j) zmení harmonogram a/alebo zloženie posádky, ak skutočná prevádzka presahuje maximálny čas letovej služby pri viac ako 33 % letov v danom harmonograme v priebehu sezóny, pre ktorú bol harmonogram zostavený.

ORO.FTL.115 Zodpovednosti člena posádky

Členovia posádky:

- (a) sa riadia požiadavkami bodu CAT.GEN.MPA.100 prílohy IV (časť CAT) a
- (b) optimálnym spôsobom využijú možnosti a zariadenia na odpočinok, ktoré majú k dispozícii, a správne si naplánujú a využijú čas odpočinku.

ORO.FTL.120 Riadenie rizík spojených s únavou (FRM)

- (a) Ak sa v tomto článku alebo príslušnej špecifikácii osvedčovania vyžaduje riadenie rizík spojených s únavou (FRM), prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava FRM ako neoddeliteľnú súčasť svojho systému riadenia. FRM zabezpečí súlad so základnými požiadavkami bodov 7.f., 7.g. a 8.f. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. FRM je opísané v prevádzkovej príručke.
- (b) Vypracovanie, zavedenie a udržiavanie FRM bude obsahovať:
 - (1) opis filozofie a princípov prevádzkovateľa týkajúcich sa FRM, ktoré sa nazývajú program FRM,
 - (2) dokumentáciu procesov FRM vrátane procesu informovania zamestnancov o ich zodpovednostiach a postupu zmeny a doplnenia tejto dokumentácie,
 - (3) vedecké princípy a poznatky,
 - (4) identifikáciu nebezpečenstva a proces hodnotenia rizika umožňujúci riadenie prevádzkových rizík prevádzkovateľa, ktoré súvisia s nepretržitou únavou člena posádky,
 - (5) proces zmiernovania rizík, ktorý zabezpečí okamžitú realizáciu nápravných opatrení potrebných na účinné zmiernenie rizík prevádzkovateľa súvisiacich s únavou člena posádky a nepretržité monitorovanie a pravidelné hodnotenie zmiernenia rizík spojených s únavou, ktoré je výsledkom týchto opatrení,
 - (6) a bude zodpovedať systému rozpisu služieb alebo schéme špecifikácií letových časov, ktoré používa prevádzkovateľ,
 - (7) zabezpečí nepretržité zlepšovanie celkového pôsobenia FRM,
 - (8) procesy FRM na zaistenie bezpečnosti,
 - (9) procesy na podporu FRM.
- (c) FRM je prispôbený veľkosti prevádzkovateľa a povahe a zložitosti jeho činností, pričom zohľadňuje nebezpečenstvá a riziká súvisiace s týmito činnosťami a príslušnú schému špecifikácií letových časov.
- (d) Prevádzkovateľ zavedie zmiernujúce opatrenia, ak proces FRM na zaistenie bezpečnosti preukáže, že bezpečnosť nie je na požadovanej úrovni.

ORO.FTL.125 Schémy špecifikácií časov letu

- (a) Bez dotknutia smernice Rady 2000/79/ES z 27. novembra 2000, ktorá sa týka Európskej dohody o organizácii pracovného času mobilných pracovníkov civilného letectva, prevádzkovatelia vypracujú, zavedú a udržiavajú schémy špecifikácií časov letu, ktoré sú vhodné pre jednotlivé druhy prevádzky a ktoré sú v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a týmto článkom.
- b) Pred ich zavedením musí schémy špecifikácií časov letu schváliť príslušný orgán.
- c) Na účely preukázania súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a týmto článkom prevádzkovateľ uplatní príslušné špecifikácie osvedčovania, ktoré prijala agentúra. Ak sa prípadne prevádzkovateľ podľa článku 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 rozhodne odchýliť sa od špecifikácií osvedčovania, ktoré prijala agentúra, pred zavedením poskytne príslušnému orgánu úplný opis odchýlky. Opis musí zahŕňať všetky revízie príručiek alebo postupov, ktoré môžu byť relevantné, ako aj hodnotenie, ktoré preukáže splnenie požiadaviek nariadenia (ES) č. 216/2008 a tohto článku.

ODDIEL 2

Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy

ORO.FTL.200 Domáca základňa

Prevádzkovateľ každému členovi posádky určí domácu základňu.

ORO.FTL.205 Čas letovej služby

- (a) Prevádzkovateľ:
 - (1) vymedzí časy nástupu do služby primerané pre všetky jednotlivé prevádzky, pričom zohľadní bod ORO.FTL.110 c),
 - (2) zavedie postupy, v ktorých stanoví, ako môže veliteľ lietadla – v prípade špecifických okolností, ktoré môžu mať za následok extrémnu únavu, a po porade s dotknutými členmi posádky – skrátiť skutočný čas letovej služby a/alebo predĺžiť čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.
- (b) Maximálny čas základnej dennej letovej služby.
 - (1) Maximálny čas dennej letovej služby bez predĺženia aklimatizovaných členov posádky sa riadi touto tabuľkou:

Tabuľka 1: Maximálny čas dennej letovej služby — aklimatizovaní členovia posádky

Začiatok času letovej služby	1 – 2 sektory	3 sektory	4 sektory	5 sektorov	6 sektorov	7 sektorov	8 sektorov	9 sektorov	10 sektorov
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) Maximálny čas dennej letovej služby v prípade, že stav aklimatizácie členov posádky nie je známy, sa riadi touto tabuľkou:

(i) **Členovia posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy**

Maximálny čas dennej letovej služby podľa sektorov						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Maximálny čas dennej letovej služby v prípade, že stav aklimatizácie členov posádky nie je známy a že prevádzkovateľ zaviedol FRM, sa riadi touto tabuľkou:

(ii) Členovia posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy v rámci FRM

Hodnoty uvedené v tejto tabuľke sa môžu uplatňovať aj v prípade, že FRM prevádzkovateľa nepretržite monitoruje zaistenie požadovanej úrovne bezpečnosti.

Maximálny čas dennej letovej služby podľa sektorov						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) Čas letovej služby s rôznymi časmi nástupu do služby letovej posádky a palubných sprievodcov.

Ak palubní sprievodcovia potrebujú na svoju predletovú prípravu na let alebo sériu letov viac času ako letová posádka, čas letovej služby palubných sprievodcov môže byť predĺžený o rozdiel medzi časom nástupu palubných sprievodcov do služby a časom nástupu letovej posádky. Tento rozdiel nesmie prekročiť 60 minút. Maximálny čas dennej letovej služby palubných sprievodcov je založený na čase, ku ktorému sa letová posádka hlási k nástupu do letovej služby, pričom čas letovej služby sa začína nástupom palubných sprievodcov do služby.

(d) Maximálny čas dennej letovej služby s predĺženiami bez odpočinku počas letu.

(1) Maximálny čas dennej letovej služby môže byť predĺžený až o 1 hodinu dvakrát v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní. V takom prípade:

(i) sa minimálny čas odpočinku pred letom a po lete predĺži o 2 hodiny alebo

(ii) sa čas odpočinku po lete predĺži o 4 hodiny.

(2) Využitie predĺžení nie je plánované vopred a obmedzuje sa na najviac:

(i) 5 sektorov, ak letová služba nezasahuje do obdobia najnižšej dennej výkonnosti, alebo

(ii) 4 sektory, ak letová služba zasahuje do obdobia najnižšej dennej výkonnosti v rozsahu 2 hodiny alebo menej, alebo

(iii) 2 sektory, ak letová služba zasahuje do obdobia najnižšej dennej výkonnosti v rozsahu viac ako 2 hodiny.

(3) Predĺženie maximálneho času základnej dennej letovej služby bez odpočinku počas letu sa nesmie kombinovať s predĺženiami v dôsledku odpočinku počas letu alebo rozdelenej služby v tom istom čase v službe.

(4) Ak sa predĺženie využije v prípade po sebe nasledujúcich letových služieb, dodatočný odpočinok pred letom a odpočinok po lete medzi dvoma predĺženými letovými službami na seba nadväzujú.

- (5) Schémy špecifikácií časov letu stanovujú obmedzenia predĺženia maximálneho času základnej dennej služby v súlade so špecifikáciami osvedčovania platnými pre daný druh prevádzky, pričom zohľadnia:
- (i) počet sektorov, cez ktoré sa letí, a
 - (ii) čas zasahujúci do obdobia najnižšej dennej výkonnosti.
- (e) Maximálny čas základnej dennej letovej služby s využitím predĺženia v dôsledku odpočinku počas letu.
- (1) Schémy špecifikácií časov letu stanovujú podmienky predĺženia maximálneho času základnej dennej letovej služby s odpočinkom počas letu v súlade so špecifikáciami osvedčovania platnými pre daný druh prevádzky, pričom zohľadnia:
- (i) počet sektorov, cez ktoré sa letí,
 - (ii) minimálny čas odpočinku počas letu pre každého člena posádky,
 - (iii) druh miest na odpočinok a
 - (iv) posilnenie základnej letovej posádky.
- (f) Nepredvídané okolnosti počas letu – rozhodnutie veliteľa.
- (1) Podmienky na zmenu obmedzenia času letovej služby, služby a odpočinku veliteľom v prípade nepredvídaných okolností počas letu, ktoré sa začínajú v čase nástupu do služby alebo po nástupe do služby, musia byť v súlade s týmito požiadavkami:
- (i) maximálny čas základnej dennej letovej služby po uplatnení písmen b), e) alebo bodu ORO.FTL.220 nemôže byť predĺžený o viac ako 2 hodiny; v prípade rozšírenej letovej posádky môže byť maximálny čas letovej služby predĺžený najviac o 3 hodiny,
 - (ii) ak sa v záverečnom sektore v čase letovej služby po vzlete vyskytnú nepredvídané okolnosti, ktoré vedú k prekročeniu povoleného predĺženia letovej služby, let môže pokračovať až do plánovaného alebo náhradného miesta pristátia, a
 - (iii) čas odpočinku nasledujúci po čase letovej služby je možné skrátiť, nesmie však byť kratší ako 10 hodín.
- (2) V prípade nepredvídaných okolností, ktoré môžu viesť k extrémnej únave, veliteľ skráti skutočný čas letovej služby a/alebo predĺži čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.

- (3) Pred prijatím týchto zmien sa veliteľ poradí so všetkými členmi posádky, pokiaľ ide o stav ich bdelosti.
 - (4) V prípade, že veliteľ rozhodol o predĺžení času letovej služby alebo skrátení času odpočinku, prevádzkovateľ veliteľa požiada o predloženie správy.
 - (5) Ak predĺženie času letovej služby alebo skrátenie času odpočinku presiahlo 1 hodinu, kópia správy, ku ktorej prevádzkovateľ pripojí svoje pripomienky, sa zašle príslušnému orgánu do 28 dní po udalosti.
 - (6) Prevádzkovateľ v prípadoch rozhodnutí opísaných v rámci tohto ustanovenia uplatní nerepresívny proces, ktorý uvedie v prevádzkovej príručke.
- (g) Nepredvídané okolnosti počas letu – neskorý nástup do služby

Prevádzkovateľ stanoví postupy pre prípady neskorého nástupu do služby v prevádzkovej príručke v súlade so špecifikáciami osvedčovania platnými pre daný druh prevádzky.

ORO.FTL.210 Čas letu a čas v službe

- (a) Celkový čas v službe, ktorou môže byť poverený člen posádky, nesmie presiahnuť:
- (1) 60 hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní,
 - (2) 110 hodín služby v priebehu 14 po sebe nasledujúcich dní a
 - (3) 190 hodín služby v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní, pričom je potrebné zachovať jej maximálne možné rovnomerné rozloženie počas tohto obdobia.
- (b) Celkový čas letu pri letoch, počas ktorých je jednotlivý člen posádky poverený vykonávaním služobných povinností, nesmie presiahnuť:
- (1) 100 hodín letu v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní,
 - (2) 900 hodín letu v kalendárnom roku a
 - (3) 1000 hodín letu v priebehu 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov.
- (c) Služba po lete sa považuje za službu. Prevádzkovateľ vo svojej prevádzkovej príručke stanoví minimálny čas na výkon služobných povinností po lete.

ORO.FTL.215 Zadeľovanie

Ak prevádzkovatelia zadeľujú členov posádky, platia tieto pravidlá:

- (a) Zadeľovanie po nástupe do služby ešte pred začiatkom vykonávania služobných povinností sa považuje za čas letovej služby, ale nepovažuje sa za sektor.
- (b) Všetok čas strávený pri zadeľovaní sa považuje za čas strávený v službe.

ORO.FTL.220 Rozdelená služba

- (a) Schémy špecifikácií časov letu stanoví v súlade so špecifikáciami osvedčovania platnými pre daný druh prevádzky tieto prvky rozdelenej služby:
 - (1) minimálnu dĺžku prestávky na zemi a
 - (2) odchylne od ORO.FTL.205 b) možnosť predĺženia času letovej služby po zohľadnení dĺžky prestávky na zemi, miest na odpočinok, ktoré majú členovia posádky k dispozícii, a ostatných súvisiacich faktorov.
- (b) Prestávka na zemi sa v celom rozsahu považuje za čas letovej služby.
- (c) Rozdelená služba nesmie nasledovať po skrátrenom odpočinku.

ORO.FTL.225 Pohotovosť a služba na letisku

Ak prevádzkovateľ poverí členov posádky výkonom pohotovosti alebo služby na letisku, v súlade so špecifikáciami osvedčovania pre daný druh prevádzky musia byť splnené tieto podmienky:

- (a) pohotovosť a služba na letisku sa uvedie v rozpise služieb a čas začiatku a konca pohotovosti sa vymedzí a dotýčným členom posádky oznámi vopred, aby si mohli napláňovať dostatočný odpočinok;
- (b) služba na letisku sa v plnom rozsahu považuje za čas v službe a čas letovej služby sa v plnom rozsahu ráta od nástupu do letiskovej služby;
- (c) prevádzkovateľ poskytne členovi posádky v letiskovej pohotovosti ubytovanie;
- (d) schémy špecifikácií časov letu stanoví tieto prvky:
 - (1) maximálnu dĺžku akejkoľvek pohotovosti,
 - (2) vplyv pohotovosti na maximálny čas letovej služby, ktorú je možné pridelit', pri zohľadnení miest na odpočinok poskytnutých členovi posádky, a ostatné súvisiace faktory, ako je potreba okamžitej pripravenosti člena posádky, zasahovanie pohotovosti do spánku a/alebo včasné oznámenie, ktoré umožní spánok medzi povolaním do služby a prideleným časom letovej služby,
 - (3) základný minimálny čas odpočinku po pohotovosti, v rámci ktorej člen posádky nie je poverený letovou službou, a
 - (4) spôsob, akým sa čas strávený v pohotovosti započíta na účely kumulatívnych hodín služby.

ORO.FTL.230 Rezerva

Ak prevádzkovatelia poveria členov posádky, aby si vyhradili rezervu, v súlade so špecifikáciami osvedčovania platnými pre daný druh prevádzky musia byť splnené tieto podmienky:

- (a) rezerva sa uvedie do rozpisu služieb;
- (b) schémy špecifikácií časov letu stanovujú tieto prvky:
 - (1) maximálnu dĺžku trvania jednej rezervy,
 - (2) počet po sebe nasledujúcich rezervných dní, ktoré je možné členovi posádky určiť.

ORO.FTL.235 Čas odpočinku

- (a) Minimálny čas odpočinku na domácej základni

Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína na domácej základni, musí:

- 1) trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas v službe alebo 12 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší, alebo
- 2) spĺňať ustanovenia písmena b), ak prevádzkovateľ členovi posádky poskytne primerané ubytovanie.

- (b) Minimálny čas odpočinku mimo domácej základne

Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína mimo domácej základne, musí trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas v službe alebo 10 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší. Tento čas musí okrem času potrebného na cestovanie a fyziologické potreby členom posádky umožniť 8-hodinový spánok.

- (c) Skrátený odpočinok

Odchylné od písmen a) a b) môžu schémy špecifikácií časov letu v súlade so špecifikáciami osvedčovania platnými pre daný druh prevádzky skrátiť minimálny čas odpočinku, pričom vezmú do úvahy tieto prvky:

- (1) minimálny skrátený čas odpočinku,
- (2) predĺženie nasledujúceho času odpočinku a
- (3) skrátenie času letovej služby nasledujúcej po skrátenom odpočinku.

- (d) Pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie

Schémy špecifikácií časov letu stanovujú pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie s cieľom kompenzovať nahromadenú únavu. Minimálny pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie je 36 hodín vrátane 2 miestnych nocí, pričom medzi koncom jedného pravidelného predĺženého času odpočinku na zotavenie a začiatkom nasledujúceho nikdy nesmie uplynúť viac ako 168 hodín. Pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie sa dvakrát v mesiaci predlžuje na 2 dni.

- (e) Schémy špecifikácií letových časov stanovujú dodatočné časy odpočinku v súlade s príslušnými špecifikáciami osvedčovania na kompenzáciu:

- (1) vplyvu rozdielov medzi časovými pásmami a predĺženia času letovej služby,

- (2) dodatočnej nahromadenej únavy v dôsledku nepravidelného harmonogramu a
- (3) zmeny domácej základne.

ORO.FTL.240 Stravovanie

- (a) Člen posádky musí mať v čase letovej služby možnosť sa najesť a napiť, aby nedošlo k zníženiu jeho výkonnosti, predovšetkým v prípade letovej služby trvajúcej dlhšie ako 6 hodín.
- b) Prevádzkovateľ vo svojej prevádzkovej príručke uvedie, ako zabezpečí stravovanie členov posádky v čase letovej služby.

ORO.FTL.245 Záznamy o čase letu, čase v službe a čase odpočinku

- (a) Prevádzkovateľ počas 24 mesiacov uchováva:
 - (1) jednotlivé záznamy každého člena posádky vrátane:
 - (i) časov letu,
 - (ii) začiatku, trvania a konca každej služby a letovej služby,
 - (iii) časov odpočinku a dní voľna a
 - (iv) pridelenej domácej základne;
 - (2) záznamy o predĺžených časoch letovej služby a skrátených časoch odpočinku.
- (b) Na požiadanie prevádzkovateľ predloží kópie jednotlivých záznamov o čase letu, čase v službe a čase odpočinku:
 - (1) príslušnému členovi posádky a
 - (2) inému prevádzkovateľovi o členovi posádky, ktorý je alebo sa má stať členom posádky príslušného prevádzkovateľa.
- (c) Záznamy uvedené v CAT.GEN.MPA.100 b)(5) v súvislosti s členmi posádky, ktorí pracujú pre viac prevádzkovateľov, sa uchovávajú najmenej počas 24 mesiacov.

ORO.FTL.250 Školenie na zvládanie únavy

- (a) Prevádzkovateľ zabezpečí členom posádky, zamestnancom zodpovedným za rozpis služby posádky a príslušným riadiacim pracovníkom úvodné a pravidelné školenie na zvládanie únavy.
- (b) Toto školenie je súčasťou výcvikového programu stanoveného prevádzkovateľom, ktorý je opísaný v prevádzkovej príručke. Osnovy školenia musia zahŕňať možné príčiny a dôsledky únavy a opatrenia, ktoré majú únave zabrániť.