



**STANOVISKO č. 04/2012**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 28. září 2012**

**k nařízení, kterým se stanoví prováděcí pravidla týkající se omezení doby letu  
a služby a požadavků na odpočinek (FTL) v rámci provozu letounů v obchodní  
letecké dopravě (CAT),**

**A**

**k nařízení, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. XXX/2012 ze dne [den měsíc  
rok], kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se  
letového provozu,**

***„Prováděcí pravidla týkající se omezení doby letu a služby a požadavků na odpočinek  
(FTL) v rámci provozu letounů v obchodní letecké dopravě (CAT)“***

## SHRNUTÍ

1. Záměrem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi aktualizaci platných nařízení týkajících se omezení doby letu a služby a požadavků na odpočinek (dále jen „FTL“) v rámci provozu letounů v obchodní letecké dopravě (CAT) stanovených v hlavě Q nařízení (ES) č. 1899/2006, známého rovněž jako *EU-OPS*.
2. Toto stanovisko rovněž obsahuje návrh společných předpisů EU týkajících se oblastí, které byly v souladu s článkem 8 EU-OPS až dosud regulovány na vnitrostátní úrovni, a sice:
  - a) dělená letová služba;
  - b) doba odpočinku kompenzující rozdíly časových pásem;
  - c) úpravy se zkrácenou dobou odpočinku;
  - d) prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu a
  - e) jiná letová záloha než letová záloha na letišti.
3. Tento návrh obsahuje řadu zlepšení bezpečnosti a vyjasnění stávajícího nařízení.
4. Navrhovaná prováděcí pravidla (IR) obsahují tato zlepšení bezpečnosti:
  - zpřesnění definice pojmu „aklimatizovaný“, které lépe zohledňuje vliv rozdílů časových pásem,
  - lepší ochranu před kumulativní únavou zavedením klouzavého omezení doby letu na 1 000 hodin během 12 po sobě následujících měsíců a dalšího omezení doby služby na 110 hodin za každých 14 dnů,
  - lepší ochranu před kumulativní únavou zavedením delší prodloužené doby odpočinku k zotavení dvakrát měsíčně,
  - lepší ochranu před kumulativní únavou zavedením požadavku na další dobu odpočinku jako kompenzaci za rušivé rozvrhy,
  - lepší ochranu před přechodnou únavou při nočních letech rozšířením časového úseku, během kterého je doba letové služby zkrácena na 11 hodin, a to od 17:00 hodin do 5:00 hodin.
5. Navrhovaná prováděcí pravidla obsahují tato vyjasnění:
  - Výpočet maximální základní doby letové služby na základě tabulky, a nikoli na základě vzorce, což až dosud vedlo k různým výkladům,
  - stanovení minimálních norem pro ubytování během letové zálohy na letišti,
  - vyjasnění pravidel pro uplatňování pravomocí velitele letadla, které se opírá o výklad OPS 1.1120 Výborem pro leteckou bezpečnost.
6. V případě oblastí, které jsou v souladu s článkem 8 EU-OPS v současnosti regulovány na vnitrostátní úrovni (viz odstavec 2 výše), Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) navrhuje využít certifikační specifikace v souladu s článkem 22 základního nařízení<sup>1</sup>. Provozovatelé se mohou od certifikačních specifikací odchýlit a použít individuální plán specifikací doby letu za předpokladu, že ho dotčený členský stát

---

<sup>1</sup> 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 (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

schválí, a po kladném vyjádření agentury. Využití certifikačních specifikací zajistí potřebnou pružnost, která již byla uznána použitím článku 8 EU-OPS, ale zajistí mnohem lepší rovné podmínky, neboť vyžaduje, aby veškeré navrhované odchylky posuzovala agentura.

7. Kromě lepších rovných podmínek zavedou certifikační specifikace i některá zlepšení bezpečnosti:
  - Zkrácení maximální doby letové služby v méně příznivé denní době z 11 hodin 45 minut na 11 hodin.
  - Prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu, které bude založeno na typu zařízení k odpočinku na palubě.
  - Zákaz prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu na sedadlech v ekonomické třídě.
  - Ustanovení o dělené letové službě vycházejí ze stanovených minimálních norem pro ubytování a vhodné ubytování.
  - Zmírnění účinků střídavých letových turnusů východ-západ.
  - Doba trvání jiné letové zálohy než letové zálohy na letišti je omezena na 16 hodin.
  - Jednoznačné požadavky na kvalitu a typ zařízení pro výkon letové zálohy na letišti.
  - Maximální kombinovaná doba trvání letové zálohy na letišti a doba letové služby činí 16 hodin, pokud se nepředpokládají jiná zmírňující opatření.
  - Ustanovení o zkrácené době odpočinku chrání možnost 8hodinového spánku.
8. Tento návrh bere plně v úvahu všechny relevantní veřejně dostupné vědecké studie. Výsledky některých vědeckých studií provedených v podmínkách, které se výrazně odlišují od evropského regulačního rámce (zejména pokud jde o požadavky na odpočinek), nebo ve velmi specifických provozních podmínkách však nemohly být vzaty v úvahu doslova, ale spíše na kvalitativním základě nebo dokonce jen orientačně.
9. Po zavedení tohoto pravidla bude důležité sledovat, zda bude jeho cílů skutečně účinně a účelně dosaženo. Je také nezbytné zajistit, aby byl podchycen veškerý následný vnější vývoj, který si může vyžádat přehodnocení těchto cílů. Proto se navrhuje zavést pracovní program zaměřený na únavu a výkonnost pilotů. Takový program by zahrnoval dlouhodobý sběr údajů, sledování dopadů nových pravidel, posouzení účinnosti řízení boje s únavou v rámci tohoto odvětví a případně výzkum ke konkrétním otázkám. Výzkum by se mohl zaměřit (nikoli výhradně) na tato témata:
  - vliv služeb trvajících déle než 13 hodin v příznivější denní době,
  - vliv služeb trvajících déle než 10 hodin v méně příznivé denní době,
  - vliv služeb trvajících déle než 11 hodin u členů posádky, jejichž stav aklimatizace není znám,
  - možný vliv vysokého počtu úseků letu (>6) na bdělost posádky a
  - vliv rušivých rozvrhů na kumulativní mezní hodnoty.
10. Tento návrh byl dále projednán během dvoukolových obsáhlých veřejných konzultací, podpořen skupinou odborníků zastupujících členské státy, letecké provozovatele a sdružení letových posádek a palubních průvodčích a konzultován se třemi nezávislými vědeckými odborníky. I když nebylo možno dosáhnout plné shody ve všech otázkách, umožňuje tento postup agentuře konstatovat, že její návrh vyjadřuje většinový názor odborníků a zainteresovaných stran, jichž se týká.

## I. Obecná ustanovení

### Souvislosti

11. Záměrem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu článku 2 a článku 8 nařízení Komise (EU) č. XXX/2012 a přílohy II (dále jen „část ARO“) a přílohy III (dále jen „část ORO“) nařízení Komise (EU) č. XXX/2012 a pomoci Komisi při stanovování prováděcích pravidel v oblasti FTL v rámci provozu letounů v obchodní letecké dopravě (CAT). Oblast působnosti této předpisové činnosti je vymezena v zadání úkolu předpisové činnosti OPS.055<sup>2</sup>, který byl zařazen do programu předpisové činnosti na období 2010–2013 a je podrobněji popsán dále. Provoz letounů letecké taxislužby, provoz letounů letecké záchranné služby a provoz jednopilotních letounů byly z oblasti působnosti tohoto stanoviska vyjmuty a zabývají se jimi jiné úkoly předpisové činnosti (RMT.0346, RMT.0429 a RMT.0430).
12. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou agentury<sup>3</sup> v souladu s ustanoveními článku 19 základního nařízení.
13. Navrhovaná pravidla vzala v úvahu vývoj práva Evropské unie a mezinárodního práva, jak je stanoveno v cílech článku 2 základního nařízení. Navrhovaná pravidla jsou v souladu s normami a doporučenými postupy organizace ICAO.
14. Platný právní rámec týkající se FTL je stanoven v hlavě Q<sup>4</sup> EU-OPS. Harmonizovaná pravidla zajišťují minimální úroveň bezpečnosti prostřednictvím stanovení souboru právně závazných minimálních požadavků. V rámci hlavy Q však existují některé případy, kdy různé členské státy používají různá pravidla, a to z těchto důvodů:
  - V 7. bodě odůvodnění uvedeného nařízení se odkazuje rovněž na tzv. ustanovení o zákazu snížení úrovně právní ochrany, jež opravňuje členské státy zachovat právní předpisy, jež obsahují výhodnější ustanovení, než jsou ustanovení stanovená nařízením (ES) č. 1899/2006, a zachovávat nebo uzavírat kolektivní smlouvy, které obsahují ustanovení o FTL, jež zajišťují lepší ochranu než hlava Q.
  - V 11. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 1899/2006 je zdůrazněno, že členské státy mohou uplatňovat vnitrostátní právní předpisy o FTL, pokud jsou nižší než maximální mezní hodnoty a vyšší než minimální hodnoty stanovené v hlavě Q.
  - Určité prvky týkající se FTL nejsou hlavou Q pokryty, a sice ustanovení o prodloužení doby letové služby na základě dělené letové služby, ustanovení o prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu, požadavky na odpočinek kompenzující účinky rozdílů časových pásem na členy posádky, úpravy se zkrácenou dobou odpočinku a ustanovení o letové záloze. Pokud jde o uvedené prvky, čl. 8 odst. 4 nařízení (ES) č. 1899/2006 členským státům umožňuje přijmout nebo zachovat ustanovení, dokud nebudou stanovená pravidla Společenství.
15. Evropský parlament a Rada při přijetí nařízení (ES) č. 1899/2006 výslovně požadovaly, aby agentura byla Komisi nápomocna při přípravě návrhů předpisů za účelem úpravy příslušných technických ustanovení hlavy Q EU-OPS.

---

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

<sup>3</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenských materiálů (postup pro předpisovou činnost). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Hlava Q – Omezení doby letové služby a doby služby a požadavky na dobu odpočinku přílohy III nařízení Komise (ES) č. 859/2008 ze dne 20. srpna 2008, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, pokud jde o společné technické požadavky a správní postupy platné pro obchodní dopravu.

16. Zadání úkolu předpisové činnosti OPS.055 bylo zveřejněno 20. listopadu 2009 a požadovalo zabývat se těmito body:
- přezkoumat omezení doby letu a služby a požadavky na odpočinek stanovené v hlavě Q,
  - zabývat se těmi oblastmi/body v hlavě Q EU-OPS, které v současnosti podléhají vnitrostátním předpisům v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (např. prodloužená doba letové služby se zesílenou letovou posádkou, dělená letová služba, překračování časových pásem, zkrácená doba odpočinku a letová záloha), a
  - vzít v úvahu všechny relevantní veřejně dostupné vědecké a/nebo zdravotní studie/hodnocení a provozní zkušenosti z poslední doby, jakož i závěry, jež vyplynuly z diskusí k hlavě Q ve Výboru pro leteckou bezpečnost, příslušné připomínky k NPA 2009-02, zkušenosti získané z požadavků na odchylky od ustanovení hlavy Q, všechny pozměněné normy a doporučené postupy organizace ICAO a mezinárodní vývoj. Zejména měl být zvážen výsledek činnosti pracovní skupiny ICAO pro systém řízení rizik spojených s únavou.

### Ustanovení článku 8

17. Při přijetí nařízení (ES) č. 1899/2006 zavedl zákonodárce „přílohu III“ s názvem *Společné technické požadavky a správní postupy platné pro obchodní leteckou dopravu*, jež obsahuje hlavu Q – omezení doby letové služby a doby služby a požadavky na dobu odpočinku. V 7. bodě odůvodnění tohoto nařízení se vysvětluje jeho cíl, pokud jde o FTL: *„poskytnout harmonizované bezpečnostní normy na vysoké úrovni, a to i v oblasti omezení doby letové služby a doby služby, jakož i požadavků na dobu odpočinku“*.
18. Složitost této otázky však neumožnila dosáhnout harmonizace všech prvků FTL. V souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality stanovenými v článku 5 Smlouvy o založení Evropského společenství<sup>5</sup> umožnil čl. 8 odst. 4 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 členským státům *„přijmout nebo zachovat ustanovení týkající se:*
- OPS 1.1105 bodu 6 – prodloužená doba letové služby (dělená letová služba),
  - OPS 1.1110 bodu 1.3 – doba odpočinku kompenzující rozdíly časových pásem,
  - OPS 1.1110 bodu 1.4.1 – úpravy se zkrácenou dobou odpočinku,
  - OPS 1.1115 – prodloužení doby letové služby na základě doby odpočinku během letu a
  - OPS 1.1125 bodu 2.1 – jiné formy letové zálohy,
- dokud nebudou na základě vědeckých poznatků a osvědčených postupů stanovena pravidla Společenství“*.
19. Výše uvedené prvky FTL se mohou v různých členských státech lišit podle jejich zeměpisné polohy, typu infrastruktury letecké dopravy atd. Tato pružnost je potřebná a sama o sobě není v rozporu s harmonizací *bezpečnostních norem na vysoké úrovni*.
20. V 11. bodě odůvodnění základního nařízení se navrhuje: *„měla by být rovněž přijata ustanovení pro dosahování stejné úrovně bezpečnosti jinými prostředky“*.
- a- Použití certifikačních specifikací
21. Čl. 22 odst. 2 základního nařízení navrhuje jako regulační prostředek pro omezení doby letu použít certifikační specifikace. To členským státům umožní schvalovat individuální řešení odpovídající konkrétním provozním potřebám.

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

22. Pokud jde o prvky FTL, které jsou v současnosti plně harmonizované v souladu s hlavou Q, navrhuje agentura soubor prováděcích pravidel. Na druhé straně, pokud se jedná o výše uvedené prvky FTL, které jsou v souladu s článkem 8 ponechány na uvážení členských států, navrhuje agentura soubor certifikačních specifikací. Tyto certifikační specifikace jsou založeny na osvědčené praxi členských států a vědeckých principech.
23. Použití certifikačních specifikací zajistí potřebnou pružnost, která již byla uznána použitím článku 8 EU-OPS. Zajistí rovněž mnohem lepší rovné podmínky, neboť vyžaduje, aby veškeré odchylky navrhované v rámci postupu podle článku 22 posuzovala agentura.

#### b-Postup podle článku 22

24. Článek 22 členským státům umožňuje schválit *individuální plán specifikací doby letu*, jež se odchylují od certifikačních specifikací původně vydaných agenturou. Tyto individuální návrhy poté posuzuje agentura na základě vědeckého a zdravotního hodnocení. Takové individuální plány mohou být členskými státy schváleny v oznámeném znění pouze tehdy, jestliže agentura nemá námitek. Pokud by agentura navrhla jakékoli změny v plánu, měly by být tyto změny projednány s dotčeným členským státem. Budou-li navrhované změny pro dotčený členský stát přijatelné, může plán schválit. Jen v případě, že členský stát nebude se závěry agentury k individuálnímu plánu souhlasit, bude tato otázka postoupena Komisi, aby rozhodla, zda plán splňuje bezpečnostní cíle základního nařízení.
25. Aby bylo možno tyto individuální plány specifikací doby letu schvalovat, agentura počítá s vytvořením pracovní skupiny složené z odborníků z členských států, provozovatelů, sdružení posádek a agentury. Odborníci budou vybráni na základě svých vědeckých a zdravotních znalostí a/nebo provozních zkušeností souvisejících s FTL.

#### **Vědecké posouzení**

26. Evropský parlament a Rada při přijetí nařízení (ES) č. 1899/2006 výslovně požadovaly, aby agentura EASA provedla vědecké a zdravotní hodnocení hlavy Q (viz nařízení (ES) č. 3922/91 nový článek 8a) a byla nápomocna Komisi při vypracování návrhů předpisů, bude-li o to požádána:

*„Do 16. ledna 2009 dokončí Evropská agentura pro bezpečnost letectví vědecké a zdravotní hodnocení hlavy Q a případně hlavy O přílohy III.*

*Aniž je dotčen článek 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, je Evropská agentura pro bezpečnost letectví nápomocna Komisi při vyhotovování návrhů na změnu použitelných technických ustanovení hlavy O a hlavy Q přílohy III.“*

27. V lednu 2007 ustavila agentura poradní skupinu pro omezení doby letu, aby poskytovala agentuře poradenství týkající se:
- určení všech klíčových bodů v ustanoveních hlavy Q, v nichž se zainteresované strany neshodují,
  - vypracování zadání výběrového řízení včetně objektivních otázek, jež mají být skupině odborníků položeny, metodiky a četnosti předkládání zpráv konzultantem a formátu závěrečné zprávy,
  - stanovení kritérií pro výběr odborníků, jež zajistí, že budou splněny nejpřísnější normy nezávislosti, odborné způsobilosti a profesionality,
  - vybrání vhodného konzultanta s využitím výše uvedených kritérií pro výběr, aby bylo zajištěno, že studie bude provedena v souladu se zadáním, a
  - monitorování studie.
28. Vědečtí odborníci na FTL, kteří uvedené hodnocení provedli, předložili dne 11. listopadu 2008 agentuře svou zprávu, která vešla ve známost jako „Moebusova zpráva“. Tato

zpráva obsahovala různé závěry, které by bylo možné obecně označit jako „doporučení, upozornění, rady, návody, otázky a potřeba dalšího prověření nebo specializovaného výzkumu“. Zpráva vyvolala diskuse ze strany různých zainteresovaných skupin s protichůdnými názory, pokud jde o její závěry.

29. Při vypracování NPA 2010–14 skupina pro předpisovou činnost zřízená agenturou podrobila přezkumu nejen Moebusovu zprávu, ale i řadu relevantních veřejně dostupných vědeckých studií<sup>6</sup>. Na žádost zainteresovaných stran byla dále v procesu veřejných konzultací ustanovení NPA 2010–14 podrobena vědeckému posouzení za účasti tří nezávislých vědců.
30. V průběhu analýzy předložených vědeckých posudků však bylo stále zjevnější, že vědecký přezkum jakéhokoli systému FTL založený na literatuře má své hranice. Již kritický přezkum Moebusovy zprávy ukázal, že zjištění statistické analýzy údajů o nehodách vyplývajících z nehod nebo incidentů, k nimž došlo za různých požadavků na odpočinek, nemusí být nutně použitelné pro evropské letecké odvětví s jeho tradičně náročnými požadavky na odpočinek.
31. Vzhledem k silné vzájemné provázanosti různých prvků FTL není kvantitativní posouzení nového souboru pravidel před jeho uplatňováním možné. Lidská únava je velmi složitý jev. A proto, jakmile se výchozí parametry posuzovaného systému, tj. požadavky na odpočinek, liší od provozního prostředí studie, nelze přesná kvantitativní doporučení brát doslova. V důsledku toho vědecký přezkum založený na literatuře může sloužit pouze ke zjištění trendů a zaměření na zvláště důležité oblasti, a nikoli k předpisu minimálních nebo maximálních hodnot hlavních prvků FTL.
32. Úplná vědecká studie zahrnující sběr údajů v provozních podmínkách by nicméně byla užitečná pro vyvození spolehlivých závěrů ohledně vlivu určitého konkrétního prvku FTL. Taková studie však může přinést smysluplné výsledky pouze v případě, je-li provedena *ex-post*. Nové pravidlo by muselo být plně prováděno před zahájením takové studie. V posouzení dopadů právních předpisů v tomto stanovisku je dále rozveden návrh na zavedení pracovního programu zaměřeného na únavu a výkonnost posádky, který by umožnil přezkoumat účinnost navrhovaných ustanovení.

## II. Konzultace

33. Toto stanovisko je založeno na oznámení o navrhované změně (NPA) 2010-14<sup>7</sup>, jež obsahovalo návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla týkající se omezení doby letu a služby a požadavků na odpočinek v rámci provozu letounů v obchodní letecké dopravě (CAT), a bylo zveřejněno na webových stránkách agentury dne 20. prosince 2010.
34. K datu uzávěrky (20. března 2011) obdržela agentura 49 819 připomínek od jednotlivců i organizací, včetně vnitrostátních úřadů, profesních organizací a soukromých společností.
35. Všechny obdržené připomínky k NPA 2010-14 byly přezkoumány, analyzovány z hlediska jejich významu pro navrhované změny a shrnuty podle každého odstavce pravidel. Shrnutí připomínek, související odpovědi a navrhované revidované znění pravidel byly zahrnuty do dokumentu komentářů a odpovědí (CRD).
36. Návrh textu dokumentu komentářů a odpovědí byl projednán s revizní skupinou na sedmi zasedáních konaných v období od dubna 2011 do listopadu 2011. Složení revizní skupiny, pokud jde o zastoupení různých zainteresovaných stran ve skupině, odpovídalo složení původní skupiny pro předpisovou činnost. Tři nezávislí vědci najatí agenturou, aby

---

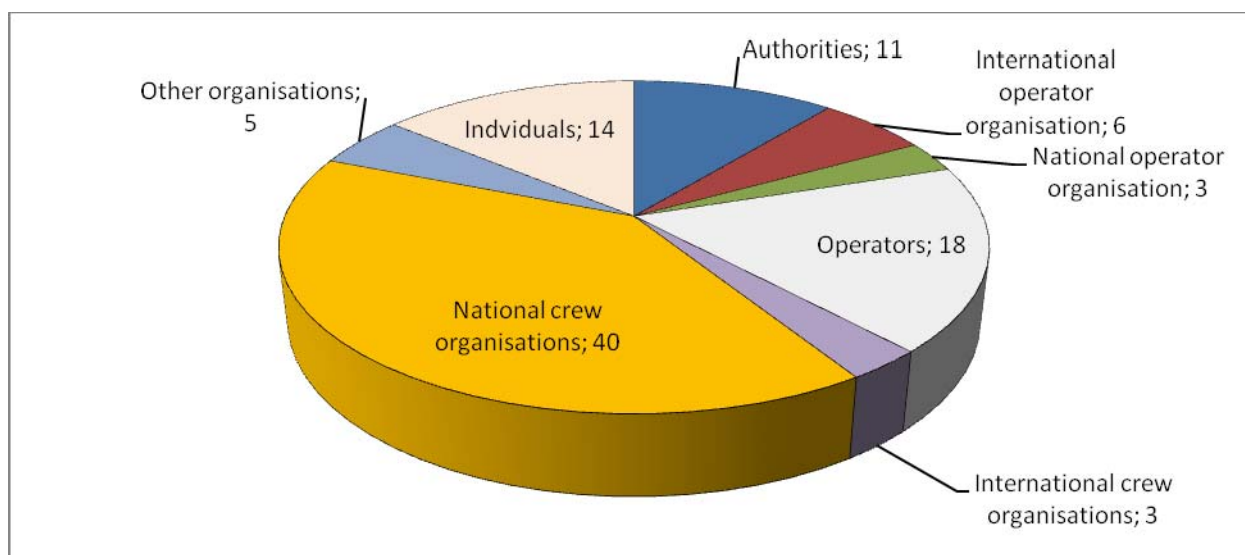
<sup>6</sup> Jsou uvedeny v bodě 9.1 *Literatura* dodatku „Posouzení dopadů právních předpisů“ k tomuto stanovisku.

<sup>7</sup> Viz archiv předpisové činnosti na adrese [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

poskytli své připomínky k některým prvkům NPA 2010-14, byli pozváni na jedno z těchto zasedání, kde přednesli své poznatky.

37. Na zvláštním zasedání Poradní skupiny vnitrostátních leteckých úřadů (AGNA), které v souladu s článkem 7 postupu pro předpisovou činnost bylo svoláno na 24. říjen 2011, poskytli zástupci vnitrostátních leteckých úřadů agentuře své vyjádření k těmto 12 bodům:
- maximální přípustná denní doba letové služby v nejpříznivější denní době,
  - maximální přípustná denní doba letové služby v noci,
  - potřeba zachovat prodloužení o 1 hodinu, nebo začlenění této doby do maximální základní doby letové služby,
  - zkrácení maximální přípustné denní doby letové služby při více než 6 úsecích letu (přesahuje oblast působnosti hlavy Q),
  - vliv útlumové fáze cirkadiánního rytmu (WOCL) na prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu,
  - vliv počtu úseků letu na prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu,
  - možnost použití sedadel v ekonomické třídě pro dobu odpočinku během letu,
  - potřeba stanovit další mezní hodnotu kumulativní doby služby za každých 14 dní, aby se zmírnila kumulativní únava,
  - potřeba prodloužených dob odpočinku k zotavení, které by kompenzovaly nepravidelný charakter práce,
  - přidaná hodnota ustanovení o zkrácené době odpočinku v porovnání s dělenou letovou službou,
  - maximální doba trvání letové zálohy v místě bydliště a související zmírňující opatření a
  - jak do tohoto návrhu co nejlépe začlenit potřebu provozní pružnosti.
38. Na základě těchto obsáhlých konzultací s úřady, sdruženími a provozovateli byl dokument CRD dne 18. ledna 2012 zveřejněn na webových stránkách agentury. Spolu s ním byl zveřejněn také seznam všech osob a/nebo organizací, které vznesly připomínky, a znění těchto připomínek. Lhůta vyhrazená pro reakce vypršela dne 19. března 2012.
39. Agentura obdržela k dokumentu CRD reakce od 100 subjektů, včetně vnitrostátních leteckých úřadů, organizací a jednotlivců. Přehled o těchto reakcích podává následující graf. Po vyhodnocení reakcí na dokument CRD agentura dále zorganizovala ve dnech 15. a 16. května 2012 setkání s revizní skupinou s cílem projednat otázky, jež podle všeho vyvolaly největší pozornost.





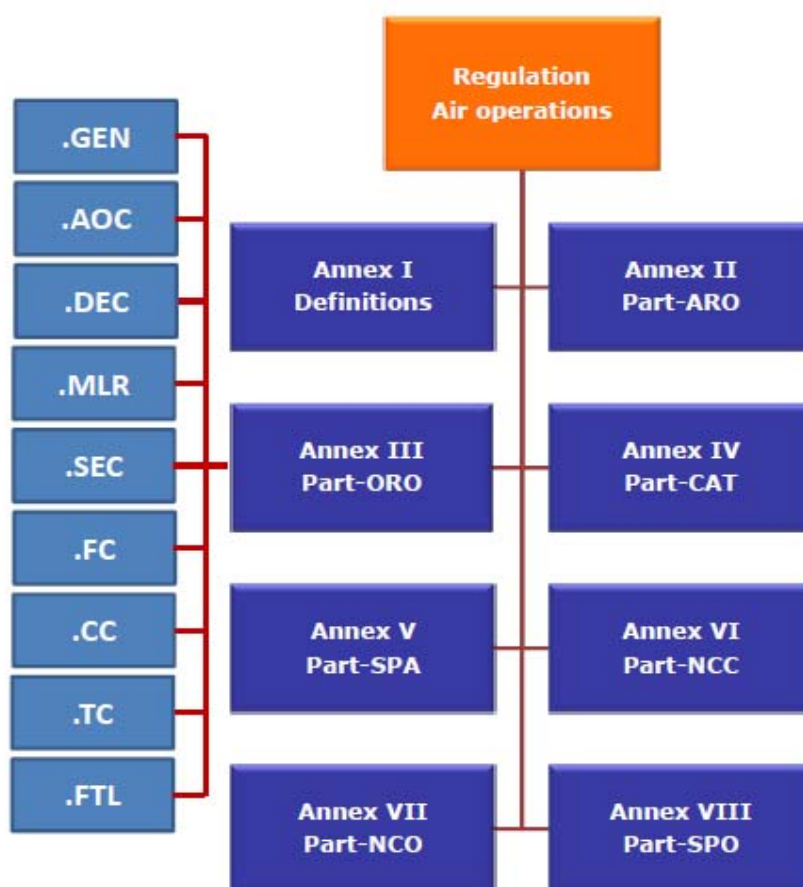
Individuals	jednotlivci
Authorities	úřady
International operator organisations	mezinárodní organizace provozovatelů
National operator organisations	vnitrostátní organizace provozovatelů
Operators	provozovatelé
International crew organisations	mezinárodní organizace posádek
National crew organisations	vnitrostátní organizace posádek
Other organisations	jiné organizace

### III. Obsah stanoviska a struktura navrhovaného pravidla

40. Stanovisko obsahuje tyto dokumenty:

- změny v předmětném nařízení o letovém provozu,
- nová hlava FTL přílohy III – části ORO (požadavky na organizace) a
- změny v oddíle 1 – osvědčování provozovatelů v obchodní letecké dopravě hlavy OPS (letový provoz) přílohy II – části ARO (požadavky na úřady).

41. Přehled příloh nařízení o letovém provozu podává tento diagram:



Regulation Air operations	Nařízení o letovém provozu
Annex	Příloha
Part	Část
Definitions	Definice

42. Návrhy regulací pro prováděcí pravidla, kterými se stanoví omezení doby letu a služby a požadavky na odpočinek v rámci provozu letounů v obchodní letecké dopravě, jsou uvedeny v hlavě FTL přílohy III (část ORO) nařízení Komise č. XXX/2012.

### Předmětné nařízení o letovém provozu

43. Předmětné nařízení o „letovém provozu“ vymezuje všeobecnou platnost příloh (částí, které zahrnuje) a navrhuje přechodná opatření ve formě vyjmutí určitých druhů provozu, jako je provoz letounů letecké taxislužby, provoz letounů letecké záchranné služby a provoz jednopilotních letounů, z působnosti tohoto nařízení. Předmětné nařízení je koncipováno jako pozměňující nařízení, je založeno na původním předmětném nařízení OPS, jež schválil výbor EASA pro soubor pravidel v oblasti obchodní letecké dopravy (stanovisko č. 04/2011)<sup>8</sup>, definuje pojem „provoz letecké taxislužby“ a stanoví datum vstupu pozměňujícího nařízení v platnost.

<sup>8</sup> [Návrh nařízení o letovém provozu.](#)

**Hlava FTL Oddíl 1 Obecná ustanovení**

44. Příloha III (část ORO) hlava FTL oddíl 1 stanoví obecné požadavky. Zatím se vztahují pouze na provoz v obchodní letecké dopravě. V rámci následných úkolů předpisové činnosti týkajících se jiných druhů provozu bude obsah těchto ustanovení přezkoumán z hlediska jejich použitelnosti pro jiné druhy provozu. Prováděcí pravidla v tomto oddíle:
- charakterizují rozsah působnosti tohoto nařízení,
  - definují nejčastěji používané pojmy a výrazy,
  - stanoví odpovědnosti provozovatelů a členů posádky a
  - stanoví cíle a obsah řízení rizik spojených s únavou (FRM).

**Hlava FTL Oddíl 2 Provozovatelé v obchodní letecké dopravě**

45. Oddíl 2 hlavy FTL přílohy III (část ORO) obsahuje konkrétní ustanovení vztahující se na provozovatele obchodní letecké dopravy. V tomto oddíle je provozovatelům obchodní letecké dopravy stanovena povinnost zavést a udržovat plány specifikací doby letu, které jsou vhodné pro prováděný druh (druhy) provozu. Dříve než budou tyto plány specifikací doby letu prováděny, musí je schválit příslušný úřad.
46. K dosažení souladu se základním nařízením a hlavou ORO.FTL mohou provozovatelé použít příslušné certifikační specifikace (CS) vydané agenturou. Odchylka od těchto certifikačních specifikací při zavádění individuálního plánu specifikací doby letu je podle čl. 22 odst. 2 základního nařízení možná pouze tehdy, pokud provozovatel předloží příslušnému úřadu posudek prokazující splnění požadavků základního nařízení a této hlavy.
47. Tento oddíl specifikuje níže uvedené hlavní prvky FTL, které jsou známy z hlavy Q EU-OPS:
- mateřské letiště,
  - doba letové služby bez prodloužení,
  - možnost povolit rozdílný čas hlášení do služby pro letovou posádku a palubní průvodčí,
  - podmínky, za nichž může být doba letové služby prodloužena, a mezní hodnoty takových prodloužení, a to včetně možnosti prodloužit dobu letové služby na základě přestávky na zemi,
  - kumulativní mezní hodnoty počtu letových hodin a doby služby,
  - letová záloha,
  - doby odpočinku,
  - jak je zajištěna strava členů posádky a
  - požadavky na uchování záznamů.

**Příloha II, část ARO – Požadavky na úřady v oblasti letového provozu, hlava OPS - Letový provoz**

48. Navrhovaná změna v části ARO navrhuje vložení dvou nových článků, které se týkají:
- schvalování individuálních plánů specifikací doby letu navržených provozovateli obchodní letecké dopravy a
  - stanovení rušivých rozvrhů „časného typu“ a „pozdního typu“ pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy, nad nimiž příslušný úřad vykonává dozor.

**Návrh certifikačních specifikací FTL 1, letouny obchodní letecké dopravy – plánované a charterové lety**

49. Mnohé aspekty FTL byly v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ponechány na uvážení členských států. Tyto prvky jsou stanoveny v návrhu rozhodnutí 201X/XXX/R, certifikační specifikace FTL 1, a odrážejí osvědčené postupy a provozní zkušenosti členských států s přihlédnutím k vědeckým zásadám a znalostem. Jedná se o tyto aspekty:
- doba letové služby – zvláštní podmínky pro po sobě následující noční služby,
  - doba letové služby – prodloužení doby letové služby bez odpočinku během letu,
  - doba letové služby – prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu,
  - dělená letová služba,
  - různé formy letové zálohy,
  - minimální doba odpočinku kompenzující rušivé rozvrhy,
  - minimální doba odpočinku kompenzující rozdíly časových pásem a
  - zkrácená doba odpočinku.
50. Aby bylo možno učinit si ucelenou představu o ochraně před únavou, jež má být dosažena uplatňováním těchto prováděcích pravidel, bude návrh rozhodnutí obsahující certifikační specifikace, přijatelné způsoby průkazu a poradenské materiály zpřístupněn na webových stránkách agentury. Význam navrhovaných prováděcích pravidel je v některých aspektech FTL možné plně pochopit pouze v souvislosti s odpovídajícími certifikačními specifikacemi.

**IV. Přehled reakcí a vysvětlení k pravidlům****Obecně****Rozsah působnosti**

51. Reakce na předmětné nařízení se zaměřily na vyjmutí provozu letecké taxislužby a na rozsah působnosti takových druhů provozu.
52. Definice provozu letecké taxislužby navrhovaná v předmětném nařízení zavádí tyto dvě podmínky, které musí splňovat provoz letounů v obchodní letecké dopravě, aby mohl být označen jako provoz letecké taxislužby:
- nepravidelný provoz na objednávku a
  - prováděný letounem s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo méně.
- Návrh prováděcích pravidel uvedený v tomto stanovisku a odpovídající certifikační specifikace CS 1 se na provoz letecké taxislužby nevztahují. Některé zainteresované strany se však domnívaly, že provoz letecké taxislužby by se měl řídit stejnými pravidly jako jiné druhy provozu v obchodní letecké dopravě v souladu s hlavou Q.
53. Z rozsahu působnosti tohoto stanoviska je rovněž vyjmut jednopilotní provoz, provoz letounů letecké záchranné služby a provoz vrtulníků, které musí být řešeny v rámci samostatných úkolů předpisové činnosti, jak je uvedeno v programu předpisové činnosti agentury na období 2012–2015<sup>9</sup>.

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

54. Prováděcí pravidla (IR), certifikační specifikace (CS), přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenské materiály (GM), podle vhodnosti, týkající se zatím vyjmutých druhů provozu budou zveřejněny později v rámci výsledků úkolů předpisové činnosti RMT.0346, RMT.0429 a RMT.0430.

### **Přechodná opatření**

55. Některé zainteresované strany navrhly přechodná opatření ve formě odkladu lhůty provedení<sup>10</sup>. Za předpokladu, že doba mezi datem vstupu v platnost a datem použitelnosti je dostatečně dlouhá, aby provozovatelům umožnila přizpůsobit se novým požadavkům, je agentura toho názoru, že vhodnější jsou přechodná opatření ve formě odkladu použitelnosti o jeden rok od vstupu v platnost. S ohledem na možný výraznější nepříznivý dopad na náklady provozovatelů charterových letů, jak je uvedeno v posouzení dopadů právních předpisů obsaženém v tomto stanovisku, agentura navrhuje, aby si členské státy mohly samy zvolit, zda použití odstavce stanovícího podmínky, za nichž může být doba letové služby prodloužena na základě odpočinku během letu, odloží o další jeden rok na základě odkladu lhůty provedení.

### **Plány specifikací doby letu**

56. Oddíl 2 – Provozovatelé v obchodní letecké dopravě hlavy FTL obsahuje povinnost provozovatelů obchodní letecké dopravy provádět a udržovat plány specifikací doby letu, které jsou vhodné pro prováděný druh (druhy) provozu. Dříve než budou tyto plány specifikací doby letu prováděny, musí je schválit příslušný úřad.
57. Aby byl dosažen soulad se základním nařízením a touto hlavou, mohou provozovatelé použít příslušné certifikační specifikace vydané agenturou. Odchylna od těchto certifikačních specifikací při zavádění individuálního plánu specifikací doby letu je podle čl. 22 odst. 2 základního nařízení možná, avšak pouze tehdy, pokud provozovatel předloží příslušnému úřadu posudek prokazující splnění požadavků základního nařízení a této hlavy.
58. Oddíl 2 rovněž rozvíjí hlavní prvky FTL známé z hlavy Q EU-OPS.
59. V příloze II – Požadavky na úřady v oblasti letového provozu (část ARO) návrhu nařízení Komise o letovém provozu – OPS jsou navrhovány tyto změny:
- příslušný úřad schválí plány specifikací doby letu navržené provozovateli, pokud bude prokázán soulad s tímto nařízením,
  - jestliže se plán specifikací doby letu odchýlí od příslušných certifikačních specifikací vydaných agenturou, použije příslušný úřad postup stanovený v článku 22 základního nařízení, a
  - příslušný úřad stanoví rušivé rozvrhy „časného typu“ a „pozdního typu“ pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy, nad nimiž vykonává dozor.

## **Technické požadavky**

### **Definice**

60. Na základě reakcí zainteresovaných stran byly vylepšeny určité definice a jsou navrhovány další definice pro dosažení lepší srozumitelnosti prováděcích pravidel.
61. Definice jsou uvedeny v oddíle 1 – Obecná ustanovení hlavy FTL. Vztahují se na všechny provozovatele.

---

<sup>10</sup> Odklad lhůty provedení je druh přechodného opatření, který ponechává na členských státech, aby rozhodly o odkladu data provedení určitého ustanovení, a to až do lhůty stanovené právním předpisem.

62. Definice pojmu „**aklimatizovaný**“ uvádí, že člen posádky zůstává aklimatizovaný po dobu 48 hodin od odletu, jak je známo z ustanovení hlavy Q; neodkazuje však na čas mateřského letiště, nýbrž odkazuje na nově definovaný pojem „referenční čas“. Další stav aklimatizace je charakterizován v tabulce, přičemž se uznává skutečnost, že člen posádky může být buď dosud aklimatizovaný na místní čas v časovém pásmu odletu, aklimatizovaný na časové pásmo letiště určení, anebo jeho stav aklimatizace není znám, když jeho biologické hodiny ukazují něco mezi místním časem v místě odletu a místním časem na letišti určení.
63. Na základě reakcí zainteresovaných stran byla zavedena nová definice pojmu „**referenční čas**“ s cílem zjednodušit výpočet maximální doby letové služby pro posádku, která se připojuje k členům posádky aklimatizovaným na sousedící časová pásma.
64. Byly zavedeny definice dalších pojmů:
- „**ubytování**“ – tento pojem se používá pro stanovení minimálních norem pro zařízení, jež musí být poskytnuta členům posádky v letové záloze na letišti a během dělené letové služby,
  - „**člen aktivní posádky letadla**“ - tento pojem se používá v prováděcích pravidlech týkajících se mezních hodnot kumulativní doby letu a služby,
  - „**zařízení k odpočinku**“ - tento pojem stanovuje minimální kritéria a cíl vybavení, jež musí být členům posádky poskytnuto za účelem odpočinku během letu,
  - „**úsek letu**“ - tento pojem vyjasňuje, že činnost musí zahrnovat vzlet a přistání, aby mohla být započítána jako úsek letu, a
  - „**vhodné ubytování**“ – tento pojem slouží ke stanovení minimálních norem pro zařízení, jež musí být za určitých okolností poskytnuta členům posádky během dělené letové služby a během minimální doby odpočinku na mateřském letišti mezi dvěma lety překračujícími více než čtyři časová pásma.
- Všechny tyto definice odstraňují nejednoznačnost a zvyšují tak úroveň harmonizace.
65. Byly zařazeny tři definice s cílem náležitě vysvětlit požadavky na další dobu odpočinku kompenzující kumulativní účinek dob služby spojených s přelety časových pásem nebo výkon služby během nejnepříznivější denní doby:
- „**přelet východ-západ a západ-východ**“ se vztahuje na letové turnusy s přelety více časových pásem v opačných směrech,
  - „**letový turnus**“ se vztahuje na sérii po sobě následujících dob služby, dob letové služby a dob odpočinku mimo mateřské letiště. Tato definice je potřebná pro pochopení požadavků na odpočinek a odpovědnosti provozovatele v souvislosti s provozem, při němž dochází k přeletům více časových pásem, a
  - „**rušivý rozvrh**“ se vztahuje na případy, kdy doba letové služby nebo kombinace dob letové služby narušuje možnost spánku člena posádky během optimální doby pro spánek.
66. Na základě reakcí zainteresovaných stran byl v definici rušivých rozvrhů zaveden pojem rušivých rozvrhů „**časného typu**“ a „**pozdního typu**“. Definice pojmů „časný začátek“, „pozdní ukončení“ a „noční služba“ použité v dokumentu CRD jsou založeny na poznatcích studií týkajících se posádek letadel pocházejících ze Spojeného království. Jeden z autorů<sup>11</sup> těchto studií uznal, že kulturní rozdíly související s označením *časný*

<sup>11</sup> [CRD 2010-14](#) Příloha III. Vědecké zprávy: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) – Mick Spencer.

a *pozdní* by mohly vyžadovat určité zpřesnění těchto definicí v jiných evropských státech. Toto nové pojetí vyžaduje, aby členské státy určily, zda rušivé rozvrhy pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy, nad nimiž vykonávají dozor, jsou „časného typu“ nebo „pozdního typu“ (viz též odstavec 145).

67. Původně navrhované časové úseky jsou zachovány pro rušivé rozvrhy „pozdního typu“. V porovnání s nezměněnými definicemi rušivých rozvrhů „pozdního typu“, pokud si členský stát zvolí, že rušivé rozvrhy pro jeho provozovatele budou „časného typu“, je ukončení doby letové služby ve 23:00 hodin již považováno za pozdní ukončení. Podle stejné logiky časový úsek, během něhož je doba letové služby s „časným začátkem“, končí v 5:59 hodin, a nikoli v 6:59. Definice „noční služby“ je pro oba typy, „časný typ“ i „pozdní typ“, stejná.
68. Ustanovení týkající se **letové zálohy** jsou v současnosti regulována členskými státy. Tři definice, jež byly zařazeny, souvisejí s ustanoveními o letové záloze a jsou založeny na osvědčených postupech členských států nebo rozvíjejí koncepci „letové zálohy“, která je známa z hlavy Q:
- „**služba na letišti**“ se týká okamžité dosažitelnosti pro přidělení a
  - „**pohotovost**“ se týká situace, kdy člen posádky musí být k dispozici pro přidělení, což je mu oznámeno nejméně 10 hodin předem, a
  - definice „**letové zálohy**“ pocházející původně z hlavy Q byla vylepšena a nyní rozlišuje mezi „letovou zálohou na letišti“ a „jinou letovou zálohou než je letová záloha na letišti“.
69. Dále byla zařazena definice „**provozu s ultra-dlouhým doletem (ULR)**“ v rámci přípravy budoucího úkolu předpisové činnosti týkajícího se takového provozu.

#### **Odpovědnost provozovatelů**

70. Úkoly, za něž provozovatelé zodpovídají a které jsou uvedeny v ORO.FTL.110, vyplývají buď přímo z odstavce hlavy Q týkajícího se odpovědnosti provozovatelů, nebo jsou nepřímým odvozením z požadavků hlavy Q určených provozovatelům.

#### **Odpovědnost členů posádky**

71. Povinnost člena posádky nevykonávat službu v letadle, jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle odstavce 7.f a 7.g přílohy IV základního nařízení, je již odražena v CAT.GEN.MPA.100 nařízení XXX/2012. Odkaz na tento odstavec byl včleněn rovněž do oddílu 1 s ohledem na to, že členové posádky musí co nejlépe využívat příležitosti a zařízení k odpočinku a musí řádně plánovat a využívat doby odpočinku.

#### **Řízení rizik spojených s únavou (FRM)**

72. Organizace ICAO definuje systém řízení rizik spojených s únavou jako „*na údajích založené prostředky průběžného sledování a řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou na základě vědeckých principů a znalostí stejně jako provozních zkušeností, které směřují k zajištění toho, že příslušný personál vykonává své úkoly s odpovídající úrovní bdělosti.*“ Podle Příručky pro regulační úřady v oblasti systémů řízení rizik spojených s únavou vydané organizací ICAO řízení rizik spojených s únavou uplatňuje zásady a procesy řízení bezpečnosti a usiluje o aktivnější zjišťování možností zdokonalování provozních postupů a snížení rizik a rovněž zjišťování nedostatků a nepříznivých událostí. Struktura řízení rizik spojených s únavou vychází z rámce pro systémy řízení bezpečnosti.
73. ORO.GEN.200 nařízení č. XXX/2012 obsahuje požadavek na integrovaný systém řízení. Agentura je toho názoru, že řízení rizik spojených s únavou by mělo být integrováno do systému řízení dané organizace jako nedílná součást řízení bezpečnosti. Tento názor je odražen v ORO.FTL.120. Tento odstavec charakterizuje cíl řízení rizik spojených s únavou, tj. zajistit soulad s hlavními požadavky 7.f, 7.g a 8.f přílohy IV základního nařízení. Bude-li to požadováno, musí být řízení rizik spojených s únavou popsáno



v provozní příručce. Požadavky na řízení rizik spojených s únavou a jeho součástí jsou v souladu s odpovídající přílohou 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

74. Výslovný požadavek na řízení rizik spojených s únavou je uveden v hlavě FTL oddíle 2 ORO.FTL.210. Řízení rizik spojených s únavou je povinné, jestliže provozovatel chce dosáhnout maximální doby letové služby v délce 12 hodin u členů posádky, jejichž stav aklimatizace není znám, a v návrhu CS.FTL.1.235 odstavci 3 se povoluje využití úpravy se zkrácenou dobou odpočinku pouze v rámci řízení rizik spojených s únavou. Návrh CS.FTL.1.235 odst. 2 písm. a) rovněž vyzývá provozovatele, aby „sledovali“ vliv letových turnusů a kombinací letových turnusů na únavu posádky, a návrh AMC1 ORO.FTL.110 písm. b) provozovatelům doporučuje „aktivně řídit“ doby letové služby trvající déle než 10 hodin, jež přesahují dobu mezi 22:00 hodin a 4:00 hodin nebo do ní zasahují.
75. Doporučuje se však použít řízení rizik spojených s únavou a řízení rizik spojených s únavou by rovněž mohlo být užitečným prostředkem, jak prokázat plnění povinností stanovených v ORO.FTL.110, zejména v písmeni b). Tento bod ukládá provozovatelům povinnost zajistit, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádky nebyli unaveni a mohli za všech okolností vykonávat službu na uspokojivé úrovni bezpečnosti.

### **Výcvik k překonávání únavy**

76. V souladu s vědeckými doporučeními<sup>12</sup> nový požadavek v oddíle 2 zavádí povinný počáteční a opakovací výcvik k překonávání únavy pro členy posádek, pracovníky sestavující rozpisy služeb posádek a příslušné vedoucí pracovníky u všech provozovatelů obchodní letecké dopravy. Lze očekávat, že díky tomuto opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti, a to i v provozu, který je zcela v souladu s předepsanými požadavky v oblasti FTL, protože výcvik k překonávání únavy zlepšuje informovanost o nebezpečí únavy v celé řídicí struktuře provozovatelů obchodní letecké dopravy.

### **Mateřské letiště**

77. Povinnost provozovatele určit každému členu posádky mateřské letiště vyplývá z části Q a je odražena v ORO.FTL.200. Ani definice mateřského letiště, ani toto prováděcí pravidlo nestanoví, zda by mateřským letištěm mělo být letiště v jednom místě. Protože však velká většina provozovatelů bezpochyby používá systém jednoho mateřského letiště, ustanovení návrhu CS.FTL.1.200 bere v úvahu obavy, že změny mateřského letiště a létání z více než jednoho letiště v systému více letišť způsobuje další únavu, a stanoví, že jako mateřské letiště by mělo být s vysokým stupněm stálosti určováno letiště v jednom místě. V případě změny mateřského letiště návrh certifikační specifikace předpokládá před zahájením služby na novém mateřském letišti prodloužit prodlouženou dobu odpočinku k zotavení na jedenkrát 72 hodin, včetně 3 místních nocí. Doba cesty mezi starým a novým mateřským letištěm musí být rovněž započítána. Proto je požadováno, aby doba přesunu mezi bývalým a novým mateřským letištěm byla buď přemístěním, nebo dobou letové služby.
78. Uznává se nicméně potřeba některých provozovatelů používat jako mateřské letiště systém více letišť, a to prostřednictvím volby regulačního nástroje. Zařazení tohoto ustanovení do certifikačních specifikací zajišťuje pružnost v rámci postupu odchylek uvedeného v čl. 22 odst. 2 základního nařízení.

### **Doba letové služby (FDP)**

#### **a- Maximální doba letové služby – použití tabulek**

---

<sup>12</sup> [CRD 2010-14](#) Příloha III. Vědecké zprávy: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) - Alexander Gundel.



79. Maximální základní doba letové služby pro aklimatizované členy posádek je zobrazena ve snadno použitelné tabulce. Uvedení maximálních dob letové služby v tabulkách odstraňuje nejednoznačnost, jež pro členy posádek a jiné pracovníky zapojené do každodenních činností vyplývá z výkladu právního ustanovení, ve kterém je uveden vzorec s několika proměnnými, a sice zkrácení doby letové služby na základě zasahování do fáze WOCL a zkrácení doby letové služby na základě počtu úseků letu. Tento přístup podporuje většina zainteresovaných stran.

b-Maximální doba letové služby – základní hodnoty

80. Hodnoty základní doby letové služby, které jsou zobrazeny v této tabulce, byly odvozeny z hlavy Q. Ačkoliv základní hodnota doby letové služby v délce trvání 13 hodin začínající v nejpříznivější denní době byla původně výsledkem sociálního vyjednávání v procesu přípravy hlavy Q, je vědecky podporována<sup>13</sup>. V odborné literatuře v této oblasti dokonce existují odkazy uvádějící, že v nejpříznivější denní době jsou bezpečné doby letové služby v délce trvání 14 hodin. Většina zainteresovaných stran podporuje základní hodnotu 13 hodin.

c-Zkrácení doby letové služby na základě fáze WOCL a na základě počtu úseků letu

81. Vědecká zpráva<sup>14</sup> k NPA 2010-14 navrhla rozšířit časový úsek pro provoz zasahující do nočních hodin. Toto doporučení bylo přijato a odráží se v tabulce maximální základní doby letové služby. Časový úsek, během něhož je maximální základní doba omezena na 11 hodin, byl prodloužen. Nyní zasahuje do 12hodinové doby od 17:00 hodin do 5:00 hodin. Maximální základní doba letové služby pro nejpříznivější dobu začátku se postupně prodlužuje, až dosáhne 13hodinového maxima pro dobu začátku od 6:00 hodin do 13:29 hodin. V době od 13:30 hodin do 16:59 hodin se maximální doba letové služby opět postupně zkracuje.
82. Na základě dobře známého přístupu použitého v hlavě Q se v tabulce maximální základní doby letové služby zkracuje maximální doba letové služby za každý úsek letu počínaje třetím úsekem letu o 30 minut. Ačkoli přehled odborné literatury neudává přesné hodnoty pro vyčíslení vlivu více než 4 úseků letu na únavu, agentura navrhuje zachování zkrácení o 30 minut za každý úsek letu přesahující šestý úsek letu až do dosažení nejnižší maximální doby letové služby v délce trvání 9 hodin, dokud nebudou provedeny další vědecké studie. Toto zlepšení stávajících ustanovení o zkracování doby letové služby na základě úseků letu podporuje většina zainteresovaných stran.

d-Tabulka doby letové služby pro neaklimatizovanou posádku

83. Jiná tabulka stanoví maximální denní doby letové služby pro členy posádky, jejichž stav aklimatizace není znám. Mezní hodnota je stanovena na 11 hodin pro provoz do 2 úseků letu, právě tak jako v tabulce pro aklimatizované členy posádky, a zkrácení o 30 minut za každý úsek letu se uplatní počínaje třetím úsekem letu. Tato mezní hodnota 11 hodin je založena na předpokladu, že člen posádky mohl zahájit přidělenou dobu letové služby v nejpříznivější denní době z hlediska svých individuálních biologických hodin.

---

<sup>13</sup> [CRD 2010-14](#) Příloha III. Vědecké zprávy: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) – Mick Spencer.

<sup>14</sup> [CRD 2010-14](#) Příloha III. Vědecké zprávy: Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report – Mick Spencer; Final Report – Alexander Gundel; Final Report – Philippe Cabon. (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva – Mick Spencer; závěrečná zpráva – Alexander Gundel; závěrečná zpráva – Philippe Cabon).

84. Třetí tabulka stanoví maximální dobu letové služby pro členy posádky, jejichž stav aklimatizace není znám, na 12 hodin, jestliže je provoz sledován v rámci řízení rizik spojených s únavou. Výchozí logika je zde taková, že v závislosti na konkrétních okolnostech takového provozu (tj. optimální načasování možností odpočinku atd.) by si člen posádky, i když jeho stav aklimatizace není znám, před hlášením do služby v zásadě mohl plně odpočinout v příznivé denní době podle svých biologických hodin. Tento případ by však vyžadoval soustavné sledování, a proto pro provozovatele, kteří chtějí tohoto ustanovení využít, je povinné řízení rizik spojených s únavou.

#### e- Prodloužená doba letové služby

85. Popis všeobecných podmínek, za nichž může být doba letové služby prodloužena bez využití odpočinku během letu, je uveden v ORO.FTL.205 písmenu d), a tyto podmínky jsou podobné podmínkám pro prodloužení podle hlavy Q. Uživatelsky přívětivá tabulka s maximálními hodnotami doby letové služby v závislosti na době zahájení je uvedena v návrhu příslušné certifikační specifikace. Tato tabulka bere v úvahu vědecké doporučení omezit prodloužení doby letové služby bez dalších zmírňujících opatření na příznivou dobu zahájení služby. Zlepšení bezpečnosti zde spočívá v tom, že certifikační specifikace povoluje prodloužení doby letové služby pouze při době zahájení od 6:15 hodin. U letů v délce 5 úseků je prodloužení povoleno pouze v případě času hlášení do služby do 14:30 hodin, u letů v délce 3 a 4 úseků pouze v případě času hlášení do služby do 16:30 hodin a v případě letů v délce 1–2 úseků do 19:00 hodin. Toto opatření nalézá podporu u všech skupin zainteresovaných stran kromě organizací posádek, které tvrdí, že údaje několika vědeckých studií ukazují, že mezní hodnota doby letové služby při nočních letech by měla být stanovena na 10, a nikoli na 11 hodin.
86. V této souvislosti by mohlo být užitečné poukázat na to, že studie<sup>15</sup>, jež byly citovány na podporu požadavku na stanovení maximální doby letové služby v noci v délce 10 hodin, byly prováděny za velmi specifických provozních podmínek a je otázkou, zda jsou zcela reprezentativní pro účely předpisů hlavy Q EU-OPS.

#### f- Další omezení z důvodu nočních služeb

87. Kromě výše uvedených omezení jsou po sobě následující noční služby omezeny na 4 úseky letu v rámci každé služby a návrh AMC k ORO.FTL.110 písmenu b) doporučuje provozovatelům aktivně řídit účinky doby letové služby v délce více než 10 hodin, která přesahuje dobu od 22:00 hodin do 4:00 hodin nebo do ní zasahuje, na únavu. Tento návrh klade důraz na to, že při posuzování vlivu každé noční služby přidělené jednotlivým členům posádky na únavu je důležité analyzovat nejen délku služby a čas hlášení do služby, ale uvážit i další faktory, např. zda doba odpočinku před noční službou je optimální pro dosažení spánku v podmínkách daného konkrétního rozpisu služeb atd.
88. Tento požadavek ve spojení s povinným výcvikem v oblasti řízení rizik spojených s únavou zvýší informovanost pracovníků sestavujících rozpis služeb posádek. Rovněž úřadům poskytne nástroj umožňující sledovat, zda v systému sestavování rozpisů služeb posádek provozovatelé dodržují zásady řízení bezpečnosti.

#### g- Další omezení z důvodu časných začátků

89. Všeobecně se uznává, že každá služba zkracující možnost spánku v hodinách nejpříznivějších z hlediska regeneračního spánku (během fáze WOCL) bude mít účinky na přechodnou a kumulativní únavu. Přechodné dopady časných začátků jsou zmírňovány

---

<sup>15</sup> - Powell D., Spencer M. B., Holland D., Petrie K. J. (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations. (Únava v dvoupilotním provozu: důsledky pro omezení doby letu a služby.) *Aviat. Space Environ. Med*, 79(11), 1047-1050.

- Spencer M. B. and Robertson K. A. (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia. (Provoz v době hadždže: bdělost posádky letadla při zpátečním letu mezi Indonésií a Saúdskou Arábií.) Zpráva DERA č. DERA/CHS/PPD/CR980207.

zkrácením maximální doby letové služby z důvodu časných začátků. Uznává se rovněž, že zvláště únavné jsou přechody z pozdních služeb na časné služby a naopak.

90. Poznatky získané z přehledu existující odborné literatury během vědeckého posouzení NPA 2010-14 neukazují na to, že omezení počtu časných začátků v jednom bloku služeb by skutečně mělo kladný vliv na míru únavy. Z tohoto důvodu a také proto, aby nebyli provozovatelé povzbuzováni k tomu, aby zařazovali do rozpisů služeb únavné přechody, se agentura rozhodla pro neomezování počtu časných začátků v jednom bloku služeb. Namísto toho návrh CS FTL.1.235 požaduje další dobu odpočinku pro členy posádek mající 4 nebo více časných začátků mezi 2 prodlouženými dobami odpočinku k zotavení a v případě přechodů ze služeb s pozdním ukončením/nočních služeb na služby, které začínají brzy.
91. Tento přístup má všeobecnou podporu zainteresovaných stran a byl přijat jako zlepšení bezpečnosti.

#### h-Odpočinek během letu

92. Navrhované prováděcí pravidlo týkající se maximální denní doby letové služby s využitím prodloužení na základě odpočinku během letu popisuje aspekty, jež musí být brány v úvahu při stanovení podmínek pro taková prodloužení v plánu specifikací doby letu, a sice:
- počet nalétaných úseků,
  - minimální doba odpočinku během letu přidělená každému členu posádky,
  - typ zařízení k odpočinku během letu a
  - zesílení základní letové posádky.

Prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu je tzv. ustanovení článku 8 a agentura musela vycházet z provozních zkušeností členů skupiny pro předpisovou činnost, stávajících vnitrostátních předpisů, připomínek zainteresovaných stran k NPA 2010-14, reakcí zainteresovaných stran na příslušný dokument CRD a z existující odborné literatury. Regulační prvky byly v plném rozsahu zahrnuty do certifikační specifikace, aby byla zajištěna určitá pružnost za předpokladu, že byla prokázána odpovídající úroveň bezpečnosti.

93. Tato ustanovení jsou do značné míry založena na zprávě TNO<sup>16</sup>, co nejuplnějším vědeckém vyhodnocení mezinárodní literatury a databází, jež zkoumají a analyzují kvalitu různých zařízení k odpočinku během letu z hlediska lepšího spánku, bdělosti a výkonnosti.
94. Návrh certifikačních specifikací není přímým převzetím údajů zprávy TNO, ale převádí její doporučení do praktické roviny. Toto pravidlo charakterizuje maximální denní dobu letové služby s využitím prodloužení na základě odpočinku během letu v závislosti na kvalitě zařízení k odpočinku během letu a počtu dalších pilotů na palubě. Navrhované hodnoty berou náležitě v úvahu dobu, jež by v průměru uplynula předtím, než další člen (členové) posádky může (mohou) využít cestovní fáze pro svůj odpočinek během letu v rámci doby letové služby v délce 3 úseků letu. Relativně více času je k dispozici pro odpočinek během letu, čím delší je doba letu v rámci doby letové služby nebo, jinými slovy, jestliže je během jedné doby letové služby prolétáváno méně úseků. Mezní hodnoty doby letové služby proto mohou být zvýšeny až o jednu hodinu, pokud jeden úsek letu trvá více než 9 hodin a pokud doba letové služby nezahrnuje více než dva úseky letu.

---

<sup>16</sup> Simons M. and Spencer M. B. (2007). Extension of flying duty period by in-flight relief. (Prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu.) Zpráva TNO, TNO DV 2007 C362, TNO Defence and Security, Soesterberg, Nizozemsko.

95. Tyto mezní hodnoty nesouvisí s fází WOCL. Takový přístup byl zvolen s cílem zachovat jednoduchost a snadnou použitelnost tohoto pravidla. Vychází z provozních zkušeností některých provozovatelů, kteří uplatňovali podobná ustanovení po několik let. V poslední době některé členské státy používaly tuto metodu v rámci uplatňování článku 8 EU-OPS. Jelikož odpočinek během letu v nočních hodinách je pro regenerační spánek přínosnější, je agentura toho názoru, že kompenzuje ve větší míře, je-li používán v době letové služby zasahující do fáze WOCL.

i- Odpočinek během letu – zařízení

96. Návrh CS FTL.1.205 odstavec 3 navrhuje řešení všech výše uvedených aspektů tak, že jsou nejprve definovány tři typy zařízení k odpočinku během letu. Technické specifikace pro zařízení k odpočinku během letu, jež byly zvoleny pro tento návrh certifikačních specifikací, jsou odvozeny ze zprávy TNO. Návrh certifikačních specifikací původně nepředpokládal použití jakýchkoli alternativních způsobů, jak dosáhnout prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu. Některé zainteresované strany kritizovaly, že se nezapočítává odpočinek během letu v sedadlech v ekonomické třídě. Bylo poukazováno na to, že při navrhovaných certifikačních specifikacích by byly znemožněny některé charterové lety do letovisek mimo území EU nebo by se staly ekonomicky neúnosnými. Existuje možnost, že by tyto lety převzali provozovatelé z třetích zemí, což by mohlo vystavit občany EU většímu riziku, než je riziko související s odpočinkem během letu na sedadlech v ekonomické třídě, jež v současnosti používají mnozí provozovatelé z EU. Agentura proto navrhuje další přechodné období, během něhož se provozovatelé budou moci přizpůsobit tomuto novému požadavku. Údaje, jež jsou v této fázi dostupné, by však využití sedadel v ekonomické třídě pro odpočinek během letu neospravedlňovaly.

j- Odpočinek během letu – minimální doba trvání

97. Návrh certifikačních specifikací pro odpočinek během letu předpokládá omezení možnosti využití odpočinku během letu k prodloužení maximální doby letové služby na provoz sestávající nejvýše z 3 úseků letu. Minimální *návazná* doba trvání odpočinku během letu je stanovena na 90 po sobě následujících minut a na 2 hodiny pro členy letových posádek, kteří jsou u řízení během přistání. V případě letových posádek není třeba dále definovat dobu trvání odpočinku během letu pro každého člena posádky. Doba během cestovní fáze je rozdělena, rovnoměrně či nerovnoměrně, do 3 částí, je-li přidělen jeden další pilot, a do dvou částí, pokud k dosažení plánované doby letové služby jsou třeba dva další piloti. Tento návrh je založen na příspěvcích zainteresovaných stran, jež poukazují na provozní zkušenosti a stávající vnitrostátní předpisy.

k- Odpočinek během letu – palubní průvodčí

98. Jelikož počet palubních průvodčích je různý a neexistuje žádný požadavek na zvýšení počtu palubních průvodčích v provozu s prodlouženou dobou letové služby na základě odpočinku během letu, přístup zvolený pro prodloužení doby letové služby letové posádky na základě odpočinku během letu nemohl být v případě palubních průvodčích uplatněn. Proto byla do příslušných certifikačních specifikací zařazena tabulka, jež stanoví minimální dobu trvání pro každého palubního průvodčího jako funkci doby trvání doby letové služby a typu zařízení k odpočinku během letu. Hodnoty v této tabulce jsou založeny na vědeckém doporučení<sup>17</sup>, jsou však přísnější, neboť stanoví mezní hodnotu pro prodloužení doby letové služby, jež může být dosažena při využití zařízení k odpočinku během letu ve 2. a 3. třídě.

---

<sup>17</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) – Philippe Cabon.

99. Minimální návazná doba trvání odpočinku během letu pro palubní průvodčí je stanovena na 90 minut, přičemž tabulka bere v úvahu tyto aspekty:

- každý člen posádky musí mít možnost 8hodinového spánku během každých 24 hodin a
- 1 hodina regeneračního spánku se musí započítat za 2 hodiny dalšího bdění.

100. Kvantitativní odchylka od hodnot doporučených ve zprávě TNO pro piloty, zejména při letech na dlouhé vzdálenosti, má smysl, protože se sice uznává, že palubní průvodčí mají důležité povinnosti z hlediska bezpečnosti letadla a jeho cestujících, avšak je nepravděpodobné, že musí udržovat stejnou úroveň bdělosti, jaká je vyžadována u členů letové posádky, kteří jsou u řízení letadla během přistání.<sup>18</sup>

l- Nepředvídané okolnosti ve skutečném letovém provozu – pravomoc velitele letadla

101. Obecné podmínky a okolnosti, za nichž musí mít velitel letadla možnost upravit omezení doby letové služby a požadavky na dobu odpočinku, jsou odvozeny z ustanovení hlavy Q o pravomoci velitele letadla a zůstávají v rámci těchto dobře známých omezení zachované. Na základě provozních zkušeností a příspěvků zainteresovaných stran bylo stávající pravidlo vylepšeno a jeho působnost rozšířena tak, aby pokryla také dvě ustanovení článku 8, a sice prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu a dělenou letovou službu. Požadavky na předkládání zpráv jsou převzaty z hlavy Q. Zprávy musí být uchovávány v souladu s požadavky na vedení záznamů (viz též odstavec 150).

102. Od provozovatelů se dále požaduje, aby zavedli postupy, jež stanoví, jak by pravomoc velitele letadla měla být vykonávána. Obsáhlý návrh poradenského materiálu poskytuje vodítko ohledně toho, které faktory by provozovatelé měli minimálně zvážit při stanovení své politiky v otázce pravomoci velitele letadla. Popis postupu bez kárné odpovědnosti při uplatnění pravomoci velitele letadla musí být uveden v provozní příručce.

103. Stejně jako v hlavě Q může být maximální základní neprodloužená denní doba letové služby prodloužena o 2 hodiny, pokud nebyla letová posádka zesílena. V tomto případě je povoleno prodloužení o 3 hodiny. Totéž platí také pro prodlouženou dobu letové služby na základě odpočinku během letu a pro dělenou letovou službu. Ustanovení umožňující pokračovat v letu na plánované letiště určení nebo náhradní letiště, nastanou-li v posledním úseku letu po vzletu nepředvídané okolnosti, které vedou k překročení přípustného prodloužení, bylo zachováno. Minimální dobu odpočinku je možno zkrátit, avšak ne na dobu kratší než 10 hodin. Požadavky na předkládání zpráv o uplatnění pravomoci velitele letadla jsou podobné jako požadavky hlavy Q.

104. Potenciální bezpečnostní přínos je zde dosažen povinným výcvikem v oblasti řízení rizik spojených s únavou, který je popsán v odstavci 76, spolu s požadavkem, aby provozovatel zavedl postupy bez kárné odpovědnosti pro výkon pravomoci velitele letadla a popsal je v provozní příručce.

m- Nepředvídané okolnosti ve skutečném letovém provozu – odložené hlášení do služby

105. S cílem zajistit provozní pružnost a pokrýt situace, kdy se např. letadlo krátce před hlášením do služby stane neschopným provozu, byla do návrhu certifikačních specifikací zařazena ustanovení o „odloženém hlášení do služby“. Některé zainteresované strany navrhly začlenit ustanovení, jež stanoví podmínky pro krátkodobé přeplánování v případě, že před hlášením do služby nastanou nepředvídané okolnosti. Přestože vědecké důkazy neexistují, návrh se řídí vědeckými doporučeními a vědeckým

---

<sup>18</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) – Mick Spencer.

stanoviskem<sup>19</sup> a je založen na provozních zkušenostech a stávajících vnitrostátních předpisech. Podle návrhu certifikačních specifikací může provozovatel využít této pružnosti jen tehdy, pokud jsou postupy pro odložené hlášení do služby popsány v provozní příručce a pokud byla stanovena oznamovací lhůta, která v případě použití ustanovení o odloženém hlášení do služby umožňuje členu posádky pokračovat v odpočinku.

#### n-Rozdílné mezní hodnoty pro palubní průvodčí a piloty

106. Ustanovení hlavy Q umožňující prodloužit palubním průvodčím dobu letové služby o rozdíl mezi časem hlášení do služby palubních průvodčích a pilotů, nepřekračuje-li tento rozdíl 60 minut, bylo zachováno. V prováděcím pravidle je rovněž upřesněno, že 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. Jinak by v případě, že čas hlášení do služby bude stanoven o 60 minut dříve než u letové posádky, mohlo dojít k tomu, že v důsledku zkrácení doby letové služby uplatněném v časných ranních hodinách bude maximální denní doba letové služby palubních průvodčích o hodinu kratší. Aby se zamezilo nesprávnému výkladu, bylo začleněno vysvětlení, jež omezuje využití tohoto ustanovení pouze na případy, kdy palubní průvodčí potřebují více času na svou předletovou instruktáž. Palubní průvodčí i piloti jsou sice únavou postiženi stejně, avšak je nepravděpodobné, že by palubní průvodčí museli udržovat stejnou úroveň bdělosti, jaká je požadována od osob, které jsou u řízení letadla během přistání.<sup>20</sup>

#### **Doby letu a doby služby**

107. Dobami letu a dobami služby se zabývá ORO.FTL.210 a přejímá omezení z hlavy Q. Na základě příspěvků zainteresovaných stran doplnila agentura dvě další omezení. Ačkoli vědeckých důkazů týkajících se předepsaných omezení kumulativní doby služby je málo, zejména proto, že účinky kumulativní únavy ze služeb závisejí do značné míry na tom, jak jsou tyto služby kombinovány, agentura vyhověla požadavkům zainteresovaných stran na zavedení dalšího omezení doby služby na 110 hodin během 14 dní a klouzavého omezení doby letové služby na 1 000 hodin během 12 po sobě následujících kalendářních měsíců.

#### a-Omezení denní doby služby

108. Agentura se domnívá, že zavedení dalšího omezení denní doby služby by nevedlo ke zlepšení bezpečnosti. Každodenní činnost členů posádky je omezena maximální denní dobou letové služby. Denní doba služby bude mít vliv na únavu pouze tehdy, pokud členové posádky plní jiné než letové povinnosti (tj. výcvik, administrativní úkoly, přemístění). Tento vliv je však brán v úvahu v požadavcích na odpočinek (viz též odstavce 128 a 129). Minimální doba odpočinku před každou dobou letové služby je stejně dlouhá jako doba předchozí služby.

#### b-Omezení doby služby během 7 dnů a omezení doby služby během 28 dnů

109. Omezení stanovená v hlavě Q, tj. 60 hodin služby během 7 po sobě následujících dnů a 190 hodin služby během 28 po sobě následujících dnů, byla zachována.

#### c-Omezení doby služby během 14 dnů

<sup>19</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) – Mick Spencer.

<sup>20</sup> Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report (Předložení vědeckého posudku za účelem posouzení NPA o omezení doby letu (FTL) a poskytnutí návodů a poradenství revizní skupině pro FTL – závěrečná zpráva) – Mick Spencer.

110. Kromě omezení doby služby uvedených výše je kumulativní doba služby omezena na 110 hodin během 14 po sobě následujících dnů. Některé připomínky požadovaly stanovit omezení v délce 100 hodin. Agentura se však domnívá, že navrhované omezení 110 hodin služby během 14 po sobě následujících dnů spolu s dalšími a vylepšenými požadavky na prodlouženou dobu odpočinku k zotavení (viz též odstavec c- Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení v kapitole týkající se dob odpočinku) je dostatečným opatřením proti kumulativní únavě.

d-Další klouzavé omezení 1 000 hodin letu během 12 po sobě následujících měsíců

111. Ačkoli se nepodařilo nalézt žádné vědecké důkazy, které by opodstatňovaly zavedení zvláštního omezení hodin letu během 12 měsíců, vědci najatí agenturou k tomu, aby posoudili NPA 2010-14, byli toho názoru, že klouzavé omezení je nezbytné, aby se zamezilo nadměrnému počtu hodin během 12 měsíců. Tento názor sdílí i většina zainteresovaných stran. Do prováděcího pravidla bylo doplněno omezení 1 000 hodin letu během 12 po sobě následujících kalendářních měsíců. Přínos tohoto dalšího omezení spočívá v posílení požadavku hlavy Q na pokud možno rovnoměrné rozložení služeb a v zabránění nahromadění 1 300 hodin letu během 12 kalendářních měsíců (tj. 13krát 100 hodin letu za každých 28 dnů).

**Přemístění**

112. Pro přemístění nadále platí dobře známá ustanovení hlavy Q. K dosažení lepší struktury pravidla rozhodla agentura věnovat přemístění zvláštní odstavec místo začlenění této otázky do odstavce o době letové služby.

**Dělená letová služba**

113. V souladu s článkem 8 jsou v různých členských státech používány různé předpisy týkající se dělené letové služby. Tato různorodost je nejspíše reakcí na rozmanité provozní potřeby. S cílem zachovat určitou pružnost byl harmonizovaný návrh, ač je založen především na platném předpisu jednoho členského státu, začleněn do návrhu certifikačních specifikací. Pouze ty prvky dělené letové služby, které musí být uvedeny v plánu specifikací doby letu, jsou uvedeny v prováděcím pravidle, a sice:

- minimální doba trvání přestávky na zemi a
- prodloužení doby letové služby s přihlédnutím k době trvání přestávky a k zařízení poskytnutému členovi posádky k odpočinku.

Prováděcí pravidlo rovněž stanoví, že přestávka na zemi se v plném rozsahu započítává jako doba letové služby a že dělená letová služba nesmí následovat po zkrácené době odpočinku.

114. Tyto hlavní požadavky jsou dále rozvinuty v návrhu příslušných certifikačních specifikací takto:

- Přestávka na zemi v rámci doby letové služby má minimální dobu trvání 3 po sobě následující hodiny.
- Z přestávky se vypouští doba pro plnění povinností po letu a před ním a doba přesunu, které se započítávají nejméně 30 minutami.
- Maximální základní (neprodloužená) doba letové služby může být prodloužena až o 50 % doby přestávky.
- Pro přestávku trvající 6 hodin nebo déle nebo pro přestávku, která zasahuje do fáze WOCL, se poskytne vhodné ubytování.
- Ve všech ostatních případech:
  - se poskytne ubytování a
  - každá doba skutečné přestávky přesahující 6 hodin nebo každá doba přestávky, jež zasahuje do fáze WOCL, se nezapočítává pro účely prodloužení doby letové služby.

- Dělenou letovou službu nelze kombinovat s odpočinkem během letu.

### **Letová záloha, služba na letišti a pohotovost**

115. Letová záloha, což je opatření používané pro řešení nepředvídaných okolností a k zajištění pružnosti, je v současnosti v souladu s článkem 8 řešena rozmanitými způsoby na vnitrostátní úrovni. Pouze určité aspekty letové zálohy jsou normativně regulovány podle hlavy Q. Základní požadavky jsou převzaty v ORO.FTL.225. Aby bylo členům posádky umožněno naplánovat si přiměřenou dobu odpočinku, musí být všechny formy letové zálohy uvedeny v rozpisu služeb a doba začátku a ukončení letové zálohy musí být stanovena a oznámena předem. Prvky podléhající ustanovením článku 8 jsou začleněny do certifikačních specifikací, aby byla částečně zachována pružnost, jež existuje dnes.

#### a-Letová záloha na letišti

116. Pro případ letové zálohy na letišti je v prováděcím pravidle ponechán požadavek hlavy Q poskytnout členu posádky ubytování, a službu na letišti započítávat v plném rozsahu jako dobu služby. Návrh certifikačních specifikací vyplňuje mezeru, která zůstala v hlavě Q, tím, že stanoví:

- po letové záloze na letišti, která nevedla k přidělení doby letové služby, následuje doba odpočinku,
- maximální doba letové služby se zkracuje o každou dobu strávenou v letové záloze, která přesahuje 4 hodiny nebo spadá do doby mezi 22:00 hodin a 7:00 hodin,
- maximální kombinovaná doba trvání letové zálohy na letišti a maximální přidělená základní doba letové služby je 16 hodin.

117. Tato 16hodinová mezní hodnota se však nepoužije při přidělení dob letové služby s dělenou letovou službou, nebo pokud je poskytnut odpočinek během letu.

118. Tato ustanovení o letové záloze na letišti podporuje většina zainteresovaných stran. Jsou přísnější než většina vnitrostátních předpisů týkajících se letové zálohy na letišti, které jsou v současnosti v souladu s článkem 8 uplatňovány; zejména proto, že zavádějí 16hodinovou mezní hodnotu pro kombinovanou dobu trvání letové zálohy na letišti a přidělené doby letové služby.

#### b-Služba na letišti

119. Od provozovatele se nevyžaduje, aby poskytl ubytování členům posádky při výkonu služby na letišti. K této otázce nejsou v současnosti k dispozici žádné přímé vědecké důkazy, ale lze předpokládat, že být na letišti bez možnosti odpočinku v ubytovacím zařízení je stejně únavné jako být členem aktivní posádky letadla. Proto se služba na letišti, jak je uvedeno v odstavci 68, započítává jako doba letové služby, a to od začátku času hlášení do služby na letišti.

#### c- Jiné formy letové zálohy

120. ORO.FTL.225 uvádí tyto požadavky, které je třeba stanovit v plánech specifikací doby letu:

- maximální dobu trvání všech forem letové zálohy,
- vliv letové zálohy na maximální dobu letové služby, kterou lze uložit v důsledku letové zálohy,
- základní minimální dobu odpočinku po letové záloze, která nevede k přidělení doby letové služby, a
- jak je doba strávená v letové záloze započítávána pro účely kumulativních hodin služby.

121. Předepsané mezní hodnoty pro tyto požadavky jsou uvedeny v návrhu certifikačních specifikací takto:



- maximální doba trvání je 16 hodin,
- pro účely ORO.FTL.210 se tyto doby započítávají 25 % do doby služby,
- po letové záloze následuje minimální doba odpočinku,
- dojde-li k povolání do služby během prvních 8 hodin, maximální doba letové služby se počítá od času hlášení do služby,
- dojde-li k povolání do služby po uplynutí prvních 8 hodin, maximální doba letové služby se zkracuje o počet hodin doby letové zálohy oznámené s krátkým předstihem přesahující 8 hodin a
- končí v okamžiku, kdy se člen posádky ohlásí na stanoveném místě hlášení do služby, a
- doba odezvy mezi časem povolání a časem hlášení do služby stanovená provozovatelem umožní členu posádky dostavit se z místa svého odpočinku v přiměřené době na stanovené místo hlášení do služby.

122. Tato omezení představují střední cestu mezi praxí, která existuje ve většině členských států, tj. omezit dobu trvání „jiné letové zálohy“ na 24 hodin, a umožnit výkon plné doby letové služby dokonce i tehdy, pokud k jejímu přidělení dojde na samém konci doby letové zálohy, a ustanovením používaným v několika členských státech, jež omezuje jinou letovou zálohu na 12 hodin.

#### d-Pohotovost

123. V definici pojmu „pohotovost“ v odstavci 68 se uvádí, že doba, během níž člen posádky může obdržet přidělení do služby, činí nejméně 10 hodin před časem hlášení do služby. To znamená, že člen posádky si bude moci do určité míry naplánovat dobu odpočinku.
124. Z tohoto důvodu návrh certifikačních specifikací nepředpokládá žádné omezení maximální doby letové služby, jestliže přidělení doby letové služby obdrží člen posádky v době pohotovosti. Návrh certifikačních specifikací stanoví, že doba pohotovosti se nezapočítává jako doba služby pro účely kumulativní doby služby a nezakládá právo na dobu odpočinku, pokud žádná služba nebyla přidělena. Provozovatelé stanoví maximální dobu trvání každé doby pohotovosti a to, kolik po sobě následujících dnů může stav pohotovosti trvat.
125. Předpisy týkající se pohotovosti má pouze několik členských států a obecně se přidělování služeb přerušovaných dobou odpočinku řídí osvědčenými postupy provozovatele, avšak agentura spatřuje zvýšení bezpečnosti v harmonizovaném přístupu. Zainteresané strany tento názor sdílejí, zejména proto že toto pravidlo usnadní regulační dozor nad touto otázkou.
126. Obecné požadavky jsou uvedeny v prováděcím pravidle. Návrh certifikačních specifikací přejímá současnou praxi uplatňovanou v některých členských státech.

#### Doby odpočinku

127. ORO.FTL.235 přejímá požadavky na odpočinek, které jsou dobře známy z hlavy Q. Agentura navrhuje řešení v návrhu certifikačních specifikací tam, kde členské státy v souladu s článkem 8 v současnosti uplatňují vnitrostátní předpisy nebo kde z příspěvků zainteresovaných stran a přezkumu odborné literatury vyplynula potřeba navrhnout další regulaci. Normativní parametry minimální doby odpočinku jsou uvedeny v prováděcím pravidle a jsou stejné jako ustanovení hlavy Q, a sice:

##### a-Minimální doba odpočinku na mateřském letišti

128. Minimální doba odpočinku poskytnutá před zahájením doby letové služby začínající na mateřském letišti musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 12 hodin – podle toho, která doba je delší.

##### b-Minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště

129. 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. Mimo mateřské letiště se členové posádky nepřeppravují na letiště a z letiště do místa svého odpočinku sami. Požadavek, že doba odpočinku musí zahrnovat možnost 8hodinového spánku a dále čas na cestu a fyziologické potřeby, byl zachován.

c- Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení

130. *Minimální* požadavky na prodloužené doby odpočinku k zotavení jsou podobné jako minimální požadavky hlavy Q. Na základě příspěvků zainteresovaných stran podpořených vědeckými důkazy bylo však vypuštěno ustanovení umožňující členským státům rozhodnout o tom, že druhá místní noc může začínat od 4:00 hodin. 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 pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení neuplynulo nikdy více než 168 hodin.
131. Ačkoli vědeckých důkazů, pokud jde o kvantitativní vyjádření kumulativní únavy, je jen málo, některé zainteresované strany navrhly pravidelně prodloužovat prodlouženou dobu odpočinku k zotavení. Takové opatření bylo rovněž podpořeno ve vědeckém posouzení NPA 2010-14.
132. Pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení musí být dvakrát za měsíc prodloužena na dva dny.

d- Zkrácená doba odpočinku

133. Úpravy týkající se zkrácené doby odpočinku v současnosti podléhají ustanovením článku 8. Jejich použití je široce uznávaným řešením umožňujícím odvrátit narušení provozu a provádět určité druhy provozu. Obecně jsou založeny na zásadě, že doba letové služby po zkrácené době odpočinku je zkrácena o deficit doby odpočinku a tento deficit je poté nahrazen během následného odpočinku. Některé členské státy rovněž omezují počet zkrácených dob odpočinku mezi 2 pravidelnými dobami odpočinku k zotavení nebo během 1 měsíce.
134. Návrh certifikačních specifikací stanoví minimální doby odpočinku v rámci ustanovení o zkrácené době odpočinku na mateřském letišti a mimo mateřské letiště. Následující požadavky na zkrácenou dobu odpočinku mají podporu většiny zainteresovaných stran:
- Minimální zkrácené doby odpočinku v rámci úprav se zkrácenou dobou odpočinku činí 12 hodin na mateřském letišti a 10 hodin mimo mateřské letiště.
  - Zkrácená doba odpočinku se využívá v rámci řízení rizik spojených s únavou.
  - Doba odpočinku následující po zkrácené době odpočinku se prodlouží o rozdíl mezi nezkrácenou minimální dobou odpočinku (stanovenou v prováděcích pravidlech) a zkrácenou dobou odpočinku.
  - Doba letové služby následující po zkrácené době odpočinku se zkrátí o rozdíl mezi nezkrácenou minimální dobou odpočinku (stanovenou v prováděcích pravidlech) a zkrácenou dobou odpočinku.
  - Mezi 2 pravidelnými prodlouženými dobami odpočinku k zotavení jsou nejvýše 2 zkrácené doby odpočinku.

e- Překračování časových pásem

135. Návrh certifikačních specifikací doplňuje požadavek prováděcích pravidel na zabránění vlivu rozdílů časových pásem. Jaký je vliv rozdílů časových pásem a jak tomuto vlivu zabránit, je bezpochyby velmi složitá otázka. S ohledem na složitost této otázky návrh certifikačních specifikací požaduje, aby provozovatelé sledovali letové turnusy (popsané v odstavci 65) a jejich kombinace z hlediska jejich vlivu na únavu posádky.
136. Po návratu na mateřské letiště se poskytne další doba odpočinku, jestliže doba letové služby zahrnuje časový rozdíl 4 hodin a větší mezi místním časem v místě odletu

a v místě příletu. Tato další doba odpočinku se měří v místních nocích, protože podle odborné literatury je nejdůležitějším *zeitgeberem*<sup>21</sup> v biologických hodinách rytmus den-noc.

137. Zavedení pojmu „referenční čas“ popsaného v odstavci 63 zjednodušuje výpočet další doby odpočinku, která musí být poskytnuta na mateřském letišti, zejména pokud členové posádky ze stejného letového turnusu mají svá mateřská letiště v sousedících časových pásmech.
138. Minimální doba odpočinku po letovém turnusu uvedená v odstavci 136 je nejméně 2 místní noci a prodlužuje se v závislosti na *době, která uplynula od hlášení do letového turnusu zahrnujícího časový rozdíl nejméně 4 hodin oproti referenčnímu času, a maximálním časovém rozdílu* mezi referenčním časem a místním časem v místě, kde člen posádky během letového turnusu odpočívá.
139. Minimální počet místních nocí doby odpočinku na mateřském letišti kompenzující rozdíly časových pásem je vyjádřen v uživatelsky přívětivé tabulce v návrhu certifikačních specifikací. Tato tabulka převádí vědecké zásady vysvětlené během vědeckého posouzení NPA 2012-14. V případě přechodů letových turnusů v opačných směrech předpokládá návrh certifikačních specifikací další místní noc odpočinku na mateřském letišti.
140. Mimo mateřské letiště je minimální doba odpočinku nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 14 hodin – podle toho, která doba je delší.

f- Rušivé rozvrhy

141. Ačkoliv pouze jeden členský stát má ve svých požadavcích FTL zmínku o „časném začátku“ a „pozdním ukončení“, zainteresované strany došly k závěru, že vědecké poznatky dostatečně opodstatňují potřebu kompenzovat další kumulativní únavu v důsledku rušivých rozvrhů, jak je uvedeno v odstavci 66.
142. Studie provedené v členských státech, jež omezují počet časných začátků během jednoho pracovního bloku, ukázaly, že únavu způsobuje rovněž střídání přechodů od jednoho typu služby ke druhému. Omezení počtu takových po sobě následujících služeb by proto nemuselo být nejúčinnějším zmírňujícím opatřením kompenzujícím nedostatek spánku, protože takové omezení povzbuzuje provozovatele, aby po dosažení mezní hodnoty, tj. počtu časných začátků, zařazovali přechody do rozpisu služeb.
143. Většina zainteresovaných stran uznává potřebu kompenzovat kumulativní nedostatek spánku po takových dobách služby a přechodech mezi takovými dobami služby. Vědecké posouzení NPA 2012-14 rovněž navrhlo zavést určitá zmírňující opatření.
144. Na základě toho návrh certifikačních specifikací předpokládá prodloužení druhé prodloužené doby odpočinku k zotavení na 60 hodin u členů posádky vykonávajících 4 nebo více dob letové služby, jež náleží do kategorie „rušivých rozvrhů“, mezi dvěma prodlouženými dobami odpočinku k zotavení. Také v případě, že je plánován přechod na mateřském letišti od pozdního ukončení/noční služby na časný začátek, musí doba odpočinku mezi dvěma dobami letové služby zahrnovat jednu místní noc. Zainteresované strany tato opatření podporují.
145. Kulturní rozdíly související s denní dobou (viz též odstavec 66) a z nich vyplývající úprava definic vyžadují změnu v příloze II – Požadavky na úřady v oblasti letového provozu (část

---

<sup>21</sup> **Zeitgeber** (z [němčiny](#) „udavač času“ nebo „synchronizátor“) je jakýkoli exogenní (vnější) podnět, který synchronizuje endogenní systém vnímání času (vnitřní hodiny) s pozemským 24hodinovým cyklem světlo/tma. Nejsilnějším zeitgeberem pro rostliny i pro živočichy je světlo. Nesvětelné zeitgebery zahrnují teplotu, sociální interakce, užívání léků, cvičení a stravovací návyky. Pro zachování synchronizace mezi biologickými hodinami a prostředím vyvolávají zeitgebery změny v koncentraci molekulárních složek hodin na úrovních odpovídajících příslušné fázi 24hodinového cyklu – proces zvaný [entrainment](#). [zdroj: Wikipedie.]

ARO) návrhu nařízení Komise o letovém provozu – OPS. Jsou zařazeny tyto požadavky na úřady: Příslušný úřad stanoví rušivé rozvrhy „časného typu“ a „pozdního typu“ pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy, nad nimiž vykonává dozor.

#### g-Konsekutivní (back-to-back) provoz

146. ORO.FTL.235 obsahuje ustanovení umožňující uplatnit požadavky na minimální dobu odpočinku mimo mateřské letiště i na mateřském letišti, jestliže provozovatel zajistí pro člena posádky vhodné ubytování. V takovém případě se člen posádky nemusí přepravovat na letiště a z letiště sám. Taková praxe je povolena již podle hlavy Q.
147. Do návrhu certifikačních specifikací byla zařazena obdobná výjimka z obecného pravidla o kompenzační době odpočinku na mateřském letišti po přeletech časových pásem. Také zde může být minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště uplatněna na mateřském letišti, pokud provozovatel zajistí pro člena posádky vhodné ubytování.

#### **Strava**

148. Do prováděcích pravidel byl převzat požadavek hlavy Q týkající se příležitosti k jídlu a pití. Kvůli zjednodušení regulačního dozoru musí provozovatelé navíc v provozní příručce stanovit, jak zajišťují stravu členů posádky během doby letové služby.

#### **Záznamy**

149. ORO.FTL.245 stejně jako hlava Q požaduje, aby provozovatelé vedli *individuální* záznamy o každém členu posádky obsahující tyto údaje:
- doby letů,
  - začátek, dobu trvání a konec každé doby služby a doby letové služby a
  - doby odpočinku a dny volna.

Kromě záznamů těchto údajů musí být uchovávány údaje o *určeném mateřském letišti*, a to tak, aby bylo možno vykonávat regulační dozor nad plněním požadavku na prodloužení prodloužené doby odpočinku k zotavení v případě změny letiště, jak je uvedeno v odstavci 77.

150. Obecný požadavek zavést systém, který umožní spolehlivou zpětnou sledovatelnost všech vyvíjených činností<sup>22</sup>, je dále upřesněn zavedením povinnosti uchovávat záznamy o prodloužené době letové služby a zkrácené době odpočinku.
151. S cílem napomoci jednotlivým členům posádky při plnění jejich povinností podle CAT.GEN.MPA.100<sup>23</sup>, tj. při plnění povinností pro více než jednoho provozovatele poskytnout každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu v souladu s požadavky FTL, se od provozovatelů vyžaduje, aby na požádání předložili dotčenému členu posádky nebo jinému provozovateli kopie individuálních záznamů o době letu a služby a o době odpočinku člena posádky, který je nebo se stává členem posádky dotčeného provozovatele.

#### **V. Posouzení dopadů právních předpisů**

152. Byly zjištěny následující dopady, které jsou shrnuty dále. Úplné posouzení dopadů právních předpisů je uvedeno v dodatku I.

#### **Dopad na bezpečnost**

##### Obecně

---

<sup>22</sup> [Návrh nařízení o letovém provozu.](#)

<sup>23</sup> [Návrh nařízení o letovém provozu.](#)

- Harmonizované bezpečnostní normy na vysoké úrovni pro všechny státy EU-27 + 4 zavedením jednotných bezpečnostních požadavků ke všem aspektům FTL.

#### Mateřské letiště

- Přidělení jednoho letiště s vysokým stupněm stálosti.
- Delší doba prodlouženého odpočinku k zotavení před začátkem služby po změně mateřského letiště.
- Přesun mezi předchozím a novým mateřským letišťem se započítává do doby služby (buď jako přemístění, nebo jako doba letové služby).
- Záznamy o určeném mateřském letišti je třeba uchovávat po dobu 24 měsíců.

#### Kumulativní únava

- Vylepšení požadavku na prodlouženou dobu odpočinku zrušením možnosti stanovit čas hlášení do služby po době prodlouženého odpočinku k zotavení na dobu časnější než v 6:00 hodin.
- Další omezení kumulativní doby služby za každých 14 dní.
- Další klouzavé omezení za každých 12 kalendářních měsíců.
- Delší doba prodlouženého odpočinku k zotavení dvakrát měsíčně.
- Delší doba prodlouženého odpočinku k zotavení kompenzující rušivé rozvrhy.

#### Maximální základní denní doba letové služby

- Časový úsek, během něhož je maximální doba letové služby omezena na 11 hodin, je prodloužen na 12 hodin v době od 17:00 hodin do 5:00 hodin.

#### Plánovaná prodloužení doby letové služby

- Možnost plánovat prodloužení při nejnepříznivějších dobách začátku služby byla zrušena.

#### Prodloužení doby letové služby na základě odpočinku během letu

- Prodloužení na základě kvality zařízení k odpočinku během letu.
- Žádné prodloužení na základě odpočinku během letu na sedadlech v ekonomické třídě.

#### Pravomoc velitele letadla

- Postup předkládání zpráv bez kárné odpovědnosti.

#### Dělená letová služba

- Stanovení minimálních norem pro ubytování a vhodné ubytování.
- Ochrana doby trvání užitečné přestávky tím, že z ní jsou vyloučeny povinnosti po letu a před ním a přesun z místa přestávky.

#### Letová záloha na letišti

- Stanovení minimálních norem pro ubytování během letové zálohy na letišti.
- Zkrácení doby letové služby o dobu strávenou v letové záloze na letišti, která přesahuje 4 hodiny nebo spadá do nočních hodin.
- Omezení doby trvání letové zálohy na letišti kombinované s dobou letové služby, dojde-li k povolání do služby (v případě doby letové služby s nezesílenou posádkou a pokud se neplánuje přestávka na zemi).
- Minimální doba odpočinku po letové záloze na letišti stejné dlouhá jako doba služby.

#### Jiná letová záloha než letová záloha na letišti

- Omezení doby trvání na 16 hodin.
- 25 % doby letové zálohy se započítává pro účely výpočtu kumulativní doby služby.
- Zkrácení doby letové služby o dobu strávenou v letové záloze, která přesahuje 8 hodin.
- Přiměřená doba odezvy mezi časem povolání a časem hlášení do služby, kterou má stanovit provozovatel.
- Po letové záloze musí následovat doba odpočinku.

#### Zkrácená doba odpočinku

- Je chráněna možnost 8hodinového spánku.
- Účinek na kumulativní únavu je zmírněn prodloužením minimální doby odpočinku a zkrácením maximální doby letové služby následující po zkrácené době odpočinku.
- Soustavné sledování účinnosti pravidla o řízení rizik spojených s únavou.

#### Odpočinek kompenzující rozdíly časových pásem

- Prodloužení odpočinku na letišti určení.
- Sledování účinků letových turnusů na únavu.
- Další doba odpočinku po střídání turnusů východ-západ / západ-východ.
- Minimální doba odpočinku na mateřském letišti měřená počtem místních nocí s minimálně 2 místními nocemi po přeletech většího počtu (4 a více) časových pásem.

#### Výcvik k překonávání únavy

- Povinný počáteční a opakovací výcvik pro členy posádek, pracovníky sestavující rozpisy služeb posádek a příslušné vedoucí pracovníky.

#### Jiné prvky

- Požadavek, aby provozovatel uvedl v provozní příručce, jak je zajištěna strava.
- Vylepšené požadavky na uchovávání záznamů.

### **Sociální dopad**

Očekává se, že sociální dopad bude omezený, neboť toto pravidlo představuje pečlivou a dobře vyváženou aktualizaci hlavy Q.

### **Ekonomický dopad**

Předpokládá se, že návrh agentury bude mít celkově nízký ekonomický dopad. Dopad na náklady nízkonákladových leteckých společností by měl být zanedbatelný a dopad na náklady tradičních a regionálních leteckých společností a nákladních dopravců by měl být omezený. Provozovatelé charterových letů mohou pocítit výraznější dopad na náklady než ostatní kategorie provozovatelů, zejména v důsledku zákazu použití sedadel v ekonomické třídě jako zařízení k odpočinku během letu, avšak to musí být vyváжено zvýšením bezpečnosti, které s tím je spojeno. Pružnost zajištěná použitím certifikačních specifikací v této oblasti spolu s příslušnými přechodnými opatřeními navíc poskytne provozovatelům charterových letů možnost vyvinout alternativní zařízení k odpočinku během letu, jež bude vyhovovat jejich ekonomickému modelu i požadavku na vysokou jednotnou úroveň bezpečnosti.

### **Dopad na koordinaci a harmonizaci v oblasti regulace**

Lze očekávat, že tento návrh agentury bude mít pozitivní dopad v oblasti harmonizace. Toto pravidlo zlepšuje rovnost podmínek v EU, a přispěje tak ke korektní hospodářské soutěži. Až dosud nebyla omezení související s únavou posádek považována za jedno z témat harmonizace, jež byla řešena mezi agenturou a jejími hlavními mezinárodními

partnery. Toto pravidlo navíc nepředstavuje zásadní změnu stávajícího pravidla, a lze proto očekávat, že jeho dopad na mezinárodní koordinaci a harmonizaci bude zanedbatelný.

V Kolíně nad Rýnem dne 28. září 2012.

P. GOUDOU  
výkonný ředitel