

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 83/2014

ze dne 29. ledna 2014,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Komise (EU) č. 965/2012⁽²⁾ stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu, které nahradily přílohu III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91⁽³⁾, kromě hlavy Q o omezení doby letové služby a služby a požadavků na dobu odpočinku.
- (2) V souladu s čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 by prováděcí pravidla týkající se doby letu a služby a požadavků na dobu odpočinku měla zpočátku zahrnovat všechna podstatná ustanovení hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 s přihlédnutím k nejnovějším vědecko-technickým poznatkům.
- (3) Toto nařízení představuje prováděcí opatření uvedené v čl. 8 odst. 5 a čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008, hlava Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 by proto měla být zrušena v souladu s čl. 69 odst. 3 nařízení (ES) č. 216/2008. Nicméně hlava Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 by měla zůstat v platnosti, dokud nevypřší přechodná období stanovená tímto nařízením, a pro druhy provozu, pro které nebyla stanovena žádná prováděcí opatření.
- (4) Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena omezení a minimální normy již stanovené směrnicí Rady 2000/79/ES⁽⁴⁾, a zejména ustanovení týkající se pracovní doby a dnů volna, která by měla být u mobilních pracovníků v civilním letectví vždy dodržována. Ustanovení tohoto nařízení a další ustanovení schválená v souladu s tímto nařízením nejsou určena ke zdůvodnění jakýchkoli omezení úrovně ochrany uvedených mobilních

pracovníků. Ustanovení tohoto nařízení nevylučují a neovlivňují vnitrostátní právní předpisy v sociální oblasti, které poskytují vyšší úroveň ochrany, a kolektivní smlouvy týkající se pracovních podmínek a zdraví a bezpečnosti při práci.

- (5) Členské státy se mohou odchýlit od tohoto nařízení nebo příslušných certifikačních specifikací, pokud použijí ustanovení o úrovni bezpečnosti, která jsou alespoň rovnocenná ustanovením tohoto nařízení, za účelem lepšího řešení zvláštních vnitrostátních podmínek nebo provozních postupů. Případné výjimky nebo odchylky od tohoto nařízení by měly být oznámeny a zpracovány v souladu s články 14 a 22 nařízení (ES) č. 216/2008, což zajistí transparentní a nediskriminační rozhodnutí založená na objektivních kritériích.
- (6) Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila je v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008 ve formě stanoviska⁽⁵⁾ Komisi.
- (7) Nařízením (EU) č. 965/2012 by proto mělo být změněno tak, aby zahrnovalo omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízením (EU) č. 965/2012 se mění takto:

- 1) V článku 2 se doplňuje nový bod 6, který zní:

„6) „provozem aerotaxi“ pro účely omezení doby letové služby a služby nepravidelný provoz na objednávku v obchodní letecké dopravě prováděný letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo méně.“

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 302, 1.12.2000, s. 57.

⁽⁵⁾ 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 dobu odpočinku (FTL) v rámci provozu letounů v obchodní letecké dopravě (CAT) (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/translations/EASA_2012_00120000_CS_TRA.pdf).

2) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Omezení doby letové služby

1. Na provoz letounů v CAT se vztahuje hlava FTL přílohy III.

2. Odchylně od odstavce 1 se provoz aerotaxi, záchranné služby a provoz jednopilotních letounů v CAT provádí v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EHS) č. 3922/91 a hlavou Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 a s příslušnými vnitrostátními výjimkami vycházejícími z posouzení bezpečnostního rizika provedeného příslušnými orgány.

3. Provoz vrtulníků v CAT musí být v souladu s vnitrostátními předpisy.“

3) Vkládá se nový článek 9a, který zní:

„Článek 9a

Agentura bude provádět průběžný přezkum účinnosti ustanovení týkajících se omezení doby letové služby a služby a požadavků na odpočinek v přílohách II a III. Do 18. února 2019 vypracuje agentura první zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

Tento přezkum bude zahrnovat vědecké odborné poznatky a bude založen na provozních údajích shromážděných za pomoci členských států dlouhodobě ode dne, od kterého se toto nařízení použije.

Při přezkumu podle odstavce 1 se posoudí dopad na pozornost posádek letadel alespoň v následujících situacích:

- služba delší než 13 hodin v nejpříznivějším období dne,
- služba delší než 10 hodin v méně příznivém období dne,
- služba delší než 11 hodin pro členy posádky v neznámém stavu aklimatizace,
- služby zahrnující vysoký počet úseků letu (více než 6),
- služby jako letová záloha či pohotovost, po kterých následuje letová služba, a
- rušivé rozvrhy.“

4) Příloha II se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

5) Příloha III se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 18. února 2016.

Odchylně od druhého odstavce se mohou členské státy rozhodnout, že nebudou používat ustanovení bodu ORO.FTL.205 písm. e) přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012 a budou nadále používat stávající vnitrostátní ustanovení týkající se doby odpočinku během letu až do 17. února 2017.

Pokud členský stát použije ustanovení třetího odstavce, oznámí to Komisi a agentuře a popíše důvody této odchylky, její trvání, jakož i program provádění obsahující plánovaná opatření a jejich časový harmonogram.

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

V Bruselu dne 29. ledna 2014.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

PŘÍLOHA I

V příloze II nařízení (EU) č. 965/2012 se doplňují následující body ARO.OPS.230 a ARO.OPS.235:

„ARO.OPS.230 Určení rušivých rozvrhů

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

ARO.OPS.235 Schvalování individuálních plánů specifikací doby letu

- a) Příslušný úřad schválí plány specifikací doby letu navržené provozovatelem obchodní letecké dopravy, jestliže provozovatel prokáže soulad s nařízením (ES) č. 216/2008 a hlavou FTL přílohy III tohoto nařízení.
 - b) Pokud se plán specifikací doby letu navržený provozovatelem odchýlí od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, použije příslušný úřad postup popsany v čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008.
 - c) Pokud se plán specifikací doby letu navržený provozovatelem odchýlí od platných prováděcích pravidel, použije příslušný úřad postup popsany v čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008.
 - d) Schválené odchylky podléhají poté, co byly uplatněny, posouzení s cílem určit, zda by tyto odchylky měly být potvrzeny nebo pozměněny. Příslušný úřad a agentura provedou nezávislé hodnocení na základě informací poskytnutých provozovatelem. Hodnocení musí být přiměřené, transparentní a založené na vědeckých zásadách a poznatcích.“
-

PŘÍLOHA II

V příloze III nařízení (EU) č. 965/2012 se doplňuje nová hlava FTL, která zní:

„HLAVA FTL

OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU

ODDÍL 1

Obecné**ORO.FTL.100 Oblast působnosti**

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

ORO.FTL.105 Definice

Pro účely této hlavy se použijí následující definice:

- 1) „Aklimatizací“ se rozumí stav, kdy je denní biologický rytmus člena posádky synchronizován s časovým pásmem, kde se člen posádky nachází. Člen posádky je považován za aklimatizovaného na časová pásma posunutá nejvíce o 2 hodiny v porovnání s místním časem v místě jeho odletu. Jestliže se místní čas v místě, ve kterém služba začíná, liší o více než 2 hodiny od místního času v místě, kde začne další služba, je člen posádky pro výpočet maximální denní doby letové služby považován za aklimatizovaného v souladu s hodnotami v tabulce 1.

Tabulka 1

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

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

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

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

- 2) „referenčním časem“ se rozumí místní čas v místě hlášení do služby, které leží v časovém pásmu o šířce 2 hodin okolo časového pásma, kde je člen posádky aklimatizován;
- 3) „ubytováním“ se pro účely letové zálohy a dělené letové služby rozumí klidné a pohodlné místo, které není přístupné veřejnosti, s možností regulace světla a teploty, přiměřeně vybavené nábytkem poskytujícím členovi posádky možnost spánku, s dostatečnou kapacitou pro ubytování všech členů posádky přítomných ve stejnou dobu a s přístupem k jídlu a pití;
- 4) „vhodným ubytováním“ se pro účely letové zálohy, dělené letové služby a odpočinku rozumí samostatná místnost pro každého člena posádky, která se nachází v klidném prostředí a která je vybavena lůžkem, je dostatečně větraná, má zařízení pro regulaci teploty a intenzity světla a přístup k jídlu a pití;

- 5) „zesílenou letovou posádkou“ se rozumí letová posádka, která se skládá z většího než minimálního počtu osob požadovaného pro provoz letadla a v níž každý člen letové posádky může za účelem odpočinku během letu opustit svou přidělenou pozici a být nahrazen jiným přiměřeně kvalifikovaným členem letové posádky;
- 6) „přestávkou“ se rozumí časový úsek v době letové služby, kratší než doba odpočinku, který se započítává jako služba a během něhož je člen posádky zproštěn všech úkolů;
- 7) „odloženým hlášením do služby“ se rozumí posunutí plánované doby letové služby provozovatelem předtím, než člen posádky opustil své místo odpočinku;
- 8) „rušivým rozvrhem“ se rozumí rozpis služeb člena posádky, který narušuje možnost spánku během optimální doby pro spánek tím, že zahrnuje dobu letové služby nebo sérii dob letové služby, která začíná nebo končí během kterékoli části dne nebo noci, nebo rušivě zasahuje do kterékoli části dne nebo noci tehdy, kdy je člen posádky aklimatizovaný. Rozvrh může být rušivý v důsledku časných začátků služby, pozdních ukončení služby a nočních služeb.
- a) „Časným typem“ rušivého rozvrhu se rozumí:
- i) u „časného začátku“ doba služby začínající v době mezi 05:00 hodin a 05:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný, a
- ii) u „pozdního ukončení“ doba služby končící v době mezi 23:00 hodin a 01:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný.
- b) „Pozdním typem“ rušivého rozvrhu se rozumí:
- i) u „časného začátku“ doba služby začínající v době mezi 05:00 hodin a 06:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný, a
- ii) u „pozdního ukončení“ doba služby končící v době mezi 00:00 hodin a 01:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný;
- 9) „noční službou“ se rozumí doba služby zasahující do kterékoli části doby mezi 02:00 hodin a 04:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný;
- 10) „službou“ se rozumí veškeré úkoly, které člen posádky vykonává pro provozovatele, včetně letové služby, administrativní práce, poskytování nebo absolvování výcviku a přezkušování, přemístění a některých prvků letové zálohy;
- 11) „dobou služby“ se rozumí doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby nebo nastoupil do služby, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti, včetně služby po letu;
- 12) „dobou letové služby (FDP)“ se rozumí doba začínající okamžikem, ke kterému se od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby, která zahrnuje let nebo sérii letů a která končí v okamžiku, kdy letadlo zastaví a motory jsou vypnuty na konci posledního letu, během něhož dotyčná osoba působí jako člen aktivní posádky letadla;
- 13) „dobou letu“ se pro letouny a turistické motorové kluzáky rozumí doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu z parkovacího stání s cílem vzletět, do okamžiku, kdy zastaví na stanoveném parkovacím stání a kdy jsou vypnuty všechny motory nebo vrtule;
- 14) „mateřským letištěm“ se rozumí místo, které provozovatel určí členovi posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotčeného člena posádky;
- 15) „místním dnem“ se rozumí doba v délce 24 hodin začínající v 00:00 hodin místního času;

- 16) „místní noci“ se rozumí doba v délce 8 hodin mezi 22:00 hodin a 08:00 hodin místního času;
- 17) „členem aktivní posádky letadla“ se rozumí člen posádky, který vykonává své povinnosti na palubě letadla během letu;
- 18) „přemístěním“ se rozumí přesun člena posádky, který nevykonává službu, z jednoho místa na druhé na příkaz provozovatele, vyjma:
- doby cesty tam a zpět mezi soukromým místem odpočinku a určeným místem na mateřském letišti a
 - doby místního přesunu z místa odpočinku do místa nástupu do služby a zpět;
- 19) „zařízením k odpočinku“ se rozumí lůžko nebo sedadlo s opěrkami pro nohy a chodidla, které poskytuje členovi posádky možnost spánku na palubě letadla;
- 20) „pohotovostí“ se rozumí časový úsek, během kterého provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na letovou službu, přemístění nebo jinou službu, což je členovi posádky oznámeno nejméně 10 hodin před začátkem uložení služby;
- 21) „dobou odpočinku“ se rozumí souvislý, nepřerušovaný a definovaný časový úsek po službě nebo před službou, během kterého nemá člen posádky žádné úkoly, není v letové záloze ani v pohotovosti;
- 22) „letovým turnusem“ se rozumí služba nebo série služeb, včetně nejméně jedné letové služby, a doba odpočinku mimo mateřské letiště, které začínají na mateřském letišti a končí návratem na mateřské letiště na dobu odpočinku, ve které provozovatel již není odpovědný za ubytování člena posádky;
- 23) „jednotlivým dnem volna“ se pro účely souladu se směrnicí Rady 2000/79/ES (*) rozumí doba volna bez jakékoli služby nebo letové zálohy, zahrnující jeden den a dvě místní noci, která je oznámena předem. Součástí jednotlivého dne volna může být doba odpočinku;
- 24) „úsekem letu“ se rozumí segment doby letové služby mezi prvním pohybem letadla s cílem vzlétnout až k zastavení na určeném parkovacím stání po přistání;
- 25) „letovou zálohou“ se rozumí definovaný, předem oznámený časový úsek, během něhož provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na let, přemístění nebo jinou službu bez předchozí doby odpočinku;
- 26) „letovou zálohou na letišti“ se rozumí letová záloha vykonávaná na letišti;
- 27) „jinou letovou zálohou“ se rozumí letová záloha v místě bydliště nebo ve vhodném ubytování;
- 28) „útlumovou fází cirkadiálního rytmu (Window of Circadian Low, WOCL)“ se rozumí doba mezi 02:00 hodin a 05:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizován.

ORO.FTL.110 Odpovědnost provozovatele

Provozovatel:

- a) oznamuje rozpis služby v dostatečném předstihu, aby si členové posádky měli možnost naplánovat přiměřený odpočinek;
- b) zajistí, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádky nebyli příliš unaveni a mohli za všech okolností vykonávat službu na uspokojivé úrovni bezpečnosti;
- c) stanovuje doby hlášení do služby, které poskytnou dostatek času pro splnění povinností na zemi;
- d) bere v úvahu vztah mezi četností a schématem letové služby a doby odpočinku a patřičně přihlíží ke kumulativním účinkům dlouhých dob služby v kombinaci s pouze minimální dobou odpočinku;
- e) plánuje služby tak, aby se zamezilo praktikám, jako je střídání denních a nočních služeb, které vedou k vážnému narušení spánkového a pracovního rytmu;

(*) Úř. věst. L 302, 1.12.2000 s. 57.

- f) dodržuje ustanovení týkající se rušivých rozvrhů v souladu s ARO.OPS.230;
- g) zajišťuje doby odpočinku poskytující dostatek času, aby se členové posádky mohli zotavit z účinků předchozí služby a odpočinout si před začátkem další doby letové služby;
- h) plánuje pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a oznamuje je členům posádky v dostatečném předstihu;
- i) plánuje letové služby tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letu a době průletového odbavení letadla;
- j) provádí změny v plánování posádek a/nebo složení posádek, jestliže skutečný provoz překračuje maximální dobu letové služby u více než 33 % letů v daném rozvrhu během naplánovaného sezonního období.

ORO.FTL.115 Odpovědnost členů posádky

Členové posádky:

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

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

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

ORO.FTL.125 Plány specifikací doby letu

- a) Provozovatelé stanoví, provádějí a udržují plány specifikací doby letu, jež odpovídají druhu (druhům) prováděného provozu a jsou v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, touto hlavou a dalšími použitelnými právními předpisy, včetně směrnice 2000/79/ES.

- b) Před svým provedením musí být plány specifikací doby letu, včetně případných souvisejících plánů řízení rizik spojených s únavou, schváleny příslušným úřadem.
- c) K prokázání souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a s touto hlavou použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou. Alternativně, pokud se provozovatel v souladu s čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 hodlá od těchto certifikačních specifikací odchýlit, poskytne příslušnému úřadu úplnou charakteristiku takové zamýšlené odchylky před jejím provedením. Tato charakteristika musí zahrnovat veškeré revize příruček či postupů, které mohou být důležité, a zároveň i posudek prokazující splnění požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a této hlavy.
- d) Pro účely bodu ARO.OPS.235 písm. d) musí provozovatel po dobu dvou let od provedení odchylky nebo výjimky shromažďovat údaje o poskytnutých odchylkách a analyzovat tyto údaje podle vědeckých zásad s cílem posoudit účinky odchylek na únavu posádek letadel. Tato analýza se poskytuje v podobě zprávy příslušnému úřadu.

ODDÍL 2

Provozovatelé v obchodní letecké dopravě

ORO.FTL.200 Mateřské letiště

Provozovatel určí pro každého člena posádky mateřské letiště.

ORO.FTL.205 Doba letové služby

a) Provozovatel:

- 1) stanoví vhodný čas hlášení do služby pro každou jednotlivou činnost, přičemž vezme v úvahu ustanovení bodu ORO.FTL.110 písm. c);
- 2) zavede postupy, které stanoví, jak velitel letadla – v případě zvláštních okolností, které by mohly vést k vážné únavě, a po konzultaci s dotýcnými členy posádky – zkrátí skutečnou dobu letové služby a/nebo prodlouží dobu odpočinku s cílem zabránit jakémukoli negativnímu dopadu na bezpečnost letu.

b) Maximální základní denní doba letové služby:

- 1) Maximální denní doba letové služby bez prodloužení pro aklimatizované členy posádky musí být v souladu s touto tabulkou:

Tabulka 2

Maximální denní doba letové služby — aklimatizovaní členové posádky

Začátek letové služby v referenčním čase	1–2 úseky letu	3 úseky letu	4 úseky letu	5 úseků letu	6 úseků letu	7 úseků letu	8 úseků letu	9 úseků letu	10 úseků letu
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- 2) Maximální denní doba letové služby, pokud není znám stav aklimatizace členů posádky, musí být v souladu s touto tabulkou:

Tabulka 3

Členové posádky, jejichž stav aklimatizace není znám

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

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

Tabulka 4

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

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

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

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

Jestliže předletová instruktáž palubních průvodčích vyžaduje více času než předletová instruktáž letové posádky pro stejný úsek letu nebo sérii úseků letu, může být doba letové služby palubních průvodčích prodloužena o dobu, která představuje rozdíl v čase hlášení do služby u palubních průvodčích a u letové posádky. Tento rozdíl nesmí překročit 1 hodinu. Maximální denní doba letové služby pro palubní průvodčí vychází z času, ve kterém se hlásí do služby na svou dobu letové služby letová posádka, avšak doba letové služby začíná v čase hlášení do služby palubních průvodčích.

- d) Maximální denní doba letové služby pro aklimatizované členy posádky s prodloužením bez odpočinku během letu:

- 1) Maximální denní dobu letové služby je možno prodloužit až o 1 hodinu a nejvýše dvakrát během jakýchkoli 7 po sobě následujících dnů. V tom případě:

i) minimální doba odpočinku před letem a po něm se prodlouží vždy o 2 hodiny nebo

ii) doba odpočinku po letu se prodlouží o 4 hodiny.

- 2) Pokud se prodloužení využije u po sobě jdoucích dob letové služby, dodatečný odpočinek před a po letu mezi dvěma prodlouženými dobami letové služby podle požadavků uvedených v pododstavci 1 na sebe musí navazovat.

- 3) Prodloužení se plánuje předem a je omezeno nejvýše na:

i) 5 úseků letu, pokud doba letové služby nezasahuje do WOCL nebo

ii) 4 úseky letu, pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou do 2 hodin nebo

iii) 2 úseky letu, pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou delší než 2 hodiny.

- 4) Prodloužení maximální základní denní doby letové služby bez odpočinku během letu nesmí být spojeno s prodloužením v důsledku odpočinku během letu nebo dělenou letovou službou během stejné doby služby.

5) Plány specifikací doby letu stanoví mezní hodnoty pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se vezme v úvahu:

- i) počet nalétaných úseků a
- ii) zasahování do WOCL.

e) Maximální denní doba letové služby s prodloužením v důsledku odpočinku během letu

Plány specifikací doby letu stanoví podmínky pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby s odpočinkem během letu v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se vezme v úvahu:

- i) počet nalétaných úseků,
- ii) minimální doba odpočinku během letu přidělená každému členu posádky,
- iii) typ zařízení k odpočinku během letu a
- iv) zesílení základní letové posádky.

f) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu – pravomoc velitele letadla:

1) Podmínky pro úpravu mezních hodnot doby letové služby, doby služby a doby odpočinku velitelem letadla v případě nepředvídaných okolností v letovém provozu, které začnou v čase hlášení do služby nebo po něm, musí splňovat tyto požadavky:

- i) maximální základní denní doba letové služby, která bude výsledkem použití ustanovení bodu ORO.FTL.205 písm. b) a e) nebo bodu ORO.FTL.220, nesmí být prodloužena o více než 2 hodiny, pokud letová posádka nebyla zesílena; a byla-li zesílena, nesmí být maximální doba letové služby prodloužena o více než 3 hodiny,
- ii) jestliže během posledního úseku letu v rámci doby letové služby po vzletu vzniknou nepředvídané události, které povedou k překročení povoleného prodloužení letové služby, může let pokračovat na plánované letiště určení nebo náhradní letiště, a

iii) doba odpočinku následující po době letové služby může být zkrácena, nesmí však být kratší než 10 hodin.

2) V případě nepředvídaných okolností, které by mohly vést k velké únavě, velitel letadla zkrátí skutečnou dobu letové služby a/nebo prodlouží dobu odpočinku, aby se zabránilo jakémukoli nepříznivému vlivu na bezpečnost letu.

3) Dříve než velitel letadla rozhodne o těchto úpravách podle pododstavců 1 a 2, konzultuje se všemi členy posádky úroveň jejich pozornosti.

4) V případě, že velitel letadla na základě své pravomoci rozhodl o prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku, podá o tom hlášení provozovateli.

5) Pokud prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku překročí 1 hodinu, zašle provozovatel kopii tohoto hlášení, k němuž připojí své vyjádření, příslušnému úřadu nejpozději do 28 dnů po dotyčné události.

6) Provozovatel zavede postup bez kárné odpovědnosti pro rozhodování na základě pravomoci velitele letadla uvedené v tomto ustanovení a popíše tento postup v provozní příručce.

g) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu — odložené hlášení se do služby:

Provozovatel stanoví v provozní příručce postupy pro odložené hlášení do služby z důvodu nepředvídaných okolností, v souladu s certifikačními specifikacemi pro daný druh provozu.

ORO.FTL.210 Doby letu a doby služby

a) Celková doba služeb, která může být uložena členu posádky, nesmí překročit:

- 1) 60 hodin služby během jakýchkoli 7 po sobě následujících dnů;
- 2) 110 hodin služby během jakýchkoli 14 po sobě následujících dnů a
- 3) 190 hodin služby během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů, rozložených v tomto období pokud možno rovnoměrně.

b) Celková doba letu na úsecích letu, na něž je jednotlivý člen posádky přidělen jako člen aktivní posádky letadla, nesmí překročit:

- 1) 100 hodin doby letu během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů;
- 2) 900 hodin doby letu v jakémkoli kalendářním roce a
- 3) 1 000 hodin doby letu během jakýchkoli 12 po sobě následujících kalendářních měsíců.

c) Poletová služba se započítává jako služba. Provozovatel ve své provozní příručce stanoví minimální délku poletové služby.

ORO.FTL.215 Přemístění

Pokud provozovatel přemísťuje člena posádky, platí následující:

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

ORO.FTL.220 Dělená letová služba

Podmínky pro prodloužení základní maximální denní doby letové služby z důvodu přestávky na zemi musí být v souladu s těmito ustanoveními:

- a) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky pro dělenou letovou službu v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu:
 - 1) minimální dobu trvání přestávky na zemi a
 - 2) možnost prodloužení letové služby předepsané v bodě ORO.FTL.205 písm. b), přičemž se bere v úvahu doba trvání přestávky na zemi, zařízení k odpočinku, která mají členové posádky k dispozici, a ostatní relevantní faktory.
- b) Přestávka na zemi se v plném rozsahu započítává jako doba letové služby.
- c) Dělená letová služba nesmí následovat po zkrácené době odpočinku.

ORO.FTL.225 Letová záloha a služby na letišti

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

- a) Letová záloha a služba na letišti jsou uvedeny v rozpisu služeb a začátek a konec letové zálohy se stanoví a oznámí dotčeným členům posádky předem tak, aby měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek.
- b) Za letovou zálohu na letišti se u člena posádky považuje doba od okamžiku hlášení do služby na místě hlášení do skončení oznámené doby letové zálohy na letišti.
- c) Letová záloha na letišti se pro účely bodů ORO.FTL.210 a ORO.FTL.235 započítává v plném rozsahu jako doba služby.
- d) Každá služba na letišti se v plném rozsahu započítává jako doba služby a doba letové služby se v plném rozsahu započítává od času hlášení do služby na letišti.

- e) Provozovatel poskytne členu posádky vykonávajícímu letovou zálohu na letišti ubytování.
- f) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky:
- 1) maximální dobu trvání jakékoli letové zálohy;
 - 2) vliv doby letové zálohy na maximální dobu letové služby, kterou lze uložit, s ohledem na zařízení poskytnutá členovi posádky k odpočinku a další důležité faktory, jako jsou:
 - potřeba okamžité připravenosti člena posádky,
 - zásah doby letové zálohy do spánku a
 - dostatečně včasné oznámení, aby byla zajištěna možnost spánku mezi povoláním k službě a uloženou dobou letové služby;
 - 3) základní minimální dobu odpočinku po letové záloze, která nevede k přidělení doby letové služby;
 - 4) jak je doba strávená v letové záloze započítávána pro účely kumulativní doby služby.

ORO.FTL.230 Pohotovost

Jestliže provozovatel pověřil členy posádky výkonem pohotovosti, platí v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu následující požadavky:

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

ORO.FTL.235 Doby odpočinku

- a) Minimální doba odpočinku na mateřském letišti:

- 1) 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.
- 2) Odchylně od bodu 1 se uplatní minimální doba odpočinku podle písmene b), pokud provozovatel poskytne členovi posádky vhodné ubytování na mateřském letišti.

- b) Minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště:

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

- c) Zkrácená doba odpočinku:

Odchylně od písmen a) a b) mohou plány specifikací doby letu zkrátit minimální doby odpočinku v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se berou v úvahu následující prvky:

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

d) Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení:

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

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

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

ORO.FTL.240 Strava

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

ORO.FTL.245 Záznamy o mateřském letišti, o dobách letu, služby a odpočinku

a) Provozovatel uchovává po dobu 24 měsíců:

- 1) individuální záznamy o každém členu posádky obsahující tyto údaje:
 - i) doby letů,
 - ii) začátek, dobu trvání a konec každé doby služby a doby letové služby,
 - iii) doby odpočinku a dny volna a
 - iv) určené mateřské letiště;
- 2) hlášení o prodloužené době letové služby a zkrácených dobách odpočinku.

b) Provozovatel předloží na požádání kopie individuálních záznamů o dobách letu a služby a o dobách odpočinku:

- 1) dotčenému členu posádky a
- 2) jinému provozovateli v souvislosti se členem posádky, který je nebo se stává členem posádky dotčeného provozovatele.

c) Záznamy uvedené v CAT.GEN.MPA.100 písmenu b) bodě 5 týkající se členů posádek, kteří plní úkoly pro více než jednoho provozovatele, se uchovávají po dobu 24 měsíců.

ORO.FTL.250 Výcvik v oblasti zvládnutí únavy

- a) Provozovatel zajistí počáteční a opakovací výcvik v oblasti zvládnutí únavy pro členy posádek, pracovníky odpovědné za sestavení a aktualizaci rozpisů služeb posádek a příslušné vedoucí pracovníky.
- b) Tento výcvik probíhá podle výcvikového programu vytvořeného provozovatelem a popsáno v provozní příručce. Osnovy výcviku zahrnují možné příčiny a dopady únavy a opatření proti únavě.“
-