

## NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 83/2014

z 29. januára 2014,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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

keďže:

- (1) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012<sup>(2)</sup> sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky, ktorými sa nahradila príloha III k nariadeniu Rady (EHS) č. 3922/91<sup>(3)</sup>, a to okrem podčasti Q týkajúcej sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok.
- (2) V súlade s článkom 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 by vykonávacie predpisy týkajúce sa letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok mali od začiatku zahŕňať všetky podstatné ustanovenia podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 s prihliadnutím na najnovšie vedecko-technické dôkazy.
- (3) Toto nariadenie predstavuje vykonávacie opatrenie uvedené v článku 8 ods. 5 a článku 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008, preto by sa podčasť Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 mala v súlade s článkom 69 ods. 3 nariadenia (ES) č. 216/2008 vypustiť. Podčasť Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 by sa však mala uplatňovať naďalej, a to až do uplynutia prechodných období uvedených v tomto nariadení a v prípade tých druhov prevádzky, v súvislosti s ktorými neboli zavedené vykonávacie opatrenia.
- (4) Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté obmedzenia a minimálne normy, ktoré už boli stanovené v smernici Rady 2000/79/ES<sup>(4)</sup>, najmä ustanovenia o pracovnom čase a dňoch voľna, ktoré by sa v prípade mobilného personálu civilného letectva mali vždy dodržiavať. Ustanovenia tohto nariadenia a iné ustanovenia schválené podľa tohto nariadenia nie sú určené na odôvodnenie akéhokoľvek zníženia existujúcich úrovní

ochrany uvedeného mobilného personálu. Ustanovenia tohto nariadenia nevyklúčujú uplatňovanie prísnejších vnútroštátnych právnych predpisov v sociálnej oblasti a kolektívnych zmlúv týkajúcich sa pracovných podmienok, bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a mali by sa uplatňovať bez toho, aby boli takéto predpisy a zmluvy dotknuté.

- (5) S cieľom lepšie zohľadniť konkrétne vnútroštátne aspekty alebo prevádzkové postupy môžu členské štáty stanoviť výnimky alebo odchýlky od tohto nariadenia alebo súvisiacich certifikačných špecifikácií a uplatňovať ustanovenia s takou úrovňou bezpečnosti, ktorá je prinajmenšom rovnocenná s ustanoveniami tohto nariadenia. Všetky výnimky alebo odchýlky od tohto nariadenia by mali byť oznámené a ošetrené v súlade s článkami 14 a 22 nariadenia (ES) č. 216/2008, ktoré zaručujú transparentné a nediskriminačné rozhodnutia založené na objektívnych kritériách.
- (6) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) vypracovala návrh vykonávacích predpisov a v súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008 ho predložila Komisii ako stanovisko<sup>(5)</sup>.
- (7) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť tak, aby zahŕňalo obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok.
- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

## Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

1. V článku 2 sa dopĺňa tento bod 6:

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

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 302, 1.12.2000, s. 57.

<sup>(5)</sup> Stanovisko č. 4/2012 Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva z 28. septembra 2012 k nariadeniu, ktorým sa ustanovujú vykonávacie predpisy týkajúce sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok (FTL) pre prevádzku letúnov v obchodnej leteckej doprave (CAT) ([http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/translations/EASA\\_2012\\_00120000\\_SK\\_TRA.pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/translations/EASA_2012_00120000_SK_TRA.pdf)).

2. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

**Obmedzenia letového času**

1. Na obchodnú leteckú dopravu s využitím letúnov sa vzťahuje podčasť FTL prílohy III.

2. Odchylné od odseku 1 sa na prevádzku aerotaxi, zdravotníckej záchranej služby a obchodnú leteckú dopravu s jedným pilotom s využitím letúnov vzťahuje článok 8 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 3922/91 a podčasť Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a príslušné vnútroštátne výnimky na základe hodnotenia bezpečnostného rizika, ktoré vykonávajú príslušné orgány.

3. Obchodná letecká doprava s využitím vrtuľníkov musí spĺňať vnútroštátne požiadavky.“

3. Vkladá sa tento článok 9a:

„Článok 9a

Agentúra vykonáva nepretržité preskúvanie účinnosti ustanovení týkajúcich sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok, ktoré sú uvedené v prílohách II a III. Najneskôr do 18. februára 2019 agentúra predloží prvú správu o výsledkoch tohto preskúmania.

Toto preskúmanie zohľadňuje vedecké poznatky a opiera sa o prevádzkové údaje zozbierané s pomocou členských štátov, a to dlhodobo odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia.

Preskúmanie uvedené v odseku 1 posúdi prinajmenšom vplyv týchto faktorov na bdelosť posádky:

- služby v trvaní viac ako 13 hodín v najpriaznivejšom čase počas dňa,
- služby v trvaní viac ako 10 hodín v menej priaznivom čase počas dňa,
- služby v trvaní viac ako 11 hodín na členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy,
- služby vrátane vysokej úrovne sektorov (viac ako 6),
- služby na výzvu, ako je pohotovostná alebo rezervná služba, po ktorej nasleduje letová služba, a
- nepravidelného rozvrhu služieb.“

4. Príloha II sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu;

5. Príloha III sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

**Článok 2**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 18. februára 2016.

Odchylné od druhého odseku sa môžu členské štáty rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia bodu ORO.FTL.205 písm. e) prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a budú naďalej uplatňovať platné vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa odpočinku počas letu do 17. februára 2017.

V prípade, že členský štát uplatňuje ustanovenia tretieho odseku, oznámi to Komisii a agentúre a opíše dôvody tejto výnimky, jej trvanie, ako aj program vykonávania vrátane plánovaných opatrení a súvisiaceho harmonogramu.

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

V Bruseli 29. januára 2014

Za Komisiu  
predseda  
José Manuel BARROSO

## PRÍLOHA I

V prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa dopĺňajú tieto body ARO.OPS.230 a ARO.OPS.235:

**„ARO.OPS.230 Určenie nepravidelných rozvrhov služieb**

Na účely obmedzení letového času príslušný orgán v súlade s vymedzeniami pojmov ‚skorý typ‘ a ‚neskorý typ‘ nepravidelných rozvrhov služieb v bode ORO.FTL.105 prílohy III určí, ktorý z týchto dvoch typov nepravidelných rozvrhov služieb sa bude uplatňovať v prípade všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými vykonáva dohľad.

**ARO.OPS.235 Schválenie individuálnych schém špecifikácií letových časov**

- a) Príslušný orgán schváli schémy špecifikácií letových časov, ktoré navrhnu prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy, ak prevádzkovateľ preukáže súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a podčasťou FTL prílohy III k tomuto nariadeniu.
  - b) Ak sa schéma špecifikácií letových časov, ktorú navrhuje prevádzkovateľ, líši od príslušných certifikačných špecifikácií, ktoré vydala agentúra, príslušný orgán postupuje podľa článku 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.
  - c) Ak sa schéma špecifikácií letových časov, ktorú navrhuje prevádzkovateľ, odchyľuje od príslušných vykonávacích predpisov, príslušný orgán postupuje podľa článku 14 ods. 6 nariadenia (ES) č. 216/2008.
  - d) Schválené odchýlky alebo výnimky po ich uplatnení podliehajú posúdeniu s cieľom zistiť, či by takéto odchýlky alebo výnimky mali byť potvrdené alebo zmenené. Príslušný orgán a agentúra vykonajú nezávislé posúdenie na základe informácií poskytnutých prevádzkovateľom. Posúdenie musí byť primerané, transparentné a založené na vedeckých zásadách a poznatkoch.“
-

## PRÍLOHA II

V prílohe III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa dopĺňa táto podčasť FTL:

## „PODČASŤ FTL

**OBMEDZENIA LETOVÉHO ČASU A ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK**

## ODDIEL 1

**Všeobecné ustanovenia****ORO.FTL.100 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí prevádzkovateľ a členovia jeho posádky splniť, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok členov posádky.

**ORO.FTL.105 Vymedzenia pojmov**

Na účely tejto podčasti sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „Aklimatizovaný“ znamená stav, v ktorom je denný biorytmus člena posádky zosynchronizovaný s časovým pásmom, v ktorom sa člen posádky nachádza. Člen posádky sa považuje za aklimatizovaného na časové pásma posunuté najviac o 2 hodiny v porovnaní s miestnym časom v mieste odletu. Ak rozdiel medzi miestnym časom v mieste, kde sa začína služba, a miestnym časom v mieste, kde sa začína ďalšia služba, je väčší než 2 hodiny, člen posádky sa na účely výpočtu maximálneho času dennej letovej služby považuje za aklimatizovaného v súlade s hodnotami uvedenými v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Časový rozdiel (h) medzi referenčným časom a miestnym časom, v ktorom sa členovi posádky začína ďalšia služba	Čas, ktorý uplynul od nástupu do služby v referenčnom čase				
	< 48	48 – 71:59	72 – 95:59	96 – 119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B“ znamená aklimatizovaný na miestny čas časového pásma odletu.

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

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

2. „Referenčný čas“ je miestny čas v mieste nástupu do služby v časových pásmach posunutých najviac o 2 hodiny v porovnaní s miestnym časom, na ktorý je člen posádky aklimatizovaný.
3. „Ubytovanie“ na účely pohotovostnej a rozdelenej služby je tiché a pohodlné miesto, ktoré nie je prístupné verejnosti, s možnosťou nastavenia svetla a teploty vybavené príslušným nábytkom, ktoré poskytuje členovi posádky možnosť prespať, s dostatočnou kapacitou na ubytovanie všetkých členov posádky, ktorí sa v ňom nachádzajú v tom istom čase, a s prístupom k jedlám a nápojom.
4. „Primerané ubytovanie“ na účely pohotovostnej služby, rozdelenej služby a odpočinku je samostatná izba pre každého člena posádky, ktorá sa nachádza v pokojnom prostredí a je vybavená posteľou, dostatočným vetraním, zariadením na regulovanie teploty a intenzity svetla a s prístupom k jedlám a nápojom.

5. ‚Posilnená letová posádka‘ je letová posádka, ktorú tvorí väčší ako minimálny počet osôb požadovaný na prevádzku lietadla, takže každý člen letovej posádky môže na účely odpočinku počas letu opustiť pridelenú pozíciu a nechať sa nahradiť iným primerane kvalifikovaným členom letovej posádky.
6. ‚Prestávka‘ je časový úsek v čase letovej služby kratší ako čas odpočinku, ktorý sa považuje za súčasť služby a počas ktorého člen posádky nemusí vykonávať žiadne povinnosti.
7. ‚Neskorý nástup do služby‘ je odloženie plánovaného času letovej služby prevádzkovateľom pred tým, ako člen posádky opustí miesto odpočinku.
8. ‚Nepravidelný rozvrh služieb‘ je rozpis služieb člena posádky, ktorý zahŕňa čas letovej služby alebo kombináciu časov letovej služby, ktoré zasahujú, začínajú alebo končia počas akéhokoľvek časového úseku dňa alebo noci v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a tak naruša možnosť spánku počas optimálneho času na spánok. Rozvrh služieb môže byť nepravidelný v dôsledku skorého začiatku alebo neskorého konca služby alebo v dôsledku nočných služieb.
  - a) ‚Skorý typ‘ nepravidelného rozvrhu služieb je:
    - i) pokiaľ ide o ‚skorý začiatok‘, čas v službe začínajúci v časovom úseku od 5.00 hod. do 5.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a
    - ii) pokiaľ ide o ‚neskorý koniec‘, čas v službe končiaci v časovom úseku od 23.00 hod. do 1.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.
  - b) ‚Neskorý typ‘ nepravidelného rozvrhu služieb je:
    - i) pokiaľ ide o ‚skorý začiatok‘, čas v službe začínajúci v časovom úseku od 5.00 hod. do 6.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a
    - ii) pokiaľ ide o ‚neskorý koniec‘, čas v službe končiaci v časovom úseku od 0.00 hod. do 1.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.
9. ‚Nočná služba‘ je čas v službe zasahujúci do akéhokoľvek časového úseku od 2.00 hod. do 4.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.
10. ‚Služba‘ je akákoľvek úloha, ktorú člen posádky vykonáva pre prevádzkovateľa vrátane letovej služby, administratívnej práce, poskytovania alebo absolvovania výcviku a preskúšania, premiestňovania a niektorých prvkov pohotovostnej služby.
11. ‚Čas v službe‘ je časový úsek, ktorý sa začína nástupom do služby alebo začiatkom služby člena posádky na žiadosť prevádzkovateľa a končí sa, keď dotyčná osoba nemá žiadne povinnosti vrátane služby po lete.
12. ‚Čas letovej služby‘ je časový úsek, ktorý sa začína, keď člen posádky musí nastúpiť do služby, ktorá zahŕňa sektor alebo sériu sektorov, a končí sa, keď sa lietadlo úplne zastaví a vypne všetky motory na konci posledného sektora, počas ktorého člen posádky vykonával služobné povinnosti.
13. ‚Letový čas‘ je v prípade letúnov a turistických motorových klzákov čas od prvého pohybu lietadla z jeho parkovacieho miesta s cieľom vzlietnuť až do jeho úplného zastavenia na určenom parkovacom mieste a vypnutia všetkých motorov alebo vrtúľ.
14. ‚Domáca základňa‘ je miesto, ktoré členovi posádky určí prevádzkovateľ a z ktorého sa členovi posádky bežne začína a končí čas v službe alebo séria časov v službe a kde prevádzkovateľ za normálnych podmienok nie je zodpovedný za ubytovanie daného člena posádky.
15. ‚Miestny deň‘ je časový úsek v trvaní 24 hodín, ktorý sa začína o 0.00 hod. miestneho času.

16. ‚Miestna noc‘ je časový úsek v trvaní 8 hodín medzi 22.00 hod. a 8.00 hod. miestneho času.
17. ‚Službukonajúci člen posádky‘ je člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti na palube lietadla v rámci sektora.
18. ‚Premiestňovanie‘ znamená premiestnenie člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti, z jedného miesta na druhé na príkaz prevádzkovateľa, okrem:
- času stráveného cestovaním zo súkromného miesta odpočinku na určené miesto nástupu do služby na domácej základni a späť, a
  - času stráveného miestnou prepravou z miesta odpočinku na miesto začiatku výkonu služby a späť.
19. ‚Zariadenie na odpočinok‘ je lôžko alebo sedadlo s opierkou na nohy a chodidlá vhodné na spánok člena posádky na palube lietadla.
20. ‚Rezervná služba‘ je časový úsek, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bol člen posádky k dispozícii na účely pridelenia na čas letovej služby, premiestnenia alebo výkonu iných služobných povinností, oznámený aspoň 10 hodín vopred.
21. ‚Čas odpočinku‘ je nepretržitý, neprerušovaný a presne určený časový úsek po službe alebo pred službou, počas ktorého člen posádky nemá žiadne služobné povinnosti a nie je v pohotovostnej ani v rezervnej službe.
22. ‚Rotácia‘ je služba alebo séria služieb vrátane aspoň jednej letovej služby a časov odpočinku mimo domácej základne, ktorá sa začína na domácej základni a končí sa pri návrate na domácu základňu na účely času odpočinku, počas ktorého už prevádzkovateľ nie je zodpovedný za ubytovanie člena posádky.
23. ‚Jeden deň voľna‘ je na účely súladu s ustanoveniami smernice Rady 2000/79/ES (\*) čas voľna bez pohotovostnej služby zahŕňajúci jeden deň a dve miestne noci, ktorý je oznámený vopred. Čas odpočinku môže byť súčasťou jedného dňa voľna.
24. ‚Sektor‘ je úsek času letovej služby medzi prvým pohybom lietadla s cieľom vzlietnuť až po jeho úplné zastavenie po pristátí na určenom mieste parkovania.
25. ‚Pohotovostná služba‘ je vopred oznámený a presne určený časový úsek, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bol člen posádky k dispozícii na účely pridelenia na let, premiestnenia alebo výkonu iných povinností a ktorý nie je prerušený časom odpočinku.
26. ‚Letisková pohotovosť‘ je pohotovostná služba vykonávaná na letisku.
27. ‚Iná pohotovosť‘ je pohotovostná služba buď doma alebo v primeranom ubytovaní.
28. ‚Obdobie najnižšej dennej výkonnosti (WOCL)‘ je časový úsek od 2.00 hod do 5.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.

#### **ORO.FTL.110 Zodpovednosti prevádzkovateľa**

Prevádzkovateľ:

- a) zverejní rozpisy služieb v dostatočnom predstihu, aby členom posádky umožnil naplánovať si primeraný odpočinok;
- b) zabezpečí také plánovanie časov letových služieb, ktoré zabráni únave členov posádky tak, aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností;
- c) určí taký čas nástupu do služby, ktorý poskytne dostatok času na povinnosti vykonávané na zemi;
- d) zohľadní vzťah medzi frekvenciou a modelom striedania časov letovej služby a časov odpočinku a zväzi kumulatívny účinok dlhého času v službe v kombinácii s minimálnym časom odpočinku;
- e) rozdelí modely služby tak, aby zabránil takým javom, ako je striedanie dennej a nočnej služby, ktoré vedú k vážnemu narušeniu zavedených stereotypov striedania spánku a práce;

(\*) Ú. v. ES L 302, 1.12.2000, s. 57.

- f) v súlade s ARO.OPS.230 plní ustanovenia, ktoré sa týkajú nepravidelných rozvrhov služieb;
- g) poskytne členom posádky dostatočne dlhý čas na odpočinok, aby mohli prekonať účinky predchádzajúcej služby a dostatočne si odpočinuli pred začiatkom ďalšieho času letovej služby;
- h) naplánuje pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie a oznámi ich členom posádky s dostatočným predstihom;
- i) naplánuje letové služby tak, aby boli ukončené v prípustnom čase letovej služby, pričom vezme do úvahy čas potrebný na splnenie predletových povinností, čas sektora a čas potrebný na začatie spätočného letu;
- j) zmení rozvrh služieb a/alebo zloženie posádky, ak skutočná prevádzka presahuje maximálny čas letovej služby pri viac než 33 % letových služieb podľa daného rozvrhu služieb v priebehu sezóny, pre ktorú bol rozvrh služieb zostavený.

#### **ORO.FTL.115 Zodpovednosti člena posádky**

Členovia posádky:

- a) dodržiavajú bod CAT.GEN.MPA.100 písm. b) prílohy IV (časť CAT) a
- b) optimálnym spôsobom využijú možnosti a zariadenia na odpočinok, ktoré majú k dispozícii, a riadne si naplánujú a využijú čas odpočinku.

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

- a) Ak sa v tejto podčasti alebo príslušnej certifikačnej špecifikácii vyžaduje riadenie rizík spojených s únavou (FRM), prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava FRM ako neoddeliteľnú súčasť svojho systému riadenia. FRM zabezpečí súlad so základnými požiadavkami stanovenými v bodoch 7.f, 7.g a 8.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. Opis FRM sa nachádza v prevádzkovej príručke.
- b) FRM, ktoré bolo vypracované, zavedené a je udržiavané, zabezpečuje neustále zlepšovanie celkovej účinnosti FRM a obsahuje:
  - 1. opis filozofie a zásad prevádzkovateľa týkajúcich sa FRM, ktoré sa nazývajú program FRM;
  - 2. dokumentáciu procesov FRM vrátane procesu informovania zamestnancov o ich zodpovednostiach a postupu zmeny tejto dokumentácie;
  - 3. vedecké zásady a poznatky;
  - 4. proces identifikácie nebezpečenstva a hodnotenia rizika umožňujúci nepretržité riadenie prevádzkových rizík prevádzkovateľa, ktoré súvisia s únavou člena posádky;
  - 5. proces zmiernovania rizík, ktorý zabezpečí okamžitú realizáciu nápravných opatrení potrebných na účinné zmiernenie rizík prevádzkovateľa súvisiacich s únavou člena posádky a nepretržité monitorovanie a pravidelné hodnotenie zmiernovania rizík spojených s únavou, ktoré je výsledkom týchto opatrení;
  - 6. procesy FRM na zaistenie bezpečnosti;
  - 7. procesy na podporu FRM.
- c) FRM musí zodpovedať schéme špecifikácií letových časov, veľkosti prevádzkovateľa a povahe a zložitosti jeho činností, pričom zohľadňuje nebezpečenstvá a riziká súvisiace s týmito činnosťami a príslušnú schému špecifikácií letových časov.
- d) Prevádzkovateľ zavedie zmiernujúce opatrenia, ak sa procesom FRM na zaistenie bezpečnosti preukáže, že bezpečnosť nie je na požadovanej úrovni.

#### **ORO.FTL.125 Schémy špecifikácií letových časov**

- a) Prevádzkovateľ vypracujú, zavedú a udržiavajú schémy špecifikácií letových časov, ktoré sú primerané vykonávaným druhom prevádzky a ktoré sú v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008, s touto podčasťou a inými uplatniteľnými právnymi predpismi vrátane smernice 2000/79/ES.

- b) Pred ich zavedením musí schémy špecifikácií letových časov schváliť príslušný orgán, a to vrátane akéhokoľvek súvisiaceho FRM, ak sa vyžaduje.
- c) Na účely preukázania súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a touto podčasťou prevádzkovateľ uplatňuje príslušné certifikačné špecifikácie, ktoré prijala agentúra. Ak sa chce prevádzkovateľ v súlade s článkom 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 odchýliť od týchto certifikačných špecifikácií, poskytne ako alternatívu príslušnému orgánu úplný opis zamýšľanej odchýlky ešte pred jej zavedením. Tento opis musí zahŕňať všetky revízie príručiek alebo postupov, ktoré môžu byť relevantné, ako aj hodnotenie, ktoré preukáže splnenie požiadaviek nariadenia (ES) č. 216/2008 a tejto podčasti.
- d) Na účely bodu ARO.OPS.235 písm. d) prevádzkovateľ do 2 rokov od zavedenia odchýlky alebo výnimky zhromaždí údaje o poskytnutej odchýlke alebo výnimke a vykoná analýzu týchto údajov s použitím vedeckých zásad a s cieľom posúdiť účinky odchýlky alebo výnimky na únavu posádky. Táto analýza sa poskytne príslušnému orgánu v podobe správy.

## ODDIEL 2

### Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy

#### ORO.FTL.200 Domáca základňa

Prevádzkovateľ každému členovi posádky určí domácu základňu.

#### ORO.FTL.205 Čas letovej služby

a) Prevádzkovateľ:

- vymedzí časy nástupu do služby primerané pre všetky jednotlivé prevádzky, pričom zohľadní ORO.FTL.110 písm. c);
- zavedie postupy, v ktorých stanoví, ako veliteľ lietadla v prípade osobitných okolností, ktoré môžu mať za následok extrémnu únavu, a po porade s dotknutými členmi posádky skráti skutočný čas letovej služby a/alebo predĺži čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.

b) Maximálny čas základnej dennej letovej služby

- Maximálny čas dennej letovej služby bez predĺženia v prípade aklimatizovaných členov posádky musí byť v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 2

#### Maximálny čas dennej letovej služby – aklimatizovaní členovia posádky

Začiatok času letovej služby v referenčnom čase	1 – 2 sektory	3 sektory	4 sektory	5 sektorov	6 sektorov	7 sektorov	8 sektorov	9 sektorov	10 sektorov
6.00 – 13.29	13.00	12.30	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00
13.30 – 13.59	12.45	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00
14.00 – 14.29	12.30	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00
14.30 – 14.59	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00
15.00 – 15.29	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00
15.30 – 15.59	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00	9.00
16.00 – 16.29	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00	9.00
16.30 – 16.59	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00	9.00	9.00
17.00 – 4.59	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00
5.00 – 5.14	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00
5.15 – 5.29	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00
5.30 – 5.44	12.30	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00
5.45 – 5.59	12.45	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00



2. Maximálny čas dennej letovej služby v prípade, že stav aklimatizácie členov posádky nie je známy, musí byť v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 3

**Členovia posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy**

Maximálny čas dennej letovej služby podľa sektorov						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00

3. Maximálny čas dennej letovej služby v prípade, že stav aklimatizácie členov posádky nie je známy, a prevádzkovateľ zaviedol FRM, musí byť v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 4

**Členovia posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy, v rámci FRM**

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

Maximálny čas dennej letovej služby podľa sektorov						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00

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

Ak palubní sprievodcovia potrebujú na svoju predletovú inštrukciú pre rovnaký sektor alebo sériu sektorov viac času než letová posádka, čas letovej služby palubných sprievodcov môže byť predĺžený o rozdiel medzi časom nástupu palubných sprievodcov a časom nástupu letovej posádky do služby. Tento rozdiel nesmie prekročiť 1 hodinu. Maximálny čas dennej letovej služby palubných sprievodcov je založený na čase, v ktorom do letovej služby nastupuje letová posádka, čas letovej služby sa však začína nástupom palubných sprievodcov do služby.

- d) Maximálny čas dennej letovej služby v prípade aklimatizovaných členov posádky s predĺženiami bez odpočinku počas letu

1. Maximálny čas dennej letovej služby môže byť predĺžený až o 1 hodinu, avšak nie viac než dvakrát v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní. V takom prípade:

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

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

2. Ak sa predĺženie využije v prípade po sebe nasledujúcich letových služieb, dodatočný odpočinok pred letom a odpočinok po lete medzi dvoma predĺženými letovými službami podľa požiadaviek uvedených v pododseku 1 musia na seba nadväzovať.

3. Využitie predĺžení sa plánuje vopred a obmedzuje sa na najviac:

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

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

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

4. Predĺženie maximálneho času základnej dennej letovej služby bez odpočinku počas letu sa nesmie kombinovať s predĺženiami v dôsledku odpočinku počas letu alebo rozdelenej služby v priebehu rovnakého času v službe.

5. V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú obmedzenia predĺženia maximálneho času základnej dennej služby v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky, pričom sa zohľadní:

- i) počet sektorov, cez ktoré sa letí, a
- ii) čas zasahujúci do obdobia najnižšej dennej výkonnosti.

e) Maximálny čas základnej dennej letovej služby s predĺženiami v dôsledku odpočinku počas letu

V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú podmienky predĺženia maximálneho času základnej dennej letovej služby s odpočinkom počas letu v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky, pričom sa zohľadní:

- i) počet sektorov, cez ktoré sa letí;
- ii) minimálny čas odpočinku počas letu pre každého člena posádky;
- iii) druh zariadení na odpočinok počas letu a
- iv) posilnenie základnej letovej posádky.

f) Nepredvídané okolnosti počas letu – rozhodnutie veliteľa

1. Podmienky, za ktorých môže veliteľ v prípade nepredvídaných okolností počas letu, ktoré sa začínajú v čase nástupu do služby alebo po nástupe do služby, zmeniť obmedzenia času letovej služby, času v službe a času odpočinku, musia byť v súlade s týmito požiadavkami:

- i) maximálny čas dennej letovej služby po uplatnení písmen b) a e) bodu ORO.FTL.205 alebo bodu ORO.FTL.220 nemôže byť predĺžený o viac ako 2 hodiny; v prípade posilnenej letovej posádky môže byť maximálny čas letovej služby predĺžený najviac o 3 hodiny;
- ii) ak sa v záverečnom sektore v čase letovej služby po vzlete vyskytnú nepredvídané okolnosti, ktoré vedú k prekročeniu povoleného predĺženia letovej služby, let môže pokračovať až do plánovaného alebo náhradného cieľového letiska a
- iii) čas odpočinku nasledujúci po čase letovej služby je možné skrátiť, nesmie však byť kratší než 10 hodín.

2. V prípade nepredvídaných okolností, ktoré môžu viesť k extrémnej únave, veliteľ skráti skutočný čas letovej služby a/alebo predĺži čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.

3. Pred prijatím týchto zmien podľa pododsekov 1 a 2 sa veliteľ informuje o stave bdlosti všetkých členov posádky.

4. V prípade, že veliteľ rozhodol o predĺžení času letovej služby alebo skrátení času odpočinku, predloží prevádzkovateľovi správu.

5. Ak predĺženie času letovej služby alebo skrátenie času odpočinku prekročí 1 hodinu, prevádzkovateľ ku kópii tejto správy pripojí svoje pripomienky a zašle ju do 28 dní po udalosti príslušnému orgánu.

6. Prevádzkovateľ pre prípady prijatia rozhodnutí opísaných v tomto ustanovení zavedie nerepresívny postup, ktorý opíše v prevádzkovej príručke.

g) Nepredvídané okolnosti počas letu – neskorý nástup do služby

Prevádzkovateľ v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky stanoví v prevádzkovej príručke postupy pre prípady neskorého nástupu do služby pri výskyte nepredvídaných okolností.

**ORO.FTL.210 Letový čas a čas v službe**

- a) Celkový čas v službe, ktorou môže byť poverený člen posádky, nesmie prekročiť:
1. 60 hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní;
  2. 110 hodín služby v priebehu 14 po sebe nasledujúcich dní a
  3. 190 hodín služby v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní, pričom je potrebné zachovať jej maximálne možné rovnomerné rozloženie počas tohto obdobia.
- b) Celkový letový čas v sektoroch, počas ktorých jednotlivý člen posádky vykonáva povinnosti ako službukonajúci člen posádky, nesmie prekročiť:
1. 100 hodín letového času v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní;
  2. 900 hodín letového času v kalendárnom roku a
  3. 1 000 hodín letového času v priebehu 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov.
- c) Služba po lete je súčasťou času v službe. Prevádzkovateľ vo svojej prevádzkovej príručke stanoví minimálny čas na výkon služby po lete.

**ORO.FTL.215 Premiestňovanie**

Ak prevádzkovateľ premiestňuje člena posádky, uplatňujú sa tieto pravidlá:

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

**ORO.FTL.220 Rozdelená služba**

Podmienky na predĺženie maximálneho času základnej dennej letovej služby z dôvodu prestávok na zemi musia byť v súlade s týmito pravidlami:

- a) V schémach špecifikácií letových časov sa v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky stanovujú tieto prvky rozdelenej služby:
1. minimálne trvanie prestávky na zemi a
  2. možnosť predĺženia času letovej služby stanoveného v bode ORO.FTL.205 písm. b) s prihliadnutím na trvanie prestávky na zemi, zariadenia na odpočinok, ktoré majú členovia posádky k dispozícii, a ostatné súvisiace faktory.
- b) Prestávka na zemi sa v celom rozsahu považuje za čas letovej služby.
- c) Rozdelená služba nesmie nasledovať po skrátenom odpočinku.

**ORO.FTL.225 Pohotovostná služba a služba na letisku**

Ak prevádzkovateľ poverí členov posádky výkonom pohotovostnej služby alebo akejkoľvek služby na letisku, v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky sa uplatňujú tieto pravidlá:

- a) Pohotovostná služba a akákoľvek služba na letisku sa uvedie v rozpise služieb a čas začiatku a konca pohotovostnej služby sa vymedzí a oznámi dotýčným členom posádky vopred, aby si mohli naplánovať dostatočný odpočinok.
- b) Za vykonávanie pohotovostnej služby na letisku sa považuje čas od nástupu člena posádky do služby v mieste nástupu do služby až do konca oznámeného času pohotovostnej služby na letisku.
- c) Pohotovostná služba na letisku sa na účely bodov ORO.FTL.210 a ORO.FTL.235 v celom rozsahu považuje za čas v službe.
- d) Akákoľvek služba na letisku sa v celom rozsahu považuje za čas v službe a čas letovej služby sa v celom rozsahu započítava od nástupu do služby na letisku.

- e) Prevádzkovateľ poskytne členovi posádky v pohotovostnej službe na letisku ubytovanie.
- f) V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú tieto prvky:
1. maximálne trvanie akejkoľvek pohotovostnej služby;
  2. vplyv času stráveného v pohotovostnej službe na maximálny čas letovej služby, ktorý môže byť pridelený, s prihliadnutím na zariadenia, ktoré majú členovia posádky k dispozícii na odpočinok a na iné súvisiace faktory, ako napríklad:
    - potreba okamžitej pripravenosti člena posádky,
    - zasahovanie pohotovostnej služby do spánku a
    - včasné oznámenie, ktoré umožní spánok medzi povolaním do služby a prideleným časom letovej služby;
  3. minimálny čas odpočinku po pohotovostnej službe, v rámci ktorej členovi posádky nie je pridelená letová služba;
  4. spôsob, akým sa čas strávený v pohotovostnej službe okrem pohotovostnej služby na letisku započítava na účely kumulatívnych časov služby.

#### **ORO.FTL.230 Rezervná služba**

Ak prevádzkovateľ poverí členov posádky vykonávaním rezervnej služby, v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky musia byť splnené tieto požiadavky:

- a) Rezervná služba musí byť uvedená v rozpise služieb.
- b) V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú tieto prvky:
1. maximálne trvanie jednej rezervnej služby;
  2. počet po sebe nasledujúcich dní rezervnej služby, ktoré je možné členovi posádky prideliť.

#### **ORO.FTL.235 Čas odpočinku**

- a) Minimálny čas odpočinku na domácej základni
1. Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína na domácej základni, musí trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas v službe alebo 12 hodín, podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší.
  2. Odchylné od bodu 1. sa uplatňuje minimálny čas odpočinku uvedený v písmene b), ak prevádzkovateľ členovi posádky poskytne vhodné ubytovanie na domácej základni.
- b) Minimálny čas odpočinku mimo domácej základne

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

- c) Skrátený odpočinok

Odchylné od písmen a) a b) sa v schémach špecifikácií letových časov môžu minimálne časy odpočinku skrátiť v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky a s prihliadnutím na tieto prvky:

1. minimálny skrátený čas odpočinku;
2. predĺženie nasledujúceho času odpočinku a
3. skrátenie času letovej služby nasledujúcej po skrátenom odpočinku.

d) Pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie

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

e) V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú dodatočné časy odpočinku v súlade s platnými certifikačnými špecifikáciami na účely kompenzácie:

1. vplyvu rozdielov medzi časovými pásmami a predĺženia času letovej služby;
2. dodatočnej nahromadenej únavy v dôsledku nepravidelného rozvrhu služieb a
3. zmeny domácej základne.

**ORO.FTL.240 Stravovanie**

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

**ORO.FTL.245 Záznamy o domácej základni, letovom čase, čase v službe a čase odpočinku**

a) Prevádzkovateľ počas 24 mesiacov uchováva:

1. Jednotlivé záznamy každého člena posádky vrátane:
  - i) letových časov;
  - ii) začiatku, trvania a konca každej služby a letovej služby;
  - iii) časov odpočinku a dní voľna a
  - iv) pridelenej domácej základne.
2. Záznamy o predĺžených časoch letovej služby a skrátených časoch odpočinku.

b) Prevádzkovateľ na požiadanie predloží kópie jednotlivých záznamov o letovom čase, čase v službe a čase odpočinku:

1. príslušnému členovi posádky a
2. inému prevádzkovateľovi o členovi posádky, ktorý je alebo sa má stať členom posádky príslušného prevádzkovateľa.

c) Záznamy uvedené v bode CAT.GEN.MPA.100 písm. b) bode 5 v súvislosti s členmi posádky, ktorí vykonávajú služobné povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov, sa uchovávajú najmenej počas 24 mesiacov.

**ORO.FTL.250 Školenie na zvládanie únavy**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí členom posádky, zamestnancom zodpovedným za vypracovanie a vedenie rozpisov služieb posádky a príslušným riadiacim pracovníkom úvodný a udržiavací výcvik zvládania únavy.
- b) Tento výcvik je súčasťou výcvikového programu stanoveného prevádzkovateľom, ktorý je opísaný v prevádzkovej príručke. Osnovy výcviku musia zahŕňať možné príčiny a dôsledky únavy a opatrenia, ktoré majú únave zabrániť.“