Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2026/1979

13.11.2026

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2026/1979

ze dne 8. září 2026,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku u provozu aerotaxi a leteckých záchranných služeb a jednopilotního provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na čl. 32 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]) stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu, mezi něž patří omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku pro provozovatele letounů v obchodní letecké dopravě (CAT) v pravidelném a charterovém provozu.

2) V době, kdy byly vypracovány požadavky FTL pro provozovatele obchodní letecké dopravy podle nařízení (EU) č. 965/2012 bylo rozhodnuto, že požadavky FTL u provozu aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotního provozu budou vypracovány později, aby bylo mezitím možné shromáždit vědecké důkazy o faktorech ovlivňujících únavu v těchto druzích provozu.

3) V souladu s čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) č. 965/2012 se na FTL pro provozovatele letounů používaných v obchodní letecké dopravě pro provoz aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotní provoz vztahují požadavky stanovené ve vnitrostátních právních předpisech, na které odkazuje čl. 8 odst. 4 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([3]), a v hlavě Q přílohy III uvedeného nařízení. Tato odchylka by měla zůstat platná, dokud se nezačnou uplatňovat nová opatření v souladu s tímto nařízením.

4) Požadavky hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 byly vypracovány pro účely provozování pravidelných a charterových letů s vícečlennou posádkou. Vztahují se však i na provoz aerotaxi na vyžádání a letecké záchranné služby a jednopilotní provoz, a to i přes rozdíly mezi těmito druhy provozu a provozem s vícečlennou posádkou a rozdíly mezi typy použitých letadel. Hlava Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 podobně nestanoví maximální denní dobu letové služby pro jednopilotní provoz a provoz letecké záchranné služby a neupravuje letovou zálohu, odpočinek za letu ani dělenou službu. Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být změněno tak, aby zahrnovalo adekvátní FTL v obchodní letecké dopravě s letouny v provozu aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotním provozu.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

5) Povaha úkolů pilota v leteckém provozu, jako je aerotaxi a letecká záchranná služba, se výrazně liší od úkolů pilota v pravidelném nebo charterovém provozu, jelikož piloti aerotaxi a záchranné služby provádějí obvykle méně letů, které jsou však delší. Provoz aerotaxi a letecké záchranné služby vyžaduje nepřetržitou činnost, která může zahrnovat práci na směny, noční provoz, nepravidelné a nepředvídatelné letové plány a časté změny časových pásem. Měla by proto být nastolena spravedlivá rovnováha mezi normativními a výkonnostními předpisy, neboť uplatňování podobných pravidel navržených pro provozní prostředí, která se zásadně liší, by bylo v rozporu s cílem zajistit vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Unii.

6) Měla by být zavedena zvláštní zmírňující opatření v souladu s cíli ochrany před riziky stanovenými v čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139, aby byla zohledněna realita provozu v odvětví, a to včetně povahy letů aerotaxi a letecké záchranné služby, které nejsou určeny široké veřejnosti, a typu a rozsahu tohoto provozu, který je méně složitý a je uskutečňován s méně složitými letouny než pravidelný nebo charterový provoz. Každé z těchto zmírňujících opatření by mělo být cílené a řešit zjištěná rizika spojená s únavou vyplývající z konkrétních postupů rozvrhování letů, dob služby nebo režimů odpočinku.

7) Aby členské státy mohly lépe vyhovět konkrétním vnitrostátním ohledům nebo provozní praxi, mělo by jim být dovoleno odchýlit se od některých ustanovení tohoto nařízení nebo od souvisejících certifikačních specifikací tím, že budou moci uplatnit požadavky, jejichž úroveň bezpečnosti je alespoň rovnocenná ustanovením tohoto nařízení. Veškeré odchylky od tohoto nařízení by měly být oznamovány a zpracovávány v souladu s článkem 71 a čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139, což zajistí transparentní a nediskriminační rozhodnutí založená na objektivních kritériích.

8) Pro hladký přechod od aktuálně použitelné hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 a vnitrostátních předpisů členských států by měl být provozovatelům a příslušným úřadům členských států poskytnut dostatek času na aktualizaci jejich provozních dokumentů, zavedení vhodných softwarových nástrojů a vyškolení příslušného personálu, aby mohly těmto novým opatření vyhovět. Datum použitelnosti tohoto nařízení by proto mělo být patřičně odloženo.

9) Body ARO.OPS.235 přílohy II a ORO.FTL.125 přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012 by měly být aktualizovány tak, aby byly v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a aby byly odstraněny zastaralé odkazy, aniž by to mělo negativní hospodářské, sociální nebo správní dopady na členy posádek letadel, provozovatele nebo příslušné úřady. Za účelem podpory vnitrostátních příslušných úřadů při aktualizaci jejich schvalovacích postupů by se tyto body měly vztahovat na pravidelný a charterový provoz ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

10) Stávající regulační rámec sice již vyžaduje, aby příslušné úřady členských států monitorovaly nahlášené bezpečnostní události v civilním letectví a přijímaly opatření v návaznosti na ně, aby však byla zajištěna co nejvyšší úroveň bezpečnosti letectví a zmírněna rizika spojená s únavou, je důležité, aby provádění těchto nových pravidel aktivně sledovaly členské státy a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), která je podle čl. 85 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 zmocněna provádět kontroly a další monitorovací činnosti s cílem zajistit jednotné uplatňování uvedeného nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

11) Opatření stanovená tímto nařízením vycházejí ze stanoviska č. 02/2026 ([4]) vydaného agenturou v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022026.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1) v čl. 2 prvním pododstavci se doplňují body 16, 17 a 18, které znějí:

„16) „letem letecké záchranné služby (AEMS)“ let s letounem, u něhož je zásadní okamžitá a rychlá přeprava a který má všechny tyto vlastnosti:

a) jeho účelem je zprostředkovat neodkladnou zdravotnickou pomoc přepravou jedné či více dále uvedených kategorií osob nebo materiálu:

i) zdravotnického personálu;

ii) zdravotnického materiálu (vybavení, krve, orgánů, léků);

iii) nemocných nebo zraněných osob a dalších přímo dotčených osob;

b) zahrnuje letové úseky uskutečněné s cílem přemístit letoun za účelem přepravy osob uvedených v písm. a) bodech i) nebo iii) nebo zdravotnického materiálu uvedeného v písm. a) bodě ii) nebo navrátit letoun na provozní základnu letecké záchranné služby;

17) „pravidelným provozem“ sled letů, které mají všechny tyto vlastnosti:

i) na každém letu jsou k dispozici místa pro cestující nebo kapacita k přepravě nákladu nebo pošty, které si veřejnost může individuálně zakoupit buď přímo od leteckého dopravce, nebo od jeho pověřených zástupců;

ii) let je provozován tak, aby obsluhoval dopravu mezi dvěma nebo více stejnými letišti jedním z těchto způsobů:

— podle zveřejněného letového řádu,

— lety jsou tak pravidelné nebo časté, že tvoří patrný systematický sled;

18) „charterovým provozem“ nepravidelná obchodní letecká doprava na vyžádání s letounem s MOPSC 20 nebo větší.“;

2) článek 8 se nahrazuje tímto:

„*Článek 8*

Omezení doby letové služby

1. Na provoz letounů v CAT pro účel pravidelného a charterového provozu se vztahují požadavky hlavy FTL (A) přílohy III. Na provoz letounů v CAT pro účel provozu letecké záchranné služby a aerotaxi se vztahují požadavky hlavy FTL (B) přílohy III.

2. Pokud jde o omezení doby letové služby a požadavků na dobu odpočinku, provoz vrtulníků v CAT musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti.

3. Pokud jde o omezení doby letové služby, neobchodní provoz, včetně zvláštního neobchodního provozu, složitých motorových letounů a vrtulníků, jakož i zvláštní obchodní provoz letounů a vrtulníků musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, v souladu s vnitrostátními právními předpisy místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.

4. Pokud jde o omezení doby letové služby, provozovatel IAM musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, v souladu s vnitrostátními právními předpisy místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.“;

3) v článku 9b se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Agentura a příslušné úřady členských států monitorují účinnost omezení doby letové služby a služby a požadavků na dobu odpočinku stanovených v tomto nařízení.“;

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 15. října 2028.

Příloha I a bod 4 přílohy II se však použijí ode dne 3. prosince 2026.

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

V Bruselu dne 8. září 2026.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

V příloze II (část ARO) nařízení (EU) č. 965/2012 se bod ARO.OPS.235 nahrazuje tímto:

„**ARO.OPS.235 Schvalování individuálních plánů specifikací doby letu (IFTSS) provozovatelů letounů v CAT**

a) Příslušný úřad schválí individuální plán specifikací doby letu (IFTSS) provozovatele letounů v CAT, pokud dojde k závěru, že tento plán splňuje všechny tyto podmínky:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;

2) splňuje příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a příslušná prováděcí pravidla k uvedenému nařízení;

3) je v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi;

4) je v souladu s jinými použitelnými vnitrostátními právními předpisy, které vyplývají z provedení směrnice 2000/79/ES ve vnitrostátním právu.

b) Pokud příslušný úřad hodlá schválit plán IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací přijatých agenturou, vyžádá si nejprve stanovisko agentury v souladu s čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139. Agentura vydá stanovisko do tří měsíců od obdržení veškeré nezbytné dokumentace od příslušného úřadu.

c) Příslušný úřad a dotčený provozovatel zohlední stanovisko agentury přijaté podle čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139. Před schválením plánu IFTSS uvedeného v písmenu b) příslušný úřad zajistí, aby provozovatel posoudil a zmírnil související rizika spojená s únavou na přijatelnou úroveň.

d) Po počáteční době použitelnosti se schválený plán IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací přijatých agenturou, posoudí s cílem určit, zda by tyto odchylky měly být potvrzeny, nebo změněny. Příslušný úřad a agentura provedou nezávislé posouzení na základě informací poskytnutých provozovatelem. Posouzení musí být přiměřené, transparentní a založené na vědeckých zásadách a poznatcích.“

PŘÍLOHA II

Příloha III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) název hlavy FTL se nahrazuje tímto:

„HLAVA FTL (A):

OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU PRO PRAVIDELNÝ A CHARTEROVÝ PROVOZ LETOUNŮ“;

2) bod ORO.FTL.100 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FTL.100 Oblast působnosti**

Tato hlava stanoví požadavky, které má splňovat letecký provozovatel a členové jeho letových posádek a palubní průvodčí (posádky letadel) v souvislosti s omezeními doby letové služby a služby a s požadavky na odpočinek pro posádku, která je přidělena k letecké obchodní dopravě s letouny pro účely pravidelného a charterového provozu.“;

3) bod ORO.FTL.120 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FTL.120 Systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS)**

a) Pokud tato hlava nebo použitelné certifikační specifikace vyžadují systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS), provozovatel zřídí, zavede a udržuje FRMS jako nedílnou součást svého systému řízení. Systém řízení rizik spojených s únavou je popsán v samostatné příručce nebo v provozní příručce.

b) Systém řízení rizik spojených s únavou zajišťuje průběžné zlepšování celkové účinnosti provozovatelova řízení rizik spojených s únavou a zahrnuje všechny tyto prvky:

1) popis všeho níže uvedeného:

i) přístupů, zásad a odpovědnosti provozovatele, pokud jde o systém řízení rizik spojených s únavou, označovaných společně jako „politika FRMS“;

ii) zapojení a odpovědnosti vedení, posádek letadel a dalšího personálu, pokud jde o systém řízení rizik spojených s únavou;

iii) specializovaných struktur FRMS, včetně akční skupiny zabývající se vlivem únavy na bezpečnost (FSAG), a jejich úloh;

2) dokumentaci všech procesů FRMS včetně procesu seznamování členů posádky letadla a jiného personálu s jejich odpovědností a postup pro změny této dokumentace;

3) vědecké principy a poznatky;

4) identifikaci nebezpečí a proces posouzení rizik, který umožňuje průběžně řídit provozní riziko (rizika), jež provozovateli vzniká (vznikají) v důsledku únavy členů posádek letadel;

5) proces zmírňování rizik, který umožňuje rychle realizovat nápravná opatření nezbytná k účinnému zmírnění rizika (rizik), jež provozovateli vzniká (vznikají) v důsledku únavy členů posádek letadel, a průběžně sledovat a pravidelně vyhodnocovat účinnost opatření ke snížení rizik;

6) procesy zajištění bezpečnosti FRMS;

7) procesy propagace FRMS.

c) Systém řízení rizik spojených s únavou odpovídá provozovatelovu individuálnímu plánu specifikací doby letu, velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností a zohledňuje nebezpečí a související rizika nedílně spojená s těmito činnostmi.

d) Provozovatel přijme opatření ke zmírnění rizik, jakmile z procesu zajištění bezpečnosti FRMS vyplyne, že výsledky v oblasti bezpečnosti nejsou na požadované úrovni.“;

4) bod ORO.FTL.125 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FTL.125 Individuální plán specifikací doby letu (IFTSS) provozovatelů pravidelných a charterových letů**

a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje individuální plán specifikací doby letu (IFTSS), který:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;

2) splňuje příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a příslušná prováděcí pravidla k uvedenému nařízení;

3) je v souladu s jinými použitelnými právními předpisy, včetně použitelných vnitrostátních právních předpisů, které vyplývají z provedení směrnice 2000/79/ES ve vnitrostátním právu.

b) K prokázání souladu s písmenem a) použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou.

1) Alternativně, pokud se provozovatel hodlá odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, předloží příslušnému úřadu spolu s žádostí o schválení plánu IFTSS soubor důkazů o bezpečnosti, který obsahuje všechny tyto prvky:

i) podrobný popis navrhované odchylky;

ii) posouzení souvisejících rizik spojených s únavou a příslušných zmírňujících opatření k zajištění toho, že riziko zůstane na přijatelné úrovni;

iii) veškeré relevantní změny příruček nebo postupů.

Pokud se provozovatel hodlá odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, musí příslušnému úřadu rovněž prokázat, že řádně zohlednil stanovisko agentury vydané v souladu s čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139.

c) Před svým zavedením musí být plán IFTSS – tam, kde je to vyžadováno, včetně systému FRMS nebo vhodného řízení rizik spojených s únavou (FRM) – schválen příslušným úřadem v souladu s bodem ARO.OPS.235 přílohy II (část ARO).

d) Pro účely posouzení uvedeného v bodě ARO.OPS.235 písm. d) přílohy II (část ARO) provozovatel do dvou let od zavedení plánu IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, shromažďuje údaje týkající se schválené odchylky a analyzuje je pomocí vědecky podložených zásad s cílem posoudit její účinky na únavu posádek letadel. Výsledky této analýzy se předloží příslušnému úřadu v podobě zprávy.“;

5) v bodě ORO.FTL.205 písm. b) se doplňují nové body 4 a 5, které znějí:

„4) Maximální základní denní doba letové služby aklimatizovaného člena posádky letadla, který pracuje s jednopilotní letovou posádkou, se rovná jedné z níže uvedených hodnot:

1) pokud doba letu každého úseku letu není delší než čtyři hodiny s autopilotem a dvě hodiny bez autopilota, stanoví se v souladu s následující tabulkou:

Tabulka 5

Maximální základní denní doba letové služby – aklimatizovaný člen posádky – jednopilotní provoz

Začátek doby letové služby v referenčním čase	Doba letové služby v hodinách						
	Až 4 úseky letu	5 úseků letu	6 úseků letu	7 úseků letu	8 úseků letu	9 úseků letu	10 nebo více úseků letu
0600–0659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
0700–0759	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00

Začátek doby letové služby v referenčním čase	Doba letové služby v hodinách						
	Až 4 úseky letu	5 úseků letu	6 úseků letu	7 úseků letu	8 úseků letu	9 úseků letu	10 nebo více úseků letu
0800–1259	11:00	10:15	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00
1300–1429	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00
1430–1659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
1700–2159	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
2200–0359	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
0400–0559	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00

2) anebo činí 10 hodin bez ohledu na počet letových úseků, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

A) celý let se uskutečňuje v rozmezí od 0700 do 2159 hodin;

B) let se uskutečňuje v podmínkách VFR;

C) let se uskutečňuje mezi předem vybranými letišti;

D) každý letový úsek trvá jednu hodinu nebo méně.

5) Maximální základní denní doba letové služby člena posádky v neznámém stavu aklimatizace, který pracuje s jednopilotní letovou posádkou, činí osm hodin.“;

6) v bodě ORO.FTL.205 písm. e) se název nahrazuje tímto:

„e) Maximální denní doba letové služby s prodlouženími z důvodu odpočinku za letu v letovém provozu, za něhož se letová posádka skládá nejméně ze dvou pilotů“;

7) v bodě ORO.FTL.205 písm. f) se název nahrazuje tímto:

„f) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu, za něhož se letové posádky skládají nejméně ze dvou pilotů – pravomoc velitele letadla“;

8) v článku ORO.FTL.205 se doplňuje nové písmeno fa), které zní:

„fa) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu, za něhož se letová posádka skládá z jednoho pilota – pravomoc velitele letadla

Velitel letadla smí upravit omezení doby letové služby, služby a dobu odpočinku v případě nepředvídaných okolností, o nichž byl informován při hlášení do služby nebo po něm, a to takto:

1) Maximální základní denní dobu letové služby člena posádky letadla, který pracuje s jednopilotní letovou posádkou, jak je uvedeno v bodě ORO.FTL.205 písm. b) bodě 4 nebo 5, lze prodloužit až o jednu hodinu.

2) Jestliže během posledního letového úseku v rámci doby letové služby se povolené prodloužení uvedené v bodě 1 překročí kvůli nepředvídaným okolnostem po vzletu, může let pokračovat na plánované letiště určení nebo náhradní letiště.

3) Doba odpočinku mimo mateřské letiště předcházející době letové služby může být zkrácena, ale nesmí být kratší než 10 hodin.

4) V případě nepředvídaných okolností, které by mohly vést k těžké únavě, velitel letadla zkrátí skutečnou dobu letové služby nebo prodlouží dobu odpočinku, nebo obojí, aby byl eliminován jakýkoli nepříznivý vliv na bezpečnost letu.

5) Pokud velitel letadla na základě své pravomoci rozhodl o prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku, podá o tom hlášení provozovateli. Pokud je doba odpočinku zkrácena o více než jednu hodinu, předloží provozovatel příslušnému úřadu do 28 dnů od události kopii hlášení včetně svého vyjádření.

6) Provozovatel zavede politiku bez kárné odpovědnosti, pokud jde o výkon či nevýkon pravomoci velitele letadla za nepředvídaných okolností.“;

9) v bodě ORO.FTL.240 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Během doby letové služby musí mít členové posádky letadla příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo jakémukoli zhoršení jejich výkonnosti, zejména pokud je doba letové služby delší než šest hodin, nebo pět hodin v jednopilotním provozu.“;

10) doplňuje se nová hlava FTL (B), která zní:

„HLAVA FTL (B):

OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU PRO PROVOZ LETOUNŮ LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY A AEROTAXI

ORO.FTL.101 Oblast působnosti

Tato hlava stanoví požadavky, které musí splňovat letecký provozovatel a členové jeho letových posádek a palubní průvodčí (posádky letadel) v souvislosti s omezeními doby letové služby a služby a s požadavky na odpočinek pro posádku letadla, která je přidělena k letecké obchodní dopravě v letounech pro účel letecké záchranné služby (AEMS) a aerotaxi, včetně letů vracejících se na stejné místo (lety z bodu A do bodu A).

ORO.FTL.106 Definice

a) V oblasti provozu letecké záchranné služby a aerotaxi se použijí pojmy definované v bodě ORO.FTL.105, vyjma pojmů definovaných v bodě ORO.FTL.105 podbodech 1, 2, 5 a 18.

b) Navíc k definicím v písmenu a) se použijí tyto definice:

1) „aklimatizovaným“ se rozumí stav, ve kterém je cirkadiánní rytmus člena posádky letadla synchronizován s konkrétním časovým pásmem – buď s aktuálním časovým pásmem, ve kterém se člen posádky letadla fyzicky nachází, nebo s předchozím časovým pásmem, na které zůstává biologicky nastaven z důvodu nedostatku času nebo odpočinku k přizpůsobení se aktuálnímu časovému pásmu.

Pro výpočet maximální denní doby letové služby se člen posádky letadla považuje za aklimatizovaného na časové pásmo mateřského letiště na začátku letového turnusu a poté v souladu s hodnotami v tabulce 1a:

Tabulka 1a:

Rozdíl (h) mezi časovým pásmem referenčního času (*) a časovým pásmem, ve kterém začíná příští služba	Doba (h), která uplynula od hlášení do služby v referenčním čase				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 a < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 a ≤ 6	B	X	D	D	D

Rozdíl (h) mezi časovým pásmem referenčního času (*) a časovým pásmem, ve kterém začíná příští služba	Doba (h), která uplynula od hlášení do služby v referenčním čase				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 a ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 a ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) „B“ znamená, že člen posádky letadla je aklimatizován na časové pásmo referenčního času.

„D“ znamená, že člen posádky letadla je aklimatizován na časové pásmo, v němž tento člen posádky letadla začíná plnit svou příští službu letového turnusu.

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

(*) Když se posádky letadel během letového turnusu aklimatizují na časové pásmo, v němž začínají svou příští službu, stává se toto časové pásmo novým časovým pásmem referenčního času. Stav aklimatizace pro následné služby v rámci letového turnusu se pak určí v souladu s tabulkou 1a tak, že se původní časové pásmo referenčního času nahradí novým;

2) „referenčním časem“ se rozumí buď místní čas v místě hlášení do služby na mateřském letišti, kde se člen posádky považuje za aklimatizovaného na začátku letového turnusu, nebo místní čas v místě hlášení do služby na posledním místě, kde se člen posádky letadla aklimatizoval během letového turnusu;

3) „zesílenou letovou posádkou“ se rozumí letová posádka, která se skládá z většího než minimálního počtu osob požadovaného pro provoz letadla, takže každý člen letové posádky může opustit svou přidělenou pozici za účelem odpočinku na palubě, zatímco je letadlo ve vzduchu, a být nahrazen jiným vhodně kvalifikovaným členem letové posádky;

4) „východozápadním nebo západovýchodním přechodem“ se rozumí přechod časovým pásmem referenčního času (časové pásmo přechodu) mezi sledem služeb a služebních přestávek ve směru na východ a sledem služeb a služebních přestávek ve směru na západ nebo naopak, přičemž každý tento sled zahrnuje překročení čtyř nebo více časových pásem;

5) „únavou“ se rozumí fyziologický stav snížené duševní nebo fyzické výkonnosti v důsledku nedostatku spánku, prodloužené bdělosti, cirkadiánní fáze nebo pracovní zátěže (duševní nebo tělesná činnost nebo obojí) nebo v důsledku kombinace těchto faktorů, které mohou zhoršit bdělost člena posádky letadla a jeho schopnost plnit služební povinnosti související s bezpečností;

6) „odpočinkem na palubě“ se pro účely prodloužení doby letové služby a letové zálohy rozumí jeden z následujících případů:

   1) časový úsek během doby letu v cestovní fázi letu, během níž je člen posádky letadla, který pracuje se zesílenou letovou posádkou, dočasně uvolněn z plnění veškerých úkolů a odpočívá v zařízení k odpočinku na palubě, které splňuje požadovaný standard;

   2) časový úsek během doby, kdy je letadlo na zemi, během níž je člen posádky letadla dočasně uvolněn z plnění veškerých úkolů a odpočívá v zařízení k odpočinku na palubě, které splňuje požadovaný standard;

7) „přemístěním“ se rozumí jeden z následujících případů:

   1) přesun člena neaktivní posádky z jednoho místa na jiné na příkaz provozovatele, vyjma:

      — doby cesty ze soukromého místa odpočinku do určeného místa hlášení do služby na mateřském letišti a zpět,

      — doby místního přesunu z místa odpočinku do místa nástupu do služby a zpět;

2) let letounu v neobchodním provozu na pokyn provozovatele řízený členem aktivní posádky letadla bezprostředně před prvním letovým úsekem v obchodním provozu nebo bezprostředně po posledním letovém úseku v obchodním provozu;

8) „dělenou službou“ se rozumí doba letové služby, jež zahrnuje jednu přestávku na zemi mezi aktivními letovými úseky, která je dostatečně dlouhá, aby umožnila prodloužení maximální základní denní doby letové služby za stanovených podmínek;

9) „nepředvídanými provozními okolnostmi“ se rozumí nečekané podmínky, které se nedaly rozumně předvídat a kterým se nedalo rozumně přizpůsobit, jako je špatné počasí, porucha vybavení, zpoždění řízení letového provozu, které mohou vést k nezbytným provozním úpravám.

ORO.FTL.111 Odpovědnost provozovatele

Provozovatel:

a) oznamuje rozpisy služeb v předstihu, aby členové posádek měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek;

b) stanoví postup a metodu komunikace se členy posádek, jejímž prostřednictvím jsou oznamovány změny rozpisů služeb a dob odpočinku;

c) zajistí, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádek mohli za všech okolností bez únavy pracovat na uspokojivé úrovni bezpečnosti;

d) s přihlédnutím k povaze a složitosti provozu stanoví a zveřejní doby hlášení do služby a uvolnění ze služby, aby zajistil, že posádky budou mít dostatek času na splnění všech požadovaných předletových a poletových služebních povinností a na zaznamenání skutečných dob hlášení do služby a uvolnění ze služby;

e) bere v úvahu vztah mezi četností a schématem dob letové služby a dob odpočinku a patřičně přihlíží ke kumulativním účinkům výkonu dlouhých dob služby v kombinaci s minimální dobou odpočinku;

f) přiděluje schémata služby, která předcházejí praxi, jež vede k vážnému narušení zaběhlého spánkového a pracovního rytmu, jako je střídání denních a nočních služeb;

g) dodržuje ustanovení týkající se rušivých rozvrhů v souladu s bodem ARO.OPS.230 přílohy II (část ARO);

h) zajišťuje doby odpočinku dostatečně dlouhé na to, aby se členové posádek letadel mohli zotavit z účinků předchozích služeb a byli odpočinutí do začátku následující doby letové služby;

i) plánuje pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a v předstihu je oznamuje členům posádek letadel;

j) plánuje letové služby tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letového úseku a době průletového odbavení letadla;

k) sleduje provozní odolnost rozpisů služeb a podle potřeby upravuje uspořádání posádek letadel;

l) zavede řízení rizik spojených s únavou, které je podporováno buď systémem řízení podle bodu ORO.GEN.200, včetně vhodného řízení rizik spojených s únavou (FRM), je-li to vyžadováno, anebo systémem řízení rizik spojených s únavou (FRMS) podle bodu ORO.FTL.120, je-li to vyžadováno.

ORO.FTL.116 Odpovědnost posádek letadel

a) Posádka letadla plní všechny tyto povinnosti:

1) dodržuje všechna omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku v souvislosti s jejich činnostmi;

2) při výkonu povinností pro více než jednoho provozovatele:

1) vede individuální záznamy o době letové služby a služby a o době odpočinku, jak je uvedeno v příslušných požadavcích FTL;

2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k rozvržení činností v souladu s příslušnými požadavky FTL;

3) optimálně využívá poskytnuté příležitosti a zařízení k odpočinku a řádně plánuje a využívá své doby odpočinku.

b) Posádka letadla službu v letadle nevykoná, pokud ví nebo tuší, že trpí únavou nebo se cítí jinak nezpůsobilá natolik, že by to mohlo ohrozit bezpečnost letu.

c) Posádka letadla v rámci denní služby zaznamená do úřední dokumentace provozovatele skutečnou dobu hlášení do služby a uvolnění ze služby.

ORO.FTL.126 Individuální plán specifikací doby letu (IFTSS) provozovatelů letecké záchranné služby a aerotaxi

a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje individuální plán specifikací doby letu (IFTSS), který:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;

2) splňuje příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a příslušná prováděcí pravidla k uvedenému nařízení;

3) je v souladu s jinými použitelnými právními předpisy, včetně použitelných vnitrostátních právních předpisů, které vyplývají z provedení směrnice 2000/79/ES ve vnitrostátním právu.

b) K prokázání souladu s písmenem a) použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou.

Alternativně, pokud se provozovatel hodlá odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, předloží příslušnému úřadu spolu s žádostí o schválení plánu IFTSS soubor důkazů o bezpečnosti, který obsahuje všechny tyto prvky:

1) podrobný popis navrhované odchylky;

2) posouzení souvisejících rizik spojených s únavou a příslušných zmírňujících opatření k zajištění toho, že riziko zůstane na přijatelné úrovni;

3) veškeré relevantní změny příruček nebo postupů.

Pokud se provozovatel hodlá odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, musí příslušnému úřadu rovněž prokázat, že řádně zohlednil stanovisko agentury vydané v souladu s čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139.

c) Před svým zavedením musí být plán IFTSS – tam, kde je to vyžadováno, včetně FRMS nebo vhodného FRM – schválen příslušným úřadem v souladu s bodem ARO.OPS.235 přílohy II (část ARO).

d) Pro účely posouzení uvedeného v bodě ARO.OPS.235 písm. d) přílohy II (část ARO) provozovatel do dvou let od zavedení plánu IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, shromažďuje údaje týkající se schválené odchylky a analyzuje je pomocí vědecky podložených zásad s cílem posoudit její účinky na únavu posádek letadel. Výsledky této analýzy se předloží příslušnému úřadu v podobě zprávy.

ORO.FTL.201 Mateřské letiště

a) Provozovatel každému členovi posádky letadla přidělí mateřské letiště.

b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví podmínky pro změnu mateřského letiště v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi.

ORO.FTL.206 Doba letové služby

a) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví maximální základní denní dobu letové služby aklimatizované posádky letadla, která pracuje s jednopilotní nebo dvoupilotní letovou posádkou, v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Tato maximální základní denní doba letové služby musí ve všech případech zahrnovat dobu hlášení do služby a počet proletěných letových úseků a nesmí překročit 13 hodin. Provozovatel se může odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, pokud má funkční a účinný systém řízení rizik spojených s únavou podle bodu ORO.FTL.120.

b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví maximální základní denní dobu letové služby posádky letadla v neznámém stavu aklimatizace, která pracuje s jednopilotní nebo dvoupilotní letovou posádkou, v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Maximální základní denní doba letové služby dvoupilotní posádky letadla v neznámém stavu aklimatizace může být prodloužena v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi za předpokladu, že provozovatel má funkční a účinný systém řízení rizik spojených s únavou podle bodu ORO.FTL.120.

c) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví prodlouženou maximální denní dobu letové služby, bez odpočinku na palubě, aklimatizované posádky letadla s dvoupilotní letovou posádkou v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Provozovatel ve všech případech zohlední následující:

1) všechna prodloužení se plánují předem;

2) během sedmi po sobě následujících dnů lze využít nejvýše dvě prodloužení;

3) žádné prodloužení nesmí být delší než jedna hodina;

4) minimální doba předletového a poletového odpočinku se prodlouží o dvě hodiny, nebo se o čtyři hodiny prodlouží doba poletového odpočinku; pokud se prodloužení využije u po sobě jdoucích dob letové služby, musí na sebe dodatečný předletový a poletový odpočinek mezi dvěma prodlouženými dobami letové služby navazovat;

5) prodloužení bez odpočinku na palubě nesmí být kombinováno s prodlouženími v důsledku odpočinku na palubě nebo dělené letové služby během stejné doby služby.

d) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví prodlouženou maximální denní dobu letové služby z důvodu odpočinku na palubě a zesílení minimální letové posádky dvou pilotů v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Provozovatel ve všech případech zohlední následující:

1) míru zesílení minimální letové posádky;

2) druh a standard zařízení k odpočinku na palubě;

3) minimální odpočinek na palubě přidělený každému členu posádky letadla;

4) minimální odpočinek na palubě přidělený každému členu letové posádky, který bude řídit letadlo během konečného přistání;

5) podmínky, za nichž lze uplatnit dodatečné prodloužení doby letové služby, včetně provozu s účinným a funkčním systémem řízení rizik spojených s únavou podle bodu ORO.FTL.120.

e) Během probíhající mise letecké záchranné služby může být maximální základní denní doba letové služby aklimatizované posádky letadla s dvoupilotní letovou posádkou, jak je stanoveno v použitelných certifikačních specifikacích, prodloužena až o dvě hodiny, je-li to nezbytné pro dokončení mise. Provozovatel zahrne do plánu IFTSS podmínky pro uplatňování tohoto prodloužení, včetně toho, jak bude monitorováno jeho využívání a jak budou zmírněny související dopady na následné povinnosti a doby odpočinku.

f) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví podmínky, za nichž může velitel letadla změnit omezení dob letové služby, služby a odpočinku v případě nepředvídaných provozních okolností v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Provozovatel zavede politiku bez kárné odpovědnosti, pokud jde o výkon či nevýkon pravomoci velitele letadla za nepředvídaných provozních okolností.

g) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví postup pro odložené hlášení do služby, včetně podmínek, za nichž je aktivováno, v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi.

ORO.FTL.211 Doby letu a doby služby

a) Celková doba služby, která může být přidělena jednotlivému členu posádky letadla, nesmí překročit:

1) 60 hodin služby během jakýchkoli 7 po sobě následujících dnů;

2) 110 hodin služby během jakýchkoli 14 po sobě následujících dnů;

3) 190 hodin služby během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů, rozložených v tomto období pokud možno rovnoměrně;

4) 2 000 hodin služby během kalendářního roku.

b) Odchylně od písm. a) bodu 1 může být celková doba služby během jakýchkoli 7 po sobě jdoucích dnů překročena maximálně o 10 hodin, pokud je toto překročení využito výhradně pro účely přemístění člena neaktivní posádky letadla zpět na jeho mateřské letiště z důvodu začátku prodloužené doby odpočinku pro zotavení a provozovatel:

1) provede posouzení rizik s cílem vyhodnotit dopad tohoto překročení na únavu, mimo jiné s ohledem na denní dobu, délku a kvalitu předchozího odpočinku a požadavky nadcházejících služeb podle rozpisu;

2) naplánuje odpovídající zmírňující opatření, mimo jiné včetně: omezení počtu překročení za určité období, poskytnutí prodloužené doby odpočinku pro zotavení o délce nejméně 72 hodin, včetně dvou místních nocí a průběžného sledování účinnosti všech kontrol bezpečnostních rizik spojených s únavou a dodržování předpisů;

3) vede záznamy o překročeních a podmínkách, za nichž byla použita;

4) popíše podmínky překročení ve svém plánu IFTSS.

c) Odchylně od písm. a) bodu 1 může být v provozu letecké záchranné služby, kde je letová posádka složena ze dvou pilotů, celková doba služby během jakýchkoli 7 po sobě jdoucích dnů překročena maximálně o 30 hodin, pokud provozovatel:

1) provede posouzení rizik s cílem vyhodnotit dopad tohoto překročení na únavu, mimo jiné s ohledem na denní dobu, vystavení noční službě, stres v souvislosti s lékařskými úkoly nebo úkoly týkajícími se pacientů a s ohledem na požadavky nadcházejících služeb podle rozpisu;

2) naplánuje odpovídající zmírňující opatření, mimo jiné včetně: omezení počtu překročení za určité období, poskytnutí prodloužené doby odpočinku pro zotavení o délce nejméně 72 hodin, včetně dvou místních nocí a průběžného sledování účinnosti všech kontrol bezpečnostních rizik spojených s únavou a dodržování předpisů;

3) vede záznamy o překročeních a podmínkách, za nichž byla použita;

4) popíše podmínky překročení ve svém plánu IFTSS.

d) Celková doba letu na letových úsecích, na něž je člen posádky letadla 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 během kalendářního roku;

3) 1 000 hodin doby letu během jakýchkoli 12 po sobě následujících kalendářních měsíců.

e) Poletová služba se započítává jako doba služby.

ORO.FTL.216 Přemístění

a) Přemístění člena neaktivní posádky po hlášení do služby, leč před vlastním výkonem služby bez doby odpočinku se započítává jako doba letové služby, ale nezapočítává se jako letový úsek.

b) Veškerý čas strávený přemístěním se započítává jako doba služby.

c) Přemístění člena aktivní letové posádky na neobchodním letu před výkonem služby na jednom nebo více letech CAT nebo po něm bez doby odpočinku se započítává jako doba letové služby a letový úsek.

d) Provozovatel ve svém plánu IFTSS v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi stanoví dopad obou následujících faktorů na maximální dobu letové služby:

1) doby přemístění člena neaktivní posádky;

2) způsobu přepravy člena neaktivní posádky.

ORO.FTL.221 Dělená letová služba

Podmínky pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby u posádek letadel s dvoupilotní letovou posádkou z důvodu přestávky na zemi během dělené služby musí být v souladu s těmito podmínkami:

a) provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví následující prvky dělené letové služby v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi:

1) minimální dobu trvání přestávky na zemi během dělené letové služby;

2) prodloužení doby letové služby v závislosti na době trvání přestávky během dělené služby;

3) zařízení k odpočinku poskytnuté posádce letadla za účelem odpočinku s přihlédnutím k době trvání přestávky během dělené služby a dalším relevantním faktorům;

4) možnost rozšíření dělené služby po zahájení doby letové služby;

b) přestávka na zemi během dělené služby se započítává v plném rozsahu jako doba letové služby;

c) dělená služba se nepřiděluje před zkráceným odpočinkem podle bodu ORO.FTL.236 písm. c) nebo po něm.

ORO.FTL.226 Letová záloha a služby na letišti

a) Letová záloha a služby na letišti jsou uvedeny v rozpisu služeb. Začátek a konec doby letové zálohy se dotčeným členům posádek letadel oznamuje předem, aby měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek.

b) Člen posádky letadla se považuje za jsoucího k dispozici pro letovou zálohu na letišti od okamžiku hlášení do služby v místě hlášení do konce oznámené doby letové zálohy na letišti.

c) Letová záloha na letišti se pro účely bodů ORO.FTL.211 a ORO.FTL.236 započítává v plném rozsahu jako doba služby.

d) Každá služba na letišti se započítává v plném rozsahu jako doba služby a doba letové služby se započítává v plném rozsahu od času hlášení do služby na letišti.

e) Provozovatel členům posádky letadla na letové záloze zajistí ubytování nebo zařízení k odpočinku třídy A, pokud toto zařízení k odpočinku třídy A umožňuje regulovat světlo a teplotu a je odizolováno od hluku a rušivých vjemů.

f) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví následující prvky pro letovou zálohu a služby na letišti v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi:

1) maximální dobu trvání každé jednotlivé doby letové zálohy;

2) dopad doby strávené na letové záloze na maximální denní dobu letové služby s přihlédnutím k dostupným zařízením k odpočinku a dalším relevantním faktorům, včetně:

i) potřeby okamžité připravenosti posádky letadla;

ii) míry, do jaké letová záloha narušuje spánek;

iii) poskytnutí dostatečně včasného oznámení, aby byla ochráněna příležitost ke spánku mezi povoláním do služby a přidělenou dobou letové služby;

3) minimální dobu odpočinku po době strávené na letové záloze, která nevede k přidělení doby letové služby;

4) způsob započítávání dalších letových záloh pro účely výpočtu kumulativní doby služby.

ORO.FTL.231 Pohotovost

a) Pohotovost je uvedena v rozpisu služeb.

b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví následující prvky pohotovosti v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi:

1) maximální dobu trvání každé jednotlivé doby pohotovosti;

2) počet po sobě následujících dnů pohotovosti, které lze přidělit členu posádky letadla.

ORO.FTL.236 Doby odpočinku

a) Minimální doba odpočinku na mateřském letišti

1) Minimální doba odpočinku poskytnutá před dobou letové služby začínající na mateřském letišti je 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 členovi posádky letadla poskytne vhodné ubytování na mateřském letišti.

b) Minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště

Minimální doba odpočinku poskytnutá před dobou letové služby začínající mimo mateřské letiště je nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby, nebo 10 hodin – podle toho, která doba je delší. Tato doba musí zahrnovat příležitost k 8hodinovému spánku a dále čas na cestu a fyziologické potřeby.

c) Zkrácený odpočinek

1) Odchylně od písmen a) a b) lze minimální doby odpočinku na mateřském letišti nebo mimo mateřské letiště zkrátit, a to za předpokladu, že se tento zkrácený odpočinek uplatní pouze v rámci účinného a funkčního systému řízení rizik spojených s únavou (FRMS) v souladu s bodem ORO.FTL.120.

2) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví podmínky pro zkrácený odpočinek v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi, přičemž zohlední všechny tyto faktory:

i) minimální zkrácenou dobu odpočinku;

ii) stav aklimatizace člena posádky letadla;

iii) to, zda doba odpočinku zahrnuje místní noci;

iv) přechody časovými pásmy;

v) dobu letu v kombinaci s přemístěním bezprostředně předcházející zkrácené době odpočinku;

vi) dobu strávenou cestou do místa odpočinku a zpět.

d) Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení

Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení za účelem kompenzace kumulativní únavy. Minimální pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení je 36 hodin včetně dvou místních nocí, a v žádném případě mezi koncem jedné pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a začátkem příští prodloužené doby odpočinku k zotavení nesmí uplynout více než 168 hodin. Pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení se dvakrát za měsíc prodlouží na dva místní dny.

e) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví dodatečné doby odpočinku v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi za účelem kompenzace:

1) účinků rozdílů mezi časovými pásmy a prodloužení doby letové služby;

2) další kumulativní únavy v důsledku rušivých rozvrhů;

3) posunu cirkadiánní fáze během východozápadního nebo západovýchodního přechodu.

ORO.FTL.241 Strava

a) Během doby letové služby mají členové posádky příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo jakémukoli zhoršení jejich výkonnosti.

b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví, jak je zajištěna strava člena posádky letadla během doby letové služby, přičemž zohlední alespoň délku doby letové služby, cirkadiánní rytmus a pravidelné doby k jídlu, jakož i případy, kdy je během letového provozu jíst nebo pít nemožné.

ORO.FTL.246 Záznamy o mateřském letišti, o dobách letu, službě a odpočinku

a) Provozovatel po dobu 24 měsíců uchovává:

1) individuální záznamy o každém členu posádky letadla včetně:

1) dob letů;

2) začátku, doby trvání a konce každé doby služby a doby letové služby;

3) dob odpočinku a dnů volna;

4) přiděleného mateřského letiště;

2) hlášení o prodloužených dobách letové služby a zkrácených dobách odpočinku.

b) Na požádání provozovatel předloží kopie individuálních záznamů o dobách letu, dobách služby a o dobách odpočinku:

1) dotčenému členu posádky letadla;

2) jinému provozovateli v souvislosti se členem posádky letadla, který je nebo se stává členem posádky letadla dotčeného provozovatele;

3) příslušnému úřadu.

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

ORO.FTL.251 Výcvik v oblasti zvládání únavy

a) Provozovatel zajistí počáteční a opakovací výcvik v oblasti zvládání únavy pro členy svých posádek letadel, pracovníky odpovědné za sestavování a aktualizaci rozpisů služeb posádek a pro příslušné vedoucí pracovníky.

b) Výcvik podle písmene a) probíhá podle výcvikového programu vypracovaného provozovatelem a popsaného v provozní příručce. Osnovy výcviku zahrnují možné příčiny a účinky únavy a opatření proti únavě, jakož i praktické aspekty.“.