2026/1979

13.11.2026.

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/1979

od 8. rujna 2026.

o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 u pogledu ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeva u vezi s odmorom za operacije zračnog taksija i hitnih medicinskih službi te jednopilotne operacije

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ([1]), a posebno njezin članak 32. stavak 1.,

budući da:

(1) U Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ([2]) utvrđuju se tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi s letačkim operacijama, uključujući ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti (FTL) te zahtjeve u vezi s odmorom za operatore komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) avionima koji se upotrebljavaju u redovnim i čarter operacijama.

(2) Pri izradi zahtjeva FTL-a za operatore CAT-a u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012 odlučeno je da se FTL za operacije zračnog taksija i hitnih medicinskih službi te jednopilotne operacije uzme u obzir u kasnijoj fazi kako bi se omogućilo prikupljanje znanstvenih dokaza o čimbenicima koji utječu na umor u tim operacijama.

(3) U skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 965/2012 FTL za operatore komercijalnog zračnog prijevoza avionima koji se upotrebljavaju za operacije zračnog taksija i hitnih medicinskih službi (AEMS) te jednopilotne operacije podliježe zahtjevima utvrđenima u nacionalnom pravu iz članka 8. stavka 4. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ([3]) i poddijela Q Priloga III. toj uredbi. To bi odstupanje trebalo trajati do početka primjene novih mjera u skladu s ovom Uredbom.

(4) Zahtjevi iz poddijela Q Priloga III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91 oblikovani su za potrebe redovnih i čarter operacija s višečlanom posadom. Međutim, primjenjuju se i na operacije zračnog taksija i AEMS-a te jednopilotne operacije na zahtjev unatoč razlikama između tih operacija i operacija s višečlanom posadom te tipu zrakoplova koji se upotrebljava. Isto tako, u poddijelu Q Priloga III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91 ne utvrđuje se maksimalno dnevno trajanje letačke dužnosti za jednopilotne operacije i operacije AEMS-a i ne propisuju se zahtjevi za dežurstvo, odmor za vrijeme leta i podijeljeno vrijeme na dužnosti. Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo bi stoga izmijeniti kako bi se uključio odgovarajući FTL za operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima za operacije zračnog taksija i AEMS-a te jednopilotne operacije.

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

([2]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/91 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31.12.1991., str. 4., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Priroda dužnosti pilota u zrakoplovnim operacijama, kao što su zračni taksiji i AEMS, znatno se razlikuje od dužnosti pilota u redovnim ili čarter operacijama jer piloti zračnih taksija i AEMS-a obično lete rjeđe, ali dulje. Operacije zračnog taksija i AEMS-a iziskuju dvadesetčetverosatne aktivnosti koje mogu uključivati rad u smjenama, noćne operacije, neredovite i nepredvidive rasporede, kao i česte promjene vremenskih zona. Stoga bi trebalo uspostaviti pravednu ravnotežu između preskriptivnih pravila i pravila koja se temelje na performansama jer bi primjena sličnih pravila osmišljenih za bitno različita operativna okruženja bila protivna cilju osiguravanja visoke i ujednačene razine sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Uniji.

(6) Trebalo bi uvesti posebne mjere za smanjenje rizika u skladu s ciljevima zaštite od rizika utvrđenima u članku 4. stavku 2. Uredbe (EU) 2018/1139 kako bi se uzele u obzir operativne okolnosti u sektoru, uključujući prirodu letova zračnih taksija i AEMS-a, koji nisu otvoreni široj javnosti, kao i vrstu i opseg operacija, koji su manje složeni i uključuju manje kompleksne avione od redovnih ili čarter usluga. Svaka od tih mjera trebala bi biti ciljana i baviti se utvrđenim rizicima od umora koji proizlaze iz određene prakse planiranja rasporeda, razdoblja na dužnosti ili režima odmora.

(7) Kako bi se bolje uzela u obzir posebna nacionalna pitanja ili operativne prakse, državama članicama trebalo bi dopustiti odstupanje od određenih odredaba uvedenih ovom Uredbom ili odstupanje od povezanih certifikacijskih specifikacija primjenom zahtjeva čija je razina sigurnosti barem jednaka odredbama ove Uredbe. Trebalo bi obavijestiti o svim odstupanjima ili iznimkama od ove Uredbe, koje bi trebale biti u skladu s pravilima iz članka 71. i članka 76. stavka 7. Uredbe (EU) 2018/1139, koja osiguravaju donošenje transparentnih i nediskriminirajućih odluka na temelju objektivnih kriterija.

(8) Kako bi se osigurao uredan prijelaz s trenutačno primjenjivog poddijela Q Priloga III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91 i nacionalnih propisa država članica, operatorima i nadležnim tijelima država članica trebalo bi dati dovoljno vremena da ažuriraju svoje operativne dokumente, uvedu odgovarajuće softverske alate i osposobe relevantno osoblje za usklađivanje s novim mjerama. Prema tome, datum početka primjene ove Uredbe trebalo bi odgoditi.

(9) Točke ARO.OPS.235 u Prilogu II. i ORO.FTL.125 u Prilogu III. Uredbi (EU) br. 965/2012 trebalo bi ažurirati radi usklađivanja s Uredbom (EU) 2018/1139 i uklanjanja zastarjelih upućivanja, bez stvaranja bilo kakvih negativnih gospodarskih, socijalnih ili administrativnih učinaka na članove posade zrakoplova, operatore ili nadležna tijela. Kako bi se nacionalnim nadležnim tijelima pomoglo u ažuriranju njihovih postupaka odobravanja, te bi se točke trebale primjenjivati na redovne i čarter operacije od datuma stupanja na snagu ove Uredbe.

(10) Iako se postojećim regulatornim okvirom od nadležnih tijela država članica već zahtijeva da prate prijavljene događaje povezane sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu i poduzimaju daljnje mjere kako bi se osigurala najviša razina sigurnosti zračnog prometa i ublažili rizici povezani s umorom, važno je da države članice i Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”), koja je na temelju članka 85. stavka 1. Uredbe (EU) 2018/1139 ovlaštena za provođenje inspekcijskih pregleda i drugih aktivnosti praćenja kako bi se osigurala ujednačena primjena te uredbe te delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju nje, aktivno prate provedbu novih pravila.

(11) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na Mišljenju Agencije br. 02/2026 ([4]), izdanom u skladu s člankom 76. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139,

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

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. prvom stavku dodaju se točke 16., 17. i 18.:

„16. ‚let avionom za potrebe hitne medicinske službe (AEMS)' znači let avionom koji zahtijeva hitan i brz prijevoz i koji ima sve sljedeće značajke:

(a) njegova je svrha lakše pružanje hitne medicinske pomoći prijevozom:

i. medicinskog osoblja;

ii. medicinskih potrepština (oprema, krv, organi, lijekovi);

iii. bolesnih ili ozlijeđenih osoba i drugih izravno uključenih osoba;

(b) uključuje sektore koje se leti radi pozicioniranja aviona u svrhu prijevoza osoba iz podtočke (a) podpodtočke i. ili podtočke (a) podpodtočke iii. ili medicinskih potrepština iz podtočke (a) podpodtočke ii. ili vraćanja aviona u operativnu bazu AEMS-a;

17. ‚redovna operacija' znači niz letova koji imaju sve sljedeće značajke:

i. javnost može pojedinačno na svakom letu kupiti putnička mjesta ili ima mogućnost prijevoza tereta ili pošte, izravno od zračnog prijevoznika ili putem njegovih ovlaštenih zastupnika;

ii. odvija se tako da prometuje između dviju istih ili više zračnih luka na jedan od sljedećih načina:

— u skladu s objavljenim redom letenja,

— letovima koji su toliko redoviti ili česti da čine prepoznatljiv sustavni niz;

18. ‚čarter operacija' znači izvanredni komercijalni zračni prijevoz na zahtjev s avionom s MOPSC-om od 20 ili više.";

2. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 8.*

Ograničenja trajanja leta

1. Operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima za potrebe redovnih i čarter operacija podliježu zahtjevima iz poddijela FTL (A) Priloga III. Operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima za potrebe hitne medicinske službe i operacija zračnog taksija podliježu zahtjevima iz poddijela FTL (B) Priloga III.

2. Operacije komercijalnog zračnog prijevoza helikopterima moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu ograničenja trajanja leta i zahtjeva u vezi s odmorom navedene u nacionalnom pravu države članice u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja.

3. Nekomercijalne operacije, uključujući nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim avionima i helikopterima na motorni pogon, i komercijalne specijalizirane operacije avionima i helikopterima moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu ograničenja trajanja leta i zahtjeva u vezi s odmorom navedene u nacionalnom pravu države članice u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili, ako operator nema glavno mjesto poslovanja, mjesto u kojem operator ima poslovni nastan ili boravište.

4. Operator IAM-a dužan je ispunjavati zahtjeve u pogledu ograničenja trajanja leta navedene u nacionalnom pravu države članice u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili, ako operator nema glavno mjesto poslovanja, mjesto u kojem operator ima poslovni nastan ili boravište.";

3. u članku 9.b stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Agencija i nadležna tijela država članica prate djelotvornost ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeva u vezi s odmorom utvrđenih u ovoj Uredbi.”;

4. Prilog II. mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi;

5. Prilog III. mijenja se u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 15. listopada 2028.

Međutim, Prilog I. i točka 4. Priloga II. primjenjuju se od 3. prosinca 2026.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. rujna 2026.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I.

U Prilogu II. (DIO-ARO) Uredbi (EU) br. 965/2012 točka ARO.OPS.235 zamjenjuje se sljedećim:

„**ARO.OPS.235 Odobrenje pojedinačnih specifikacijskih shema trajanja leta (IFTSS) operatora komercijalnog zračnog prijevoza avionima**

(a) Nadležno tijelo odobrava pojedinačnu specifikacijsku shemu trajanja leta (IFTSS) operatora komercijalnog zračnog prijevoza avionima ako zaključi da IFTSS ispunjava sve sljedeće uvjete:

(1) odgovara vrstama obavljenih operacija;

(2) u skladu je s relevantnim bitnim zahtjevima iz Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139 i relevantnim provedbenim pravilima iz te uredbe;

(3) u skladu je s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama;

(4) u skladu je s drugim primjenjivim nacionalnim pravom koje proizlazi iz prenošenja Direktive 2000/79/EZ.

(b) Kad god nadležno tijelo namjerava odobriti IFTSS koji odstupa od primjenjivih certifikacijskih specifikacija koje je donijela Agencija, najprije traži mišljenje Agencije u skladu s člankom 76. stavkom 7. Uredbe (EU) 2018/1139. Agencija daje svoje mišljenje u roku od tri mjeseca od primitka sve potrebne dokumentacije od nadležnog tijela.

(c) Nadležno tijelo i predmetni operator dužni su uzeti u obzir mišljenje Agencije doneseno na temelju članka 76. stavka 7. Uredbe (EU) 2018/1139. Prije odobravanja IFTSS-a iz podtočke (b) nadležno tijelo osigurava da je operator procijenio i ublažio povezane rizike od umora na prihvatljivu razinu.

(d) Nakon početnog razdoblja primjene, odobreni IFTSS koji odstupa od primjenjivih certifikacijskih specifikacija koje je donijela Agencija podliježe procjeni kako bi se utvrdilo treba li potvrditi ili izmijeniti odstupanja. Nadležno tijelo i Agencija obavljaju neovisna ocjenjivanja na temelju informacija koje dostavlja operator. Ocjena mora biti proporcionalna, transparentna i utemeljena na znanstvenim načelima i znanju.“

PRILOG II.

Prilog III. (Dio-ORO) Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) naslov poddijela FTL zamjenjuje se sljedećim:

„PODDIO FTL (A):

OGRANIČENJA VREMENA PROVEDENOG NA LETU I NA DUŽNOSTI I ZAHTJEVI U VEZI S ODMOROM ZA REDOVNE I ČARTER OPERACIJE AVIONIMA";

(2) točka ORO.FTL.100 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FTL.100 Opseg**

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje moraju ispuniti zračni prijevoznik i njegovi članovi letačke i kabinske posade (posada zrakoplova) u pogledu ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeva u vezi s odmorom članova posade raspoređenih na operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) avionima za potrebe redovnih i čarter operacija.";

(3) točka ORO.FTL.120 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FTL.120 Sustav upravljanja rizikom od umora (FRMS)**

(a) Ako ovaj poddio ili primjenjive certifikacijske specifikacije zahtijevaju sustav upravljanja rizikom od umora (FRMS), operator uspostavlja, provodi i održava FRMS kao sastavni dio svojeg sustava upravljanja. FRMS se opisuje u posebnom priručniku ili operativnom priručniku.

(b) FRMS osigurava stalno poboljšanje ukupne djelotvornosti operatora u upravljanju rizikom od umora i uključuje sve sljedeće elemente:

(1) opis sljedećeg:

i. filozofija, načela i odgovornosti operatora u pogledu FRMS-a, što se naziva ‚politika FRMS-a';

ii. uključenost i odgovornosti uprave, posade zrakoplova i drugog osoblja u pogledu FRMS-a;

iii. namjenske strukture FRMS-a, uključujući akcijsku skupinu za sigurnost u vezi s umorom (FSAG), i njihove uloge;

(2) dokumentaciju o svim postupcima FRMS-a, uključujući postupak upoznavanja posade i ostalog osoblja s njihovim odgovornostima, i postupak izmjene te dokumentacije;

(3) znanstvena načela i znanje;

(4) postupak utvrđivanja opasnosti i procjene rizika kojim se omogućuje upravljanje operativnim rizicima operatora koji su posljedica kontinuiranog umora članova posade;

(5) postupak ublažavanja rizika u kojem se predviđaju korektivne mjere koje se moraju brzo provesti i koje su nužne za djelotvorno ublažavanje rizika operatora koji su posljedica umora članova posade, kao i kontinuirano praćenje i redovno ocjenjivanje djelotvornosti mjera za ublažavanje;

(6) postupci FRMS-a za osiguranje sigurnosti;

(7) postupci za promicanje FRMS-a.

(c) FRMS mora odgovarati pojedinačnoj specifikacijskoj shemi trajanja leta operatora, veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima.

(d) Operator mora poduzeti mjere za ublažavanje rizika kad postupak FRMS-a za osiguranje sigurnosti pokaže da se ne održavaju odgovarajuće performanse sigurnosti.";

(4) točka ORO.FTL.125 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FTL.125 Pojedinačne specifikacijske sheme trajanja leta (IFTSS) operatora redovnog i čarter prijevoza**

(a) Operator uspostavlja, provodi i održava pojedinačnu specifikacijsku shemu trajanja leta (IFTSS) koja:

(1) odgovara vrstama obavljenih operacija;

(2) je u skladu s relevantnim bitnim zahtjevima iz Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139 i relevantnim provedbenim pravilima iz te uredbe;

(3) je u skladu s drugim primjenjivim zakonodavstvom, uključujući primjenjivo nacionalno pravo koje proizlazi iz prenošenja Direktive 2000/79/EZ.

(b) Za dokazivanje usklađenosti s podtočkom (a) operator primjenjuje primjenjive certifikacijske specifikacije koje donese Agencija.

(1) Alternativno, ako operator namjerava odstupiti od primjenjivih certifikacijskih specifikacija, nadležnom tijelu uz zahtjev za odobrenje IFTSS-a dostavlja izvješće o sigurnosti koje uključuje sve sljedeće elemente:

i. detaljan opis predloženog odstupanja;

ii. procjenu povezanih rizika od umora i odgovarajućih mjera ublažavanja kako bi se osiguralo da rizik ostane na prihvatljivoj razini;

iii. sve relevantne izmjene priručnika ili postupaka.

Ako operator namjerava odstupiti od primjenjivih certifikacijskih specifikacija, nadležnom tijelu mora dokazati i da je na odgovarajući način uzeo u obzir mišljenje Agencije izdano u skladu s člankom 76. stavkom 7. Uredbe (EU) 2018/1139.

(c) Nadležno tijelo prije provedbe odobrava IFTSS, uključujući, prema potrebi, FRMS ili odgovarajuće upravljanje rizikom od umora (FRM), u skladu s točkom ARO.OPS.235 Priloga II. (Dio-ARO).

(d) Za potrebe procjene iz točke ARO.OPS.235 podtočke (d) Priloga II. (Dio-ARO), operator u roku od dvije godine od provedbe IFTSS-a koji odstupa od primjenjivih certifikacijskih specifikacija koje je izdala Agencija prikuplja podatke povezane s odobrenim odstupanjem i analizira ih primjenom znanstveno utemeljenih načela za procjenu njegovih učinaka na umor posade. Rezultati te analize dostavljaju se nadležnom tijelu u obliku izvješća.”;

(5) u točki ORO.FTL.205 podtočki (b) dodaje se sljedeće podpodtočke (4) i (5):

„(4) Maksimalni osnovni dnevni FDP aklimatiziranog člana posade na dužnosti s jednopilotnom letačkom posadom mora biti jedno od sljedećeg:

(1) u skladu sa sljedećom tablicom, pod uvjetom da je trajanje leta za svaki sektor ograničeno na četiri sata s autopilotom i na dva sata bez autopilota:

Tablica 5.

Maksimalni osnovni dnevni FDP – aklimatizirana posada – jednopilotne operacije

Početak FDP-a u referentno vrijeme	Trajanje FDP-a u satima						
	Do 4 sektora	5 sektora	6 sektora	7 sektora	8 sektora	9 sektora	10 ili više sektora
0600–0659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
0700–0759	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00

Početak FDP-a u referentno vrijeme	Trajanje FDP-a u satima						
	Do 4 sektora	5 sektora	6 sektora	7 sektora	8 sektora	9 sektora	10 ili više sektora
0800–1259	11:00	10:15	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00
1300–1429	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00
1430–1659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
1700–2159	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
2200–0359	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
0400–0559	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00

(2) 10 sati, neovisno o broju sektora, pod uvjetom da su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

(A) operacija se u cijelosti odvija u rasponu od 0700 do 2159 sati;

(B) operacija se provodi u uvjetima VFR-a;

(C) operacije se odvijaju između unaprijed odabranih aerodroma;

(D) svaki sektor traje jedan sat ili manje.

(5) Maksimalni osnovni dnevni FDP člana posade u nepoznatom stanju aklimatizacije na dužnosti s jednopilotnom letačkom posadom iznosi osam sati.”;

(6) u točki ORO.FTL.205 podtočki (e) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„(e) Maksimalni dnevni FDP uz primjenu produljenja zbog odmora za vrijeme leta u operacijama u kojima se letačka posada sastoji od najmanje dva pilota”;

(7) u točki ORO.FTL.205 podtočki (f) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„(f) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama u kojima se letačka posada sastoji od najmanje dva pilota – diskrecijsko pravo zapovjednika zrakoplova”;

(8) u točki ORO.FTL.205 dodaje se sljedeća podtočka (fa):

„(fa) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama u kojima se letačka posada sastoji od jednog pilota – diskrecijsko pravo zapovjednika zrakoplova

Zapovjednik zrakoplova može izmijeniti ograničenja trajanja letačke dužnosti, dužnosti i odmora u slučaju nepredviđenih okolnosti o kojima je obaviješten prilikom ili nakon javljanja na dužnost, kako slijedi:

(1) Maksimalni osnovni dnevni FDP člana posade na dužnosti s jednopilotnom letačkom posadom, kako je navedeno u točki ORO.FTL.205 podtočki (b) podpodtočki (4) ili (5), može se produljiti za najviše jedan sat.

(2) Ako je na posljednjem sektoru u okviru FDP-a dopušteno povećanje u skladu s podtočkom (1) prekoračeno zbog nepredviđenih okolnosti nakon uzlijetanja, let se može nastaviti do planiranog aerodroma ili drugog aerodroma.

(3) Vrijeme odmora daleko od domaće baze koje prethodi FDP-u može se skratiti, ali ne smije biti kraće od 10 sati.

(4) U slučaju nepredviđenih okolnosti koje bi mogle prouzrokovati ozbiljan umor, zapovjednik zrakoplova skraćuje stvarni FDP ili produljuje vrijeme odmora, ili oboje, prema potrebi, kako bi uklonio sve štetne učinke na sigurnost leta.

(5) Kad iskoristi svoje diskrecijsko pravo za produljenje FDP-a ili skraćenje vremena odmora, zapovjednik zrakoplova o tome podnosi izvješće operatoru. Ako je razdoblje odmora skraćeno za više od jedan sat, operator nadležnom tijelu dostavlja primjerak izvješća, uključujući svoje primjedbe, u roku od 28 dana od događaja.

(6) Operator provodi politiku bez kažnjavanja u odnosu na korištenje ili nekorištenje diskrecijskog prava zapovjednika zrakoplova u nepredviđenim okolnostima.";

(9) u točki ORO.FTL.240 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Za vrijeme FDP-a mora postojati mogućnost uzimanja hrane i pića kako bi se izbjegli štetni učinci na učinkovitost člana posade, posebno kad FDP prekorači šest sati ili pet sati u slučaju jednopilotnih operacija.";

(10) dodaje se sljedeći poddio FTL (B):

„PODDIO FTL (B)

OGRANIČENJA VREMENA PROVEDENOG NA LETU I NA DUŽNOSTI TE ZAHTJEVI U VEZI S ODMOROM ZA HITNE MEDICINSKE SLUŽBE I OPERACIJE ZRAČNOG TAKSIJA AVIONIMA

ORO.FTL.101 Opseg

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje moraju ispuniti zračni prijevoznik i njegovi članovi letačke i kabinske posade (posada zrakoplova) u pogledu ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeva u vezi s odmorom članova posade raspoređenih na operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) avionima za potrebe operacija AEMS-a i zračnog taksija, uključujući operacije koje počinju i vraćaju se na istu točku (A do A).

ORO.FTL.106 Definicije

(a) Za operacije AEMS-a i zračnog taksija primjenjuju se pojmovi definirani u točki ORO.FTL.105, osim onih definiranih u točki ORO.FTL.105 podtočkama (1), (2), (5) i (18).

(b) Uz podtočku (a) primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) ‚aklimatizirano' znači stanje u kojem je cirkadijski biološki sat člana posade usklađen s određenom vremenskom zonom – trenutačnom vremenskom zonom u kojoj se član posade fizički nalazi ili prethodnom vremenskom zonom kojoj je ostao biološki prilagođen zbog nedovoljnog vremena ili odmora za prilagodbu trenutačnoj zoni.

Za izračun maksimalnog dnevnog trajanja letačke dužnosti član posade smatra se aklimatiziranim na vremensku zonu domaće baze na početku rotacije i nakon toga u skladu s vrijednostima u tablici 1.a:

Tablica 1.a

Razlika (h) između vremenske zone referentnog vremena (*) i vremenske zone u kojoj započinje sljedeća dužnost	Vrijeme (h) koje je prošlo od vremena javljanja u referentno vrijeme				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 i < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 i ≤ 6	B	X	D	D	D

Razlika (h) između vremenske zone referentnog vremena (*) i vremenske zone u kojoj započinje sljedeća dužnost	Vrijeme (h) koje je prošlo od vremena javljanja u referentno vrijeme				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 i ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 i ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Kad se tijekom rotacije posada aklimatizira na vremensku zonu u kojoj započinje svoju sljedeću dužnost, ta vremenska zona postaje nova vremenska zona referentnog vremena. Stanje aklimatizacije za naknadne dužnosti u rotaciji u tom se slučaju utvrđuje u skladu s tablicom 1.a zamjenom izvorne vremenske zone referentnog vremena novom zonom.

‚B' znači da je član posade aklimatiziran na vremensku zonu referentnog vremena.

‚D' znači da je član posade aklimatiziran na vremensku zonu u kojoj započinje svoju sljedeću dužnost rotacije.

‚X' znači da je član posade u nepoznatom stanju aklimatizacije;

(2) ‚referentno vrijeme' znači lokalno vrijeme na prijavnoj točki u matičnoj bazi, pri čemu se član posade smatra aklimatiziranim na početku rotacije, ili lokalno vrijeme na prijavnoj točki na posljednjoj lokaciji ako se član posade aklimatizirao tijekom rotacije;

(3) ‚povećana letačka posada' znači letačka posada koja broji više od minimalnog broja članova posade potrebnog za upravljanje zrakoplovom, što svakom članu posade omogućuje da napusti svoje dodijeljeno mjesto radi odmora dok se zrakoplov nalazi u zraku i da ga zamijeni drugi odgovarajuće osposobljen član letačke posade;

(4) ‚prijelaz u smjeru istok-zapad ili u smjeru zapad-istok' znači prijelaz kroz vremensku zonu referentnog vremena (prijelazna vremenska zona) između niza dužnosti i presjedanja u smjeru prema istoku i niza dužnosti i presjedanja u smjeru prema zapadu ili obrnuto, pri čemu svaki slijed uključuje prelaženje četiriju ili više vremenskih zona;

(5) ‚umor' znači fiziološko stanje smanjene sposobnosti psihičkog ili fizičkog djelovanja zbog nedostatka sna, produljene budnosti, cirkadijske faze ili radnog opterećenja (psihičke ili fizičke aktivnosti ili oboje) ili zbog kombinacije navedenog, koje može narušiti pozornost i sposobnost člana posade da obavlja operativne dužnosti povezane sa sigurnošću;

(6) ‚odmor u avionu' za potrebe produljenja FDP-a i dežurstva znači jedno od sljedećeg:

(1) vrijeme leta u fazi krstarenja, tijekom kojeg je član posade koji je dok operira s povećanom letačkom posadom privremeno oslobođen svih zadataka i odmara se u prostoru za odmor u avionu koji ispunjava traženi standard;

(2) vrijeme dok je avion na tlu, tijekom kojeg je član posade privremeno oslobođen svih zadataka i odmara se u prostoru za odmor u avionu koji ispunjava traženi standard;

(7) ‚pozicioniranje' znači jedno od sljedećeg:

(1) prijevoz neoperativnog člana posade iz jednog mjesta u drugo po nalogu operatora, isključujući sljedeće:

— vrijeme putovanja iz privatnog mjesta odmora na mjesto javljanja na dužnost u domaćoj bazi i obrnuto,

— vrijeme utrošeno na lokalni prijevoz iz mjesta odmora na početak dužnosti i obrnuto;

(2) operiranje avionom koje obavlja operativni član posade, po nalogu operatora, na nekomercijalnom letu neposredno prije prvog CAT sektora ili neposredno nakon zadnjeg CAT sektora;

(8) ‚podijeljeno vrijeme na dužnosti' znači FDP koji uključuje jednu stanku na tlu između operativnih sektora leta, koja je dovoljno duga da omogući produljenje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a pod određenim uvjetima;

(9) ‚nepredviđene operativne okolnosti' znači neočekivani uvjeti koji se nisu mogli razumno predvidjeti i na koje se nije moglo razumno reagirati, kao što su loše vrijeme, kvar opreme, kašnjenje kontrole zračnog prometa, a koji mogu dovesti do potrebnih operativnih prilagodbi.

ORO.FTL.111 Odgovornosti operatora

Operator:

(a) unaprijed objavljuje raspored dužnosti kako bi se članovima posade omogućilo planiranje odgovarajućeg vremena za odmor;

(b) utvrđuje postupak i način komunikacije s članovima posade putem kojih se obavješćuju o promjenama u rasporedu dužnosti i razdobljima odmora;

(c) osigurava da se trajanje letačke dužnosti planira na način koji će članovima posade omogućiti da budu odmorni kako bi mogli raditi u skladu sa zadovoljavajućom razinom sigurnosti u svim okolnostima;

(d) utvrđuje i objavljuje vrijeme javljanja na dužnost i oslobađanja od nje, uzimajući u obzir prirodu i složenost operacije, kako bi se osiguralo da posada ima dovoljno vremena za obavljanje svih potrebnih dužnosti prije i nakon leta i kako bi se evidentiralo stvarno vrijeme javljanja na dužnost i oslobađanje od nje;

(e) uzima u obzir odnos između učestalosti i obrazac trajanja letačke dužnosti i vremena odmora te obraća pažnju na kumulativne učinke dugotrajne dužnosti u kombinaciji s minimalnim vremenom odmora;

(f) dodjeljuje dužnosti na način kojim se izbjegava praksa koja uzrokuje poremećaje rasporeda spavanja/rada, kao što je izmjenjivanje dnevnih/noćnih dužnosti;

(g) poštuje odredbe u vezi s poremećajima u rasporedu u skladu s točkom ARO.OPS.230 Priloga II. (Dio-ARO);

(h) osigurava dovoljno vremena za odmor kako bi se članovima posade omogućilo da se oporave od prethodnih dužnosti i odmore prije početka sljedećeg trajanja letačke dužnosti;

(i) planira produljena razdoblja odmora radi oporavka u redovnim razmacima i dovoljno unaprijed obavješćuje članove posade;

(j) planira letačke dužnosti tako da budu dovršene unutar dopuštenog trajanja letačke dužnosti uzimajući u obzir vrijeme potrebno za pripremu leta, vrijeme leta i vrijeme provedeno na zemlji između letova;

(k) prati operativnu otpornost rasporeda radnog vremena i prema potrebi prilagođava raspored posade;

(l) provodi upravljanje rizikom od umora, uz potporu sustava upravljanja u skladu s točkom ORO.GEN.200, uključujući, prema potrebi, odgovarajući FRM, ili uz potporu FRMS-a u skladu s točkom ORO.FTL.120, prema potrebi.

ORO.FTL.116 Odgovornosti posade

(a) Članovi posade moraju ispunjavati sve sljedeće obveze:

(1) zahtjeve u vezi s ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti (FTL) te zahtjeve u vezi s odmorom, koji su primjenjivi na njihove aktivnosti;

(2) kad obavljaju dužnosti za više od jednog operatora:

(1) vode vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti te o razdobljima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL-a;

(2) svakom operatoru dostavljaju podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima FTL-a;

(3) na najbolji mogući način iskorištavaju mogućnosti i prostore za odmor te planiraju i koriste razdoblja odmora na prikladan način.

(b) Članovi posade ne obavljaju dužnosti u zrakoplovu ako znaju ili sumnjaju da su umorni ili se na drugi način osjećaju nesposobnima do te mjere da bi mogla biti ugrožena sigurnost leta.

(c) Članovi posade evidentiraju u službenoj dokumentaciji operatora stvarno vrijeme javljanja na svoju dnevnu dužnost i oslobađanja od nje.

ORO.FTL.126 Pojedinačne specifikacijske sheme trajanja leta (IFTSS) operatora AEMS-a i zračnog taksija

(a) Operator uspostavlja, provodi i održava pojedinačnu specifikacijsku shemu trajanja leta (IFTSS) koja:

(1) odgovara vrstama obavljenih operacija;

(2) je u skladu s relevantnim bitnim zahtjevima iz Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139 i relevantnim provedbenim pravilima iz te uredbe;

(3) je u skladu s drugim primjenjivim zakonodavstvom, uključujući primjenjivo nacionalno pravo koje proizlazi iz prenošenja Direktive 2000/79/EZ.

(b) U cilju dokazivanja usklađenosti s podtočkom (a) i ovim poddijelom, operator primjenjuje primjenjive certifikacijske specifikacije koje je donijela Agencija.

Alternativno, ako operator namjerava odstupiti od primjenjivih certifikacijskih specifikacija, nadležnom tijelu uz zahtjev za odobrenje IFTSS-a dostavlja izvješće o sigurnosti koje uključuje sve sljedeće elemente:

(1) detaljan opis predloženog odstupanja;

(2) procjenu povezanih rizika od umora i odgovarajućih mjera ublažavanja kako bi se osiguralo da rizik ostane na prihvatljivoj razini;

(3) sve relevantne izmjene priručnika ili postupaka.

Ako operator namjerava odstupiti od primjenjivih certifikacijskih specifikacija, nadležnom tijelu mora dokazati i da je na odgovarajući način uzeo u obzir mišljenje Agencije izdano u skladu s člankom 76. stavkom 7. Uredbe (EU) 2018/1139.

(c) Nadležno tijelo prije provedbe odobrava IFTSS, uključujući, prema potrebi, FRMS ili odgovarajući FRM, u skladu s točkom ARO.OPS.235 Priloga II. (DIO-ARO).

(d) Za potrebe procjene iz točke ARO.OPS.235 podtočke (d) Priloga II. (Dio-ARO), operator u roku od dvije godine od provedbe IFTSS-a koji odstupa od primjenjivih certifikacijskih specifikacija koje je izdala Agencija prikuplja podatke povezane s odobrenim odstupanjem i analizira ih primjenom znanstveno utemeljenih načela za procjenu njegovih učinaka na umor posade. Rezultati te analize dostavljaju se nadležnom tijelu u obliku izvješća.

ORO.FTL.201 Domaća baza

(a) Operator dodjeljuje domaću bazu svakom članu posade.

(b) Operator u svojem IFTSS-u navodi uvjete za promjenu domaće baze u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama.

ORO.FTL.206 Trajanje letačke dužnosti (FDP)

(a) Operator u svojem IFTSS-u navodi maksimalni osnovni dnevni FDP aklimatizirane posade na dužnosti s jednopilotnom ili dvopilotnom letačkom posadom, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama. Za taj maksimalni osnovni dnevni FDP, koji ne smije prekoračiti 13 sati, u svim se slučajevima uzima u obzir vrijeme javljanja na dužnost i broj prijeđenih sektora. Operator može odstupiti od primjenjivih certifikacijskih specifikacija ako ima funkcionalan i djelotvoran FRMS u skladu s točkom ORO.FTL.120.

(b) Operator u svojem IFTSS-u navodi maksimalni osnovni dnevni FDP posade u nepoznatom stanju aklimatizacije na dužnosti s jednopilotnom ili dvopilotnom letačkom posadom, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama. Maksimalni osnovni dnevni FDP dvopilotne posade u nepoznatom stanju aklimatizacije može se produljiti u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama ako operator ima funkcionalan i djelotvoran FRMS u skladu s točkom ORO.FTL.120.

(c) Operator u svojem IFTSS-u navodi produljeni maksimalni dnevni FDP, bez odmora u avionu, aklimatizirane posade s dvopilotnom letačkom posadom, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama. Operator u svim slučajevima uzima u obzir sljedeće:

(1) sva produljenja planiraju se unaprijed;

(2) u bilo kojih sedam uzastopnih dana mogu se koristiti najviše dva produljenja;

(3) svako produljenje ne smije biti dulje od jednog sata;

(4) minimalno razdoblje odmora prije i poslije leta povećava se za dva sata ili se razdoblje odmora nakon leta povećava za četiri sata; kad se produljenja koriste za uzastopne FDP-ove, osigurava se dodatno vrijeme odmora prije i poslije leta između dva produljena FDP-a;

(5) produljenje bez odmora u avionu ne smije se kombinirati s produljenjima zbog odmora u avionu ili podijeljenog vremena na dužnosti unutar istog razdoblja na dužnosti.

(d) Operator u svojem IFTSS-u navodi produljeni maksimalni dnevni FDP zbog odmora u avionu i povećanja minimalnog broja letačke posade s dva pilota, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama. Operator u svim slučajevima uzima u obzir sljedeće:

(1) razinu povećanja minimalnog broja članova letačke posade;

(2) vrstu i standard prostora za odmor u avionu;

(3) minimalno vrijeme odmora u avionu dodijeljeno svakom članu posade;

(4) minimalno vrijeme odmora u avionu dodijeljeno svakom članu letačke posade koji će biti na komandama za konačno slijetanje;

(5) uvjete pod kojima se može primijeniti dodatno produljenje FDP-a, među ostalim pri radu pod djelotvornim i funkcionalnim FRMS-om u skladu s točkom ORO.FTL.120.

(e) Tijekom misije AEMS-a koja je u tijeku maksimalni osnovni dnevni FDP aklimatizirane posade na dužnosti s dvopilotnom letačkom posadom, kako je navedeno u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, može se produljiti za najviše dva sata ako je to potrebno za završetak misije. Operator u svoj IFTSS uključuje uvjete za primjenu tog produljenja, uključujući način na koji će se pratiti njegova upotreba i kako će se ublažiti povezani učinci na naknadne dužnosti i razdoblja odmora.

(f) Operator u svojem IFTSS-u navodi uvjete pod kojima zapovjednik zrakoplova može izmijeniti ograničenja vremena provedenog na letačkoj dužnosti, na dužnosti i na odmoru u slučaju nepredviđenih operativnih okolnosti, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama. Operator provodi politiku bez kažnjavanja u odnosu na korištenje ili nekorištenje diskrecijskog prava zapovjednika zrakoplova u nepredviđenim operativnim okolnostima.

(g) Operator u svojem IFTSS-u navodi postupak za odgođeno javljanje na dužnost, uključujući uvjete pod kojima je aktivirano, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama.

ORO.FTL.211 Trajanje leta i letačke dužnosti

(a) Ukupan broj razdoblja na dužnosti koja se mogu dodijeliti pojedinačnom članu posade ne smije prekoračiti:

(1) 60 sati dužnosti u 7 uzastopnih dana;

(2) 110 sati dužnosti u 14 uzastopnih dana;

(3) 190 sati dužnosti u 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je ravnomjernije moguće tijekom tog razdoblja;

(4) 2 000 sati dužnosti u bilo kojoj kalendarskoj godini.

(b) Odstupajući od podtočke (a) podpodtočke (1), ukupni broj sati dužnosti u bilo kojih sedam uzastopnih dana može se prekoračiti za najviše 10 sati, pod uvjetom da se to prekoračenje koristi isključivo u svrhu pozicioniranja neoperativnog člana posade natrag u njegovu domaću bazu za početak produljenog razdoblja odmora radi oporavka, a operator:

(1) provodi procjenu rizika kako bi se ocijenio učinak prekoračenja na umor, uzimajući u obzir, među ostalim, doba dana, duljinu i kvalitetu prethodnog odmora i predstojeće zahtjeve u vezi s rasporedom dužnosti;

(2) planira odgovarajuće mjere ublažavanja, uključujući, ali ne ograničavajući se na: ograničenja učestalosti prekoračenja u određenom razdoblju, osiguravanje najmanje 72-satnog produljenog razdoblja odmora radi oporavka, uključujući dvije lokalne noći i stalno praćenje djelotvornosti svih kontrola sigurnosnog rizika i usklađenosti u vezi s umorom;

(3) vodi evidenciju o prekoračenjima i uvjetima pod kojima su upotrijebljena;

(4) opisuje uvjete prekoračenja u svojem IFTSS-u.

(c) Odstupajući od podtočke (a) podpodtočke (1), u operacijama AEMS-a u kojima se letačka posada sastoji od dva pilota, ukupan broj sati na dužnosti u bilo kojih sedam uzastopnih dana može se prekoračiti za najviše 30 sati pod uvjetom da operator:

(1) provodi procjenu rizika kako bi se procijenio učinak prekoračenja na umor uzimajući u obzir, među ostalim, doba dana, izloženost noćnoj dužnosti, stres zbog medicinskog zadatka ili pacijenta i predstojeće zahtjeve u vezi s rasporedom dužnosti;

(2) planira odgovarajuće mjere ublažavanja, uključujući, ali ne ograničavajući se na: ograničenja učestalosti prekoračenja u određenom razdoblju, osiguravanje najmanje 72-satnog produljenog razdoblja odmora radi oporavka, uključujući dvije lokalne noći i stalno praćenje djelotvornosti svih kontrola sigurnosnog rizika i usklađenosti u vezi s umorom;

(3) vodi evidenciju o prekoračenjima i uvjetima pod kojima su upotrijebljena;

(4) opisuje uvjete prekoračenja u svojem IFTSS-u.

(d) Ukupno vrijeme leta u sektorima na koje je član posade raspoređen kao operativni član posade ne smije prekoračiti:

(1) 100 sati leta u 28 uzastopnih dana;

(2) 900 sati leta u kalendarskoj godini;

(3) 1 000 sati leta u 12 uzastopnih kalendarskih mjeseci u godini.

(e) Dužnosti poslije leta računaju se kao razdoblje na dužnosti.

ORO.FTL.216 Pozicioniranje

(a) Pozicioniranje neoperativnog člana posade nakon javljanja na dužnost, ali prije rada, bez međurazdoblja odmora, računa se kao FDP, ali se ne računa kao sektor.

(b) Vrijeme provedeno na pozicioniranju računa se kao razdoblje na dužnosti.

(c) Pozicioniranje operativnog člana posade na nekomercijalni let prije ili nakon dužnosti na jednom ili više CAT letova, bez međurazdoblja odmora, računa se i kao FDP i kao sektor.

(d) Operator u svojem IFTSS-u, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, navodi utjecaj na maksimalni FDP za sljedeće:

(1) trajanje pozicioniranja neoperativnog člana posade;

(2) način prijevoza neoperativnog člana posade.

ORO.FTL.221 Podijeljeno vrijeme na dužnosti

Uvjeti za produljenje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a za članove posade na dužnosti s dvopilotnom letačkom posadom zbog prekida podijeljenog vremena na dužnosti na zemlji u skladu su sa sljedećim:

(a) operator u svojem IFTSS-u navodi sljedeće elemente za podijeljeno vrijeme na dužnosti u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama:

(1) minimalno trajanje prekida podijeljenog vremena na dužnosti na zemlji;

(2) produljenje FDP-a ovisno o trajanju prekida podijeljenog vremena na dužnosti;

(3) objekti za odmor stavljeni na raspolaganje posadi, uzimajući u obzir trajanje prekida podijeljenog vremena na dužnosti i druge relevantne čimbenike;

(4) mogućnost produljenja podijeljenog vremena na dužnosti nakon početka FDP-a;

(b) prekid podijeljenog vremena na dužnosti računa se u cijelosti kao FDP;

(c) podijeljeno vrijeme na dužnosti ne dodjeljuje se prije ili nakon skraćenog odmora u skladu s točkom ORO.FTL.236 podtočkom (c).

ORO.FTL.226 Dežurstvo i dužnosti u zračnoj luci

(a) Dežurstvo i dužnosti u zračnoj luci moraju biti u rasporedu radnog vremena. Dotični članovi posade unaprijed se obavješćuju o vremenu početka i završetka razdoblja raspoloživosti za dežurstvo kako bi im se omogućilo planiranje odgovarajućeg odmora.

(b) Smatra se da je član posade dežuran u zračnoj luci od javljanja na dužnost na prijavnoj točki do kraja prijavljenog razdoblja raspoloživosti za dežurstvo u zračnoj luci.

(c) Dežurstvo u zračnoj luci računa se u cijelosti kao razdoblje na dužnosti za potrebe točaka ORO.FTL.211 i ORO.FTL.236.

(d) Svaka dužnost u zračnoj luci računa se u cijelosti kao razdoblje na dužnosti i FDP se računa u cijelosti od vremena javljanja na dužnost u zračnoj luci.

(e) Operator osigurava smještaj ili prostor za odmor klase A članovima posade koji su dežurni u zračnoj luci, pod uvjetom da prostor za odmor klase A omogućuje kontrolu svjetla i temperature i osigurava izolaciju od buke i smetnji.

(f) Operator u svojem IFTSS-u navodi sljedeće elemente za dežurstvo i dužnosti u zračnoj luci, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama:

(1) maksimalno trajanje razdoblja raspoloživosti za dežurstvo;

(2) utjecaj vremena provedenog na dežurstvu na maksimalni dnevni FDP, uzimajući u obzir dostupne prostore za odmor i druge relevantne čimbenike, uključujući:

i. potrebu za neposrednom spremnošću članova posade;

ii. u kojoj mjeri dežurstvo utječe na spavanje;

iii. informiranje dovoljno unaprijed kako bi se osiguralo dovoljno sna između poziva na dužnost i dodijeljenog FDP-a;

(3) minimalno razdoblje odmora nakon razdoblja raspoloživosti za dežurstvo nakon kojeg nije dodijeljen FDP;

(4) metodu brojanja ostalog dežurstva za potrebe izračuna kumulativnih razdoblja dežurstava.

ORO.FTL.231 Rezerva

(a) Rezerva mora biti uključena u raspored radnog vremena.

(b) Operator u svojem IFTSS-u navodi sljedeće elemente rezerve u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama:

(1) maksimalno trajanje razdoblja rezerve;

(2) broj uzastopnih dana rezerve koji se mogu dodijeliti članu posade.

ORO.FTL.236 Razdoblja odmora

(a) Minimalno razdoblje odmora u domaćoj bazi

(1) Minimalno razdoblje odmora koje mora biti osigurano prije početka FDP-a u domaćoj bazi mora biti najmanje onoliko koliko je trajalo prethodno razdoblje na dužnosti, ili 12 sati, ovisno o tome što je duže.

(2) Odstupajući od podpodtočke (1), minimalno razdoblje odmora koje mora biti osigurano prema podtočki (b) primjenjuje se ako operator osigura odgovarajući smještaj članu posade u domaćoj bazi.

(b) Minimalno razdoblje odmora izvan domaće baze

Minimalno razdoblje odmora koje mora biti osigurano prije početka FDP-a izvan domaće baze mora biti najmanje onoliko koliko je trajalo prethodno razdoblje na dužnosti, ili 10 sati, ovisno o tome što je duže. To razdoblje mora uključivati mogućnost spavanja osam sati, ne uključujući vrijeme potrebno za putovanje i za ostale fiziološke potrebe.

(c) Skraćeni odmor

(1) Odstupajući od podtočaka (a) i (b), minimalna razdoblja odmora u domaćoj bazi ili izvan domaće baze mogu se skratiti pod uvjetom da se skraćeni odmor primjenjuje samo u okviru djelotvornog i funkcionalnog FRMS-a u skladu s točkom ORO.FTL.120.

(2) Operator utvrđuje uvjete za skraćeni odmor u svojem IFTSS-u, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, uzimajući u obzir sve sljedeće:

i. minimalno skraćeno razdoblje odmora;

ii. stanje aklimatizacije člana posade;

iii. uključuje li razdoblje odmora lokalne noći;

iv. prelaženje vremenskih zona;

v. kombinaciju trajanja leta i pozicioniranja neposredno prije skraćenog razdoblja odmora;

vi. vrijeme putovanja do i od mjesta odmora.

(d) Redovita produljena razdoblja odmora radi oporavka

Operator u svojem IFTSS-u navodi redovita produljena razdoblja odmora radi oporavka kako bi se nadoknadio kumulativni umor. Minimalno redovito produljeno razdoblje odmora radi oporavka mora iznositi 36 sati, uključujući dvije lokalne noći, s tim da vrijeme između kraja jednog redovitog produljenog razdoblja odmora i početka drugog redovitog produljenog razdoblja odmora ne smije prelaziti 168 sati. Redovito produljeno razdoblje odmora radi oporavka mora se povećati na dva lokalna dana dva puta mjesečno.

(e) Operator navodi dodatna razdoblja odmora u svojem IFTSS-u, u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, kako bi nadoknadio:

(1) učinak razlika u vremenskim zonama i produljenja FDP-a;

(2) dodatni kumulativni umor zbog poremećaja u rasporedu;

(3) pomicanje cirkadijske faze tijekom prijelaza u smjeru istok-zapad ili u smjeru zapad-istok.

ORO.FTL.241 Prehrana

(a) Za vrijeme FDP-a mora postojati mogućnost uzimanja hrane i pića kao bi se izbjegli štetni učinci na radnu učinkovitost člana posade.

(b) Operator u svojem IFTSS-u navodi kako je osigurana prehrana člana posade tijekom FDP-a, uzimajući u obzir barem trajanje FDP-a, cirkadijski ritam i redovito vrijeme obroka, kao i situacije kad je uzimanje hrane ili pića tijekom letačkih operacija nemoguće.

ORO.FTL.246 Evidencije domaće baze, vremena leta, trajanja dužnosti i odmora

(a) Operator u razdoblju od 24 mjeseca čuva:

(1) zasebnu evidenciju za svakog člana posade, uključujući:

(1) vremena leta;

(2) početak, trajanje i kraj svakog razdoblja na dužnosti i FDP-a;

(3) razdoblja odmora i slobodne dane;

(4) dodijeljenu domaću bazu;

(2) izvješća o produljenju trajanja letačke dužnosti i skraćenju razdoblja odmora.

(b) Operator mora na zahtjev dostaviti primjerke pojedinačnih evidencija o vremenu leta, trajanjima dužnosti i odmora onima na koje se to odnosi:

(1) predmetnom članu posade;

(2) drugom operatoru, u vezi s članom posade koji je član posade predmetnog operatora ili postaje njihov član;

(3) nadležnom tijelu.

(c) Evidencija iz točke CAT.GEN.MPA.100 podtočke (b) podpodtočke (5) Priloga IV. (Dio-CAT) u vezi s članovima posade koji obavljaju dužnosti za više od jednog operatora mora se čuvati 24 mjeseca.

ORO.FTL.251 Osposobljavanje za kontrolu umora

(a) Operator svojim članovima posade, osoblju odgovornom za pripremu i održavanje rasporeda radnog vremena i osoblju za upravljanje operacijama osigurava početno i redovno osposobljavanje za kontrolu umora.

(b) Osposobljavanje u skladu s podtočkom (a) slijedi nakon programa osposobljavanja kojeg je operator uspostavio i opisao u operativnom priručniku. Program osposobljavanja mora obuhvaćati sve moguće uzroke i učinke umora i protumjere za umor, kao i praktične aspekte.”.