Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria L

2026/1979

13.11.2026

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2026/1979

z dnia 8 września 2026 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku w odniesieniu do taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji z jednym pilotem

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ([1]), w szczególności jego art. 32 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ([2]) ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych, w tym ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku dla operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze (CAT) przy użyciu samolotów wykorzystywanych w operacjach regularnych i czarterowych.

(2) Przy opracowywaniu wymogów dotyczących ograniczeń czasu lotu dla operatorów CAT na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zdecydowano o uwzględnieniu ograniczeń czasu lotu dla operacji taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego i operacji z jednym pilotem na późniejszym etapie, aby umożliwić gromadzenie dowodów naukowych dotyczących czynników wpływających na zmęczenie podczas tych operacji.

(3) Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 ograniczenia czasu lotu dla operatorów CAT samolotów wykorzystywanych do operacji taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego (AEMS) i operacji wykonywanych przez jednego pilota podlegają wymaganiom określonym w prawie krajowym, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 ([3]) i w części Q załącznika III do tego rozporządzenia. Odstępstwo to powinno nadal obowiązywać do czasu rozpoczęcia stosowania nowych środków zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

(4) Wymagania części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 opracowano na potrzeby operacji regularnych i czarterowych w załodze wieloosobowej. Mają one jednak również zastosowanie do taksówek powietrznych na żądanie, operacji AEMS i operacji z jednym pilotem pomimo różnic między tymi operacjami a operacjami w załodze wieloosobowej oraz różnic w rodzaju wykorzystywanych statków powietrznych. Podobnie w części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 nie ustanowiono maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych dla operacji z jednym pilotem i operacji AEMS ani nie przewidziano gotowości, wypoczynku w trakcie lotu i podzielonego okresu służby. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w celu uwzględnienia odpowiedniego ograniczenia czasu lotu dla operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu samolotów wykorzystywanych do operacji taksówek powietrznych, operacji AEMS i operacji z jednym pilotem.

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

([2]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Charakter obowiązków pilota w operacjach lotniczych takich jak taksówki powietrzne i AEMS znacznie różni się od charakteru obowiązków pilota w operacjach regularnych lub czarterowych, ponieważ piloci taksówek powietrznych i AEMS zazwyczaj wykonują mniej lotów, ale za to dłuższych. Operacje taksówek powietrznych i operacje AEMS wymagają całodobowej aktywności, która może obejmować pracę zmianową, operacje nocne, nieregularne i nieprzewidywalne plany pracy oraz częste zmiany stref czasowych. W związku z tym należy ustanowić sprawiedliwą równowagę między przepisami normatywnymi a przepisami opartymi na skuteczności działania, ponieważ stosowanie podobnych przepisów opracowanych dla zasadniczo różnych środowisk operacyjnych byłoby sprzeczne z celem, jakim jest zapewnienie wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii.

(6) Należy wprowadzić szczególne środki ograniczające ryzyko zgodnie z celami w zakresie ochrony przed ryzykiem określonymi w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139, aby odzwierciedlić realia operacyjne sektora, w tym charakter lotów taksówkami powietrznymi i AEMS, które nie są dostępne dla ogółu społeczeństwa, a także rodzaj i skalę operacji, które są mniej złożone i obejmują mniej skomplikowane samoloty niż przewozy regularne lub czarterowe. Każdy z tych środków ograniczających ryzyko powinien być ukierunkowany i odnosić się do zidentyfikowanego ryzyka wystąpienia zmęczenia wynikającego ze szczególnych praktyk w zakresie planowania czasu pracy, okresów służby lub okresów wypoczynku.

(7) Aby lepiej uwzględnić szczególne uwarunkowania krajowe lub praktyki operacyjne, państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od niektórych przepisów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem lub odstąpienia od powiązanych specyfikacji certyfikacji przez zastosowanie wymogów, których poziom bezpieczeństwa jest co najmniej równoważny z poziomem bezpieczeństwa wynikającym z przepisów niniejszego rozporządzenia. Wszelkie odstępstwa lub przypadki odejścia od przepisów niniejszego rozporządzenia powinny być zgłaszane i zgodne z art. 71 i art. 76 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139, które zapewniają podejmowanie przejrzystych i niedyskryminacyjnych decyzji opartych na obiektywnych kryteriach.

(8) Aby zapewnić płynne przejście od obecnie obowiązującej części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i przepisów krajowych państw członkowskich, operatorzy i właściwe organy państw członkowskich powinni mieć wystarczająco dużo czasu na aktualizację dokumentów operacyjnych, wdrożenie odpowiednich narzędzi oprogramowania i przeszkolenie odpowiedniego personelu w celu zapewnienia zgodności z nowymi środkami. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(9) Należy zaktualizować pkt ARO.OPS.235 załącznika II i ORO.FTL.125 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w celu dostosowania ich do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz usunięcia nieaktualnych odniesień, bez wprowadzania jakichkolwiek negatywnych skutków gospodarczych, społecznych lub administracyjnych dla członków załogi lotniczej, operatorów lub właściwych organów. Aby wesprzeć właściwe organy krajowe w aktualizacji procedur zatwierdzania, punkty te powinny mieć zastosowanie do operacji regularnych i czarterowych od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(10) Chociaż obowiązujące ramy regulacyjne wymagają już od właściwych organów państw członkowskich monitorowania zgłoszonych zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym i podejmowania działań następczych w związku z nimi, aby zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa lotniczego i ograniczyć ryzyko związane ze zmęczeniem, ważne jest, by wdrażanie nowych przepisów było aktywnie monitorowane przez państwa członkowskie i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja"), która jest uprawniona na podstawie art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 do przeprowadzania inspekcji i innych działań monitorujących w celu zapewnienia jednolitego stosowania tego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

(11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii nr 02/2026 ([4]), wydanej przez Agencję zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 akapit pierwszy dodaje się punkty 16, 17 i 18 w brzmieniu:

„16. »lot samolotowej służby ratownictwa medycznego (AEMS)« oznacza lot samolotem, gdy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport i który ma wszystkie następujące cechy:

a) jego celem jest ułatwienie ratowniczej pomocy medycznej poprzez wykonanie przewozu obejmującego co najmniej jedną z poniższych kategorii:

(i) personelu medycznego;

(ii) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków);

(iii) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;

b) obejmuje to odcinki wykonane w celu przemieszczenia samolotu do celów przewozu osób, o których mowa w lit. a) pkt (i) lub (iii), lub środków medycznych, o których mowa w lit. a) pkt (ii), lub w celu powrotu samolotu do bazy operacyjnej AEMS;

17. »operacja regularna« oznacza serię lotów mających wszystkie następujące cechy:

(i) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej, bezpośrednio u przewoźnika lotniczego lub u jego upoważnionych agentów;

(ii) wykonywana jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi w jeden z następujących sposobów:

— zgodnie z opublikowanym rozkładem,

— w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

18. »operacja czarterowa« oznacza nierozkładową operację CAT na żądanie, wykonywaną przy użyciu samolotu o MOPSC wynoszącej 20 lub więcej.”;

2) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 8*

Ograniczenia czasu lotu

1. Operacje CAT wykonywane do celów operacji regularnych i czarterowych podlegają wymaganiom podczęści FTL (A) załącznika III. Operacje CAT wykonywane przy użyciu samolotów do celów ratownictwa medycznego oraz operacje taksówek powietrznych podlegają wymaganiom podczęści FTL (B) załącznika III.

2. Jeśli chodzi o ograniczenia czasu lotu i wymagania dotyczące wypoczynku, operacje CAT wykonywane przy użyciu śmigłowców muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.

3. Jeśli chodzi o ograniczenia czasu lotu i wymagania dotyczące wypoczynku, operacje niezarobkowe, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne, prowadzone przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym, a także zarobkowe operacje specjalistyczne prowadzone przy użyciu samolotów i śmigłowców, muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.

4. Jeśli chodzi o ograniczenia czasu lotu, operator IAM musi spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.”;

3) art. 9b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja i właściwe organy państw członkowskich monitorują skuteczność ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku zawartych w niniejszym rozporządzeniu.";

4) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

5) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 15 października 2028 r.

Załącznik I i pkt 4 załącznika II stosuje się jednak od dnia 3 grudnia 2026 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 września 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku II (część ARO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 pkt ARO.OPS.235 otrzymuje brzmienie:

„**ARO.OPS.235 Zatwierdzanie indywidualnych programów określania czasu lotu operatorów CAT samolotów”**

a) Właściwy organ zatwierdza indywidualny program określania czasu lotu operatora CAT samolotów, jeżeli stwierdzi, że program ten spełnia wszystkie następujące warunki:

   1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji;

   2) spełnia odpowiednie zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogi odpowiednich przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia;

   3) jest zgodny z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji;

   4) jest zgodny z innymi mającymi zastosowanie przepisami krajowymi wynikającymi z transpozycji dyrektywy 2000/79/WE.

b) W każdym przypadku, gdy właściwy organ zamierza zatwierdzić indywidualny program określania czasu lotu, który odbiega od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji przyjętych przez Agencję, najpierw zwraca się do Agencji o wydanie opinii zgodnie z art. 76 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Agencja przedstawia opinię w terminie trzech miesięcy od otrzymania całej niezbędnej dokumentacji od właściwego organu.

c) Właściwy organ i dany operator uwzględniają opinię Agencji przyjętą na podstawie art. 76 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Przed zatwierdzeniem indywidualnych programów określania czasu lotu, o których mowa w lit. b), właściwy organ zapewnia, aby operator ocenił i ograniczył do dopuszczalnego poziomu powiązane ryzyko wystąpienia zmęczenia.

d) Po upływie początkowego okresu stosowania zatwierdzone indywidualne programy określania czasu lotu, które odbiegają od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji przyjętych przez Agencję, podlegają ocenie w celu ustalenia, czy odstępstwa te należy potwierdzić czy zmienić. Właściwy organ i agencja przeprowadzają niezależną ocenę w oparciu o informacje przekazane przez operatora. Ocena jest proporcjonalna, przejrzysta i oparta na zasadach naukowych oraz na wiedzy naukowej.”

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł podczęści FTL otrzymuje brzmienie:

„PODCZĘŚĆ FTL (A):

OGRANICZENIA CZASU LOTU I SŁUŻBY ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOCZYNKU W ODNIESIENIU DO OPERACJI REGULARNYCH I CZARTEROWYCH WYKONYWANYCH PRZY UŻYCIU SAMOLOTÓW”;

2) punkt ORO.FTL.100 otrzymuje brzmienie:

„**ORO.FTL.100 Zakres**

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które powinien spełniać przewoźnik lotniczy i jego członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, oraz wymagania dotyczące wypoczynku członków załóg lotniczych wyznaczonych do wykonywania operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) przy użyciu samolotów do celów operacji regularnych i czarterowych.”;

3) punkt ORO.FTL.120 otrzymuje brzmienie:

„**ORO.FTL.120 System zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRMS)**

a) W przypadku gdy przepisy niniejszej podczęści lub stosowne specyfikacje certyfikacji wymagają wprowadzenia systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRMS), operator ustanawia, wdraża i utrzymuje taki system jako integralną część swojego systemu zarządzania. Opis systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia znajduje się w specjalnej instrukcji lub w instrukcji operacyjnej.

b) System zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zapewnia stałą poprawę ogólnej skuteczności zarządzania ryzykiem zmęczenia przez operatora i zawiera wszystkie następujące elementy:

1) opis wszystkich poniższych aspektów:

(i) założeń, zasad i obowiązków operatora w odniesieniu do systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, które określa się mianem »polityki dotyczącej systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia«;

(ii) zaangażowania i obowiązków kierownictwa, załogi lotniczej i innego personelu w odniesieniu do systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia;

(iii) specjalnych struktur systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, w tym grupy działania na rzecz bezpieczeństwa w razie zmęczenia (FSAG), oraz ich roli;

2) dokumentację wszystkich procesów związanych z systemem zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków, oraz procedurę aktualizacji tej dokumentacji;

3) zasady naukowe i wiedzę naukową;

4) proces identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka umożliwiający ciągłe zarządzanie ryzykiem ponoszonym przez operatora wynikającym ze zmęczenia członków załóg lotniczych;

5) proces łagodzenia ryzyka umożliwiający niezwłoczne podejmowanie działań zaradczych niezbędnych do skutecznego łagodzenia ryzyka ponoszonego przez operatora wynikającego ze zmęczenia członków załóg lotniczych oraz ciągłe monitorowanie i regularną ocenę skuteczności działań łagodzących;

6) procesy zapewnienia bezpieczeństwa związane z systemem zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia;

7) procedury promocji systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia.

c) System zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia odpowiada programowi określania czasu lotu danego operatora, wielkości operatora oraz charakterowi i złożoności prowadzonej przez niego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i ryzyka właściwych dla tej działalności.

d) Operator podejmuje działania łagodzące w przypadku wykazania przez proces zapewnienia bezpieczeństwa związany z systemem zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, że utrzymywany poziom bezpieczeństwa nie spełnia założonych wymagań.”;

4) punkt ORO.FTL.125 otrzymuje brzmienie:

„**ORO.FTL.125 Indywidualne programy określania czasu lotu operatorów lotów regularnych i czarterowych**

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje indywidualny program określania czasu lotu, który:

1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji;

2) spełnia odpowiednie zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymagania odpowiednich przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia;

3) jest zgodny z innymi mającymi zastosowanie przepisami, w tym z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi wynikającymi z transpozycji dyrektywy 2000/79/WE.

b) Aby wykazać zgodność z lit. a), operator wdraża stosowne specyfikacje certyfikacji przyjęte przez Agencję.

1) Alternatywnie, jeżeli operator zamierza odstąpić od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji, przedkłada właściwemu organowi, wraz z wnioskiem o zatwierdzenie indywidualnych programów określania czasu lotu, analizę bezpieczeństwa, która obejmuje wszystkie następujące elementy:

(i) szczegółowy opis proponowanego odstępstwa;

(ii) ocenę powiązanego ryzyka zmęczenia i odpowiednich środków ograniczających ryzyko w celu zapewnienia, aby ryzyko pozostało na dopuszczalnym poziomie;

(iii) wszelkie istotne zmiany w instrukcjach lub procedurach.

Jeżeli operator zamierza odstąpić od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji, wykazuje również właściwemu organowi, że należycie uwzględnił opinię Agencji wydaną zgodnie z art. 76 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

c) Przed wdrożeniem indywidualnych programów określania czasu lotu – w tym, w stosownych przypadkach, systemu zarządzania ryzykiem zmęczenia lub odpowiedniego zarządzania ryzykiem zmęczenia (FRM) – są one zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z pkt ARO.OPS.235 załącznika II (część ARO).

d) Do celów oceny, o której mowa w pkt ARO.OPS.235 lit. d) załącznika II (część ARO), w ciągu dwóch lat od wdrożenia indywidualnych programów określania czasu lotu, które odbiegają od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji wydanych przez Agencję, operator gromadzi dane dotyczące zatwierdzonego odstępstwa i analizuje je z wykorzystaniem uzasadnionych naukowo zasad w celu oceny jego wpływu na zmęczenie załogi lotniczej. Wyniki tej analizy przedkłada się właściwemu organowi w formie sprawozdania.";

5) w pkt ORO.FTL.205 lit. b) dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych zaaklimatyzowanego członka załogi lotniczej wykonującej operacje z jednym pilotem jest jednym z następujących okresów:

1) zgodnie z poniższą tabelą, pod warunkiem że czas lotu dla każdego odcinka jest ograniczony do czterech godzin z autopilotem i do dwóch godzin bez autopilota:

Tabela 5

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych – zaaklimatyzowani członkowie załogi – operacje z jednym pilotem

Początek okresu pełnienia czynności lotniczych o godzinie odniesienia	Czas trwania dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych w godzinach						
	Do 4 odcinków	5 odcinków	6 odcinków	7 odcinków	8 odcinków	9 odcinków	10 lub więcej odcinków
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

Początek okresu pełnienia czynności lotniczych o godzinie odniesienia	Czas trwania dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych w godzinach						
	Do 4 odcinków	5 odcinków	6 odcinków	7 odcinków	8 odcinków	9 odcinków	10 lub więcej odcinków
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 godzin, niezależnie od liczby odcinków, pod warunkiem że spełnione są wszystkie następujące warunki:

A) operacja odbywa się w całości w godzinach od 0700 do 2159;

B) operacja jest wykonywana w warunkach VFR;

C) operacje odbywają się między wcześniej wybranymi lotniskami;

D) czas trwania dla każdego odcinka nie przekracza jednej godziny.

5) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi lotniczej o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania wykonującej operacje z jednym pilotem wynosi osiem godzin.";

6) w pkt ORO.FTL.205 lit. e) tytuł otrzymuje brzmienie:

„e) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych z zastosowaniem wydłużeń z powodu wypoczynku w trakcie lotu w operacjach, w których załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch pilotów";

7) w pkt ORO.FTL.205 lit. f) tytuł otrzymuje brzmienie:

„f) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczych, w których załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch pilotów – decyzje podejmowane według uznania dowódcy";

8) w pkt ORO.FTL.205 dodaje się lit. fa) w brzmieniu:

„fa) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczych, w których załoga lotnicza składa się z jednego pilota – decyzje podejmowane według uznania dowódcy

Dowódca może zmodyfikować ograniczenia czasu pełnienia czynności lotniczych oraz okresów służby i wypoczynku w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, o których został poinformowany w momencie zgłoszenia się lub po zgłoszeniu się do pełnienia służby, w następujący sposób:

1) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi lotniczej wykonującej operacje z jednym pilotem, jak określono w ORO.FTL.205 lit. b) pkt 4 lub 5, może zostać wydłużony o maksymalnie jedną godzinę.

2) Jeśli na końcowym odcinku podczas okresu pełnienia czynności lotniczych następuje przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia określonego w pkt 1 z powodu nieprzewidzianych okoliczności, które wystąpiły po starcie, lot można kontynuować do planowanego lotniska docelowego lub zapasowego.

3) Okres odpoczynku poza bazą macierzystą przed okresem pełnienia czynności lotniczych można skrócić, jednak nie może on być krótszy niż 10 godzin.

4) W razie wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia, dowódca skraca rzeczywisty czas pełnienia czynności lotniczych lub zwiększa czas wypoczynku, lub stosuje oba te środki, w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

5) Dowódca składa operatorowi meldunek w każdym przypadku wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenia okresu wypoczynku według swojego uznania. W przypadku gdy skrócenie okresu wypoczynku przekracza jedną godzinę, operator przedkłada właściwemu organowi kopię meldunku wraz ze swoimi uwagami w terminie 28 dni od zdarzenia.

6) Operator wdraża pozbawioną sankcji politykę w odniesieniu do podejmowania lub niepodejmowania decyzji według uznania dowódcy w nieprzewidzianych okolicznościach.";

9) w pkt ORO.FTL.240 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Podczas okresu pełnienia czynności lotniczych członek załogi lotniczej ma możliwość spożycia posiłku i napojów, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy, zwłaszcza jeśli okres pełnienia czynności lotniczych przekracza sześć godzin lub, w przypadku operacji z jednym pilotem, pięć godzin.";

10) dodaje się podczęść FTL (B) w brzmieniu:

„PODCZĘŚĆ FTL (B)

OGRANICZENIA CZASU LOTU I SŁUŻBY ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOCZYNKU W ODNIESIENIU DO OPERACJI SŁUŻB RATOWNICTWA MEDYCZNEGO I OPERACJI TAKSÓWEK POWIETRZNYCH WYKONYWANYCH PRZY UŻYCIU SAMOLOTÓW

ORO.FTL.101 Zakres

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które powinien spełniać przewoźnik lotniczy i jego członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, oraz wymagania dotyczące wypoczynku członków załóg lotniczych wyznaczonych do wykonywania operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) przy użyciu samolotów do celów operacji AEMS i operacji taksówek powietrznych, w tym operacji rozpoczynających się i kończących w tym samym punkcie (od A do A).

ORO.FTL.106 Definicje

a) W odniesieniu do operacji AEMS i operacji taksówek powietrznych stosuje się terminy zdefiniowane w pkt ORO.FTL.105, z wyjątkiem terminów zdefiniowanych w pkt ORO.FTL.105 pkt 1, 2, 5 i 18.

b) Oprócz lit. a) stosuje się następujące definicje:

1) »zaaklimatyzowany« oznacza stan, w którym biologiczny dobowy zegar członka załogi samolotu jest zsynchronizowany z określoną strefą czasową – obecną strefą czasową, w której fizycznie znajduje się członek załogi samolotu, albo poprzednią strefą czasową, do której pozostaje on dostosowany biologicznie ze względu na niewystarczający czas lub odpoczynek umożliwiający dostosowanie się do obecnej strefy czasowej.

Do celów obliczenia maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi lotniczej uznaje się za zaaklimatyzowanego do strefy czasowej bazy macierzystej na początku rotacji, a następnie zgodnie z wartościami określonymi w tabeli 1a:

Tabela 1a

Różnica (h) między strefą czasową godziny odniesienia (*) a strefą czasową, w której rozpoczyna się następny okres pełnienia służby	Czas (h), jaki upłynął od zgłoszenia się do pełnienia służby o godzinie odniesienia				
	< 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

Różnica (h) między strefą czasową godziny odniesienia (*) a strefą czasową, w której rozpoczyna się następny okres pełnienia służby	Czas (h), jaki upłynął od zgłoszenia się do pełnienia służby o godzinie odniesienia				
	< 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

(*) Gdy podczas rotacji załoga zaaklimatyzuje się do strefy czasowej, w której rozpoczyna następny okres pełnienia służby, ta strefa czasowa staje się nową strefą czasową godziny odniesienia. Stopień zaaklimatyzowania dla kolejnych czynności w rotacji określa się następnie zgodnie z tabelą 1a, zastępując pierwotną strefę czasową godziny odniesienia nową strefą czasową.

»B« oznacza, że członek załogi lotniczej jest zaaklimatyzowany do strefy czasowej godziny odniesienia.

»D« oznacza, że członek załogi lotniczej jest zaaklimatyzowany do strefy czasowej, w której rozpoczyna kolejną rotację.

»X« oznacza, że stopień zaaklimatyzowania członka załogi lotniczej jest nieznany;

2) »godzina odniesienia« oznacza czas lokalny w miejscu zgłoszenia się do pełnienia służby w bazie macierzystej, w którym członka załogi lotniczej uznaje się za zaaklimatyzowanego na początku rotacji, lub czas lokalny w miejscu zgłoszenia się do pełnienia służby w ostatniej lokalizacji, w którym członek załogi lotniczej zaaklimatyzował się podczas rotacji;

3) »zwiększona załoga lotnicza« oznacza załogę lotniczą złożoną z większej liczby osób niż minimalna liczba wymagana do obsługi statku powietrznego, w której każdy członek załogi lotniczej może opuścić swoje stanowisko w celu wypoczynku na pokładzie, gdy statek powietrzny znajduje się w powietrzu, i zostać zastąpiony przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej;

4) »przejście ze wschodu na zachód lub z zachodu na wschód« oznacza przejście przez strefę czasową godziny odniesienia (strefa czasowa przejścia) między sekwencją czynności i międzylądowań według wzoru wschodniego a sekwencją czynności i międzylądowań według wzoru zachodniego lub odwrotnie, przy czym każda sekwencja obejmuje przekroczenie co najmniej czterech stref czasowych;

5) »zmęczenie« oznacza stan fizjologiczny charakteryzujący się zmniejszeniem sprawności psychicznej lub fizycznej spowodowanym brakiem snu, przedłużonym okresem bez snu, fazą rytmu dobowego lub natężeniem pracy (w postaci aktywności psychicznej bądź fizycznej lub obu tych rodzajów aktywności) lub połączeniem tych czynników, które może negatywnie wpłynąć na czujność członka załogi lotniczej i jego zdolność do bezpiecznego wykonywania swoich obowiązków operacyjnych związanych z bezpieczeństwem;

6) »wypoczynek na pokładzie« oznacza, do celów wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych i gotowości do pełnienia służby, jedno z poniższych:

   1) okres czasu lotu w fazie przelotu, podczas którego członek załogi lotniczej wykonujący lot ze zwiększoną załogą lotniczą jest tymczasowo zwolniony z wykonywania zadań i odpoczywa w miejscu przeznaczonym do wypoczynku na pokładzie, spełniającym wymagane normy;

   2) okres, w którym samolot stoi na ziemi, podczas którego członek załogi lotniczej jest tymczasowo zwolniony z wykonywania zadań i odpoczywa w miejscu przeznaczonym do wypoczynku na pokładzie, spełniającym wymagane normy;

7) »przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska« oznacza jedno z poniższych:

   1) przeniesienie nieoperacyjnego członka załogi lotniczej z miejsca na miejsce, na żądanie operatora, z wyłączeniem obu z poniższych:

      — czasu na podróż z prywatnego miejsca wypoczynku do wyznaczonego miejsca zgłoszenia się do pełnienia służby w bazie macierzystej i z powrotem,

      — czasu na transfer miejscowy z miejsca wypoczynku do miejsca podjęcia służby i z powrotem;

2) eksploatacja samolotu przez członka załogi lotniczej, na żądanie operatora, w ramach lotu niekomercyjnego bezpośrednio przed pierwszym odcinkiem CAT lub bezpośrednio po ostatnim odcinku CAT;

8) »podzielony okres służby« oznacza okres pełnienia czynności lotniczych, który obejmuje pojedynczą przerwę na ziemi między operacyjnymi odcinkami lotu, trwającą wystarczająco długo, aby umożliwić wydłużenie maksymalnego podstawowego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych w określonych warunkach;

9) »nieprzewidziane okoliczności operacyjne« oznaczają nieoczekiwane warunki, których nie można było w sposób racjonalny przewidzieć i uwzględnić, takie jak zła pogoda, nieprawidłowe działanie urządzeń, opóźnienie kontroli ruchu lotniczego, które mogą skutkować niezbędnymi dostosowaniami operacyjnymi.

ORO.FTL.111 Obowiązki operatora

Operator:

a) ogłasza plany służby z wyprzedzeniem w celu umożliwienia członkom załogi lotniczej zaplanowania odpowiedniego wypoczynku;

b) ustanawia procedurę i metodę komunikacji z członkami załogi lotniczej, za pomocą których powiadamia się o zmianach w planach służby i okresach wypoczynku;

c) zapewnia, by okresy pełnienia czynności lotniczych były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi lotniczej nie odczuwali skutków zmęczenia i aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa;

d) ustala i publikuje czas zgłoszenia się do pełnienia służby i jej zakończenia, z uwzględnieniem charakteru i złożoności operacji, w celu zapewnienia, aby załoga miała wystarczająco dużo czasu na wypełnienie wszystkich wymaganych obowiązków przed lotem i po locie oraz na zarejestrowanie faktycznego czasu zgłoszenia się do pełnienia służby i jej zakończenia;

e) uwzględnia związek między częstotliwością i modelem okresów pełnienia czynności lotniczych i okresami wypoczynku, a także efekt kumulowania się wydłużonych okresów pełnienia służby połączonych z minimalnymi okresami wypoczynku;

f) określa modele pełnienia służby, w których unika się poważnego zakłócania ustalonego modelu snu/pracy, takiego jak np. pełnienie służby na przemian w dzień i w nocy;

g) przestrzega przepisów dotyczących grafików zakłócających zgodnie z pkt ARO.OPS.230 załącznika II (część ARO);

h) zapewnia, by okresy wypoczynku zapewniały ilość czasu wystarczającą członkom załogi lotniczej do przezwyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz umożliwiającą wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia czynności lotniczych;

i) planuje regularne wydłużone okresy wypoczynku regeneracyjnego i zawiadamia o nich członków załogi lotniczej z wyprzedzeniem;

j) planuje czynności lotnicze w taki sposób, aby możliwe było ich zakończenie w dopuszczalnym okresie pełnienia czynności lotniczych, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na wypełnienie obowiązków przed lotem, czasu lotu oraz czasu postoju na ziemi i obsługi między rejsami;

k) monitoruje niezawodność operacyjną planów służby i w razie potrzeby dostosowuje obsadę załogi lotniczej;

l) wdraża zarządzanie ryzykiem zmęczenia, wspierane albo przez system zarządzania zgodnie z pkt ORO.GEN.200, w tym, w stosownych przypadkach, przez odpowiedni FRM albo, w razie potrzeby, przez systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zgodnie z pkt ORO.FTL.120.

ORO.FTL.116 Obowiązki członka załogi lotniczej

a) Załoga lotnicza wypełnia wszystkie następujące obowiązki:

1) przestrzega wszelkich obowiązujących ją ograniczeń czasu lotu i służby (*ang*. flight and duty time limitations, FTL) oraz wymagań dotyczących odpoczynku;

2) podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego operatora:

1) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz czasów odpoczynku zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL);

2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami FTL;

3) optymalnie wykorzystuje zapewnione możliwości wypoczynku oraz zaplecze wypoczynkowe, a także w sposób odpowiedni planuje okres wypoczynku oraz korzysta z niego.

b) Załoga lotnicza nie podejmuje się wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczona lub czuje się w inny sposób niezdolna do pracy w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.

c) Załoga lotnicza rejestruje w oficjalnej dokumentacji operatora rzeczywiste godziny zgłoszenia się do pełnienia służby i jej zakończenia w ramach swojego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych.

ORO.FTL.126 Indywidualne programy określania czasu lotu AEMS i operatorów taksówek powietrznych

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje indywidualny program określania czasu lotu, który:

1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji;

2) spełnia odpowiednie zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymagania odpowiednich przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia;

3) jest zgodny z innymi mającymi zastosowanie przepisami, w tym z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi wynikającymi z transpozycji dyrektywy 2000/79/WE.

b) Aby wykazać zgodność z lit. a), operator wdraża stosowne specyfikacje certyfikacji przyjęte przez Agencję.

Alternatywnie, jeżeli operator zamierza odstąpić od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji, przedkłada właściwemu organowi, wraz z wnioskiem o zatwierdzenie indywidualnych programów określania czasu lotu, analizę bezpieczeństwa, która obejmuje wszystkie następujące elementy:

1) szczegółowy opis proponowanego odstępstwa;

2) ocenę powiązanego ryzyka zmęczenia i odpowiednich środków ograniczających ryzyko w celu zapewnienia, aby ryzyko pozostało na dopuszczalnym poziomie;

3) wszelkie istotne zmiany w instrukcjach lub procedurach.

Jeżeli operator zamierza odstąpić od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji, wykazuje również właściwemu organowi, że należycie uwzględnił opinię Agencji wydaną zgodnie z art. 76 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

c) Przed wdrożeniem indywidualnych programów określania czasu lotu – w tym, w stosownych przypadkach, systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia lub odpowiedniego FRM – są one zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z pkt ARO.OPS.235 załącznika II (część ARO).

d) Do celów oceny, o której mowa w pkt ARO.OPS.235 lit. d) załącznika II (część ARO), w ciągu dwóch lat od wdrożenia indywidualnych programów określania czasu lotu, które odbiegają od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji wydanych przez Agencję, operator gromadzi dane dotyczące zatwierdzonego odstępstwa i analizuje je z wykorzystaniem uzasadnionych naukowo zasad w celu oceny jego wpływu na zmęczenie załogi lotniczej. Wyniki tej analizy przedkłada się właściwemu organowi w formie sprawozdania.

ORO.FTL.201 Baza macierzysta

a) Operator przydziela każdemu członkowi załogi lotniczej bazę macierzystą.

b) Operator określa w swoich indywidualnych programach określania czasu lotu warunki zmiany bazy macierzystej zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji.

ORO.FTL.206 Okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)

a) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych przez zaaklimatyzowaną załogę lotniczą wykonującą operacje z jednym pilotem lub dwoma pilotami, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji. Ten maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych uwzględnia we wszystkich przypadkach czas zgłoszenia się do pełnienia służby i liczbę wykonanych odcinków i nie przekracza 13 godzin. Operator może odstąpić od mających zastosowanie specyfikacji certyfikacji, jeżeli ma funkcjonujący i skuteczny system zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zgodnie z pkt ORO.FTL.120.

b) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych dla załogi lotniczej o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania, wykonującej operacje z jednym pilotem lub dwoma pilotami, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji. Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych przez załogę lotniczą z dwoma pilotami o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania może zostać wydłużony zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji, pod warunkiem że operator ma funkcjonujący i skuteczny system zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zgodnie z pkt ORO.FTL.120.

c) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu wydłużony maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, bez wypoczynku na pokładzie, dla zaaklimatyzowanej załogi lotniczej wykonującej operacje z dwoma pilotami, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji. We wszystkich przypadkach operator uwzględnia następujące warunki:

1) wszystkie wydłużenia planuje się z wyprzedzeniem;

2) w ciągu siedmiu kolejnych dni można dokonać maksymalnie dwóch wydłużeń;

3) każde wydłużenie nie może być dłuższe niż jedna godzina;

4) minimalne okresy wypoczynku przed lotem i po locie wydłuża się o dwie godziny lub okres wypoczynku po locie wydłuża się o cztery godziny; jeżeli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach pełnienia czynności lotniczych, dodatkowe okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma wydłużonymi okresami pełnienia czynności lotniczych następują po sobie;

5) wydłużeń bez okresu wypoczynku na pokładzie nie łączy się z wydłużeniami z powodu wypoczynku na pokładzie lub podzielonego okresu służby podczas tego samego okresu służby.

d) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu wydłużony maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych spowodowany wypoczynkiem w powietrzu na pokładzie oraz zwiększeniem minimalnego składu załogi lotniczej obejmującego dwóch pilotów, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji. We wszystkich przypadkach operator uwzględnia następujące warunki:

1) poziom zwiększenia minimalnego składu załogi lotniczej;

2) rodzaj i standard miejsc przeznaczonych do wypoczynku na pokładzie;

3) minimalny czas wypoczynku na pokładzie przydzielony każdemu członkowi załogi lotniczej;

4) minimalny czas wypoczynku na pokładzie przydzielony każdemu członkowi załogi lotniczej, który będzie za sterem przy ostatecznym lądowaniu;

5) warunki, na jakich można zastosować dodatkowe wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych, w tym w przypadku działania na podstawie skutecznego i funkcjonującego systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zgodnie z pkt ORO.FTL.120.

e) Podczas trwającej misji AEMS maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych przez zaaklimatyzowaną załogę lotniczą wykonującą operacje z dwoma pilotami, jak określono w mających zastosowanie specyfikacjach certyfikacji, może zostać wydłużony o maksymalnie dwie godziny, jeżeli jest to wymagane do zakończenia misji. Operator uwzględnia w indywidualnych programach określania czasu lotu warunki stosowania tego wydłużenia, w tym sposób monitorowania jego stosowania oraz sposób łagodzenia związanego z tym wpływu na kolejne czynności i okresy wypoczynku.

f) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu warunki, na jakich dowódca może zmodyfikować ograniczenia czasu pełnienia czynności lotniczych, oraz okresów służby i wypoczynku w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności operacyjnych, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji. Operator wdraża pozbawioną sankcji politykę w odniesieniu do podejmowania lub niepodejmowania decyzji według uznania dowódcy w nieprzewidzianych okolicznościach operacyjnych.

g) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu procedurę opóźnionego terminu zgłoszenia się do pełnienia służby, w tym warunki uruchomienia tej procedury, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji.

ORO.FTL.211 Czas lotu i okresy służby

a) Całkowita długość okresów służby wyznaczonych danemu członkowi załogi lotniczej nie przekracza:

1) 60 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni;

2) 110 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 14 dni;

3) 190 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres;

4) 2 000 godzin służby w każdym roku kalendarzowym.

b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1 łączna liczba godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni może zostać przekroczona maksymalnie o 10 godzin, pod warunkiem że przekroczenie to jest wykorzystywane wyłącznie do przemieszczenia nieoperacyjnego członka załogi lotniczej z powrotem do jego bazy macierzystej na początku wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego, a operator:

1) przeprowadza ocenę ryzyka w celu oszacowania wpływu przekroczenia na zmęczenie, biorąc pod uwagę m.in. porę dnia, długość i jakość wcześniejszego wypoczynku oraz wymagania związane z nadchodzącymi planami służby;

2) planuje odpowiednie środki łagodzące, w tym między innymi: ograniczenia częstotliwości przekroczeń w określonym czasie; zapewnienie wydłużonego co najmniej 72-godzinnego okresu wypoczynku regeneracyjnego, obejmującego dwie noce lokalne oraz stałe monitorowanie skuteczności wszystkich mechanizmów kontroli ryzyka zmęczenia i zgodności z przepisami;

3) prowadzi ewidencję przekroczeń i warunków, w jakich były one stosowane;

4) opisuje warunki przekroczenia w indywidualnych programach określania czasu lotu.

c) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1 w operacjach AEMS, w których załoga lotnicza składa się z dwóch pilotów, łączna liczba godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni może zostać przekroczona maksymalnie o 30 godzin, pod warunkiem że operator:

1) przeprowadza ocenę ryzyka w celu oszacowania wpływu przekroczenia na zmęczenie, biorąc pod uwagę m.in. porę dnia, narażenie podczas pracy w porze nocnej, stres związany z zadaniami medycznymi lub z pacjentem oraz wymagania związane z nadchodzącymi planami służby;

2) planuje odpowiednie środki łagodzące, w tym między innymi: ograniczenia częstotliwości przekroczeń w określonym czasie; zapewnienie wydłużonego co najmniej 72-godzinnego okresu wypoczynku regeneracyjnego, obejmującego dwie noce lokalne oraz stałe monitorowanie skuteczności wszystkich mechanizmów kontroli ryzyka zmęczenia i zgodności z przepisami;

3) prowadzi ewidencję przekroczeń i warunków, w jakich były one stosowane;

4) opisuje warunki przekroczenia w indywidualnych programach określania czasu lotu.

d) Całkowity czas lotów na odcinkach, do których dany członek załogi jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi lotniczej, nie przekracza:

1) 100 godzin lotu w ciągu każdych kolejnych 28 dni;

2) 900 godzin lotu w roku kalendarzowym;

3) 1 000 godzin lotu w ciągu każdych kolejnych 12 miesięcy kalendarzowych.

e) Służbę po zakończeniu lotu wlicza się do czasu służby.

ORO.FTL.216 Przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska

a) Przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska nieoperacyjnego członka załogi lotniczej po zgłoszeniu się do pełnienia służby, ale przed rozpoczęciem operacji, bez okresu wypoczynku, liczy się jako okres pełnienia czynności lotniczych, ale nie liczy się jako odcinek.

b) Cały czas spędzony na przemieszczaniu się w celu zajęcia stanowiska wlicza się do czasu służby.

c) Przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska operacyjnego członka załogi lotniczej w ramach lotu niekomercyjnego przed wykonaniem jednego lub większej liczby lotów CAT lub po ich wykonaniu, bez okresu wypoczynku, liczy się jako okres pełnienia czynności lotniczych i jako odcinek.

d) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji, wpływ na maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych obu następujących elementów:

1) czasu przemieszczania się w celu zajęcia stanowiska nieoperacyjnego członka załogi lotniczej;

2) rodzaju transportu wykorzystanego przez nieoperacyjnego członka załogi lotniczej.

ORO.FTL.221 Podzielony okres służby

Warunki wydłużenia maksymalnego podstawowego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych dla załóg lotniczych wykonujących operacje z dwoma pilotami z powodu przerwy w podzielonym okresie służby na ziemi są następujące:

a) operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu następujące elementy podzielonego okresu służby zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji:

1) minimalny czas trwania przerwy na ziemi w podzielonym okresie służby;

2) wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych w zależności od czasu trwania przerwy w podzielonym okresie służby;

3) zaplecze wypoczynkowe zapewniane załodze lotniczej z uwzględnieniem czasu trwania przerwy w podzielonym okresie służby i innych istotnych czynników;

4) możliwość wydłużenia podzielonego okresu służby po rozpoczęciu okresu pełnienia czynności lotniczych;

b) przerwę na ziemi w podzielonym okresie służby wlicza się w całości do okresu pełnienia czynności lotniczych;

c) podzielonego okresu służby nie przydziela się przed skróconym okresem wypoczynku lub po nim zgodnie z pkt ORO.FTL.236 lit. c).

ORO.FTL.226 Gotowość i dyżury w porcie lotniczym

a) Gotowość i dyżury w porcie lotniczym są planowane. Godzina rozpoczęcia i zakończenia gotowości jest komunikowana danemu członkowi załogi z wyprzedzeniem umożliwiającym zaplanowanie odpowiedniego wypoczynku.

b) Członek załogi lotniczej pozostaje w gotowości w porcie lotniczym od momentu zgłoszenia się do pełnienia służby w standardowym punkcie zgłoszenia do zakończenia zgłoszonego okresu gotowości do pełnienia służby w porcie lotniczym.

c) Gotowość do pełnienia służby w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu pełnienia czynności lotniczych do celów ORO.FTL.211 i ORO.FTL.236.

d) Każdy dyżur w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu pełnienia służby, a okres pełnienia czynności lotniczych liczy się w pełni od czasu zgłoszenia się do pełnienia służby w porcie lotniczym.

e) Operator zapewnia zakwaterowanie lub zaplecze wypoczynkowe klasy A członkom załogi lotniczej pozostającym w gotowości do pełnienia służby w porcie lotniczym, pod warunkiem że zaplecze wypoczynkowe klasy A umożliwia kontrolę natężenia światła i wysokości temperatury oraz zapewnia izolację od hałasu i zakłóceń.

f) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu następujące elementy dotyczące gotowości i dyżurów w porcie lotniczym, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji:

1) maksymalną długość okresu gotowości;

2) wpływ czasu pozostawania w gotowości na maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, z uwzględnieniem dostępnego zaplecza wypoczynkowego i innych istotnych czynników, w tym:

(i) potrzeby natychmiastowej gotowości załogi lotniczej;

(ii) stopnia, w jakim gotowość zakłóca sen;

(iii) przekazania wystarczająco wczesnego zawiadomienia między wezwaniem do pełnienia służby a wyznaczonym okresem sprawowania czynności lotniczych, zapewniającego możliwość snu;

3) minimalnego okresu wypoczynku po okresie gotowości, który nie prowadzi do otrzymania przydziału pełnienia czynności lotniczych;

4) metody liczenia innych okresów gotowości do celów obliczania łącznych godzin służby.

ORO.FTL.231 Rezerwa

a) Rezerwa jest planowana.

b) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu następujące elementy rezerwy zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji:

1) maksymalną długość okresu pozostawania w rezerwie;

2) liczbę kolejnych dni pozostawania w rezerwie, jaką można przydzielić członkowi załogi lotniczej.

ORO.FTL.236 Okresy wypoczynku

a) Minimalny okres wypoczynku w bazie macierzystej

1) Minimalny okres wypoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się w bazie macierzystej trwa co najmniej tyle samo, co poprzedzający go okres służby lub trwa 12 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

2) W ramach odstępstwa od pkt 1 minimalny okres wypoczynku zgodnie z lit. b) ma zastosowanie, jeżeli operator zapewnia członkowi załogi odpowiednie zakwaterowanie w bazie macierzystej.

b) Minimalny okres wypoczynku poza bazą macierzystą

Minimalny okres wypoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się poza bazą macierzystą trwa co najmniej tyle samo, co poprzedzający go okres służby lub trwa 10 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy. Okres ten zapewnia możliwość 8 godzin snu i uwzględnia czas na podróż oraz potrzeby fizjologiczne.

c) Skrócony okres wypoczynku

1) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i b) minimalne okresy wypoczynku w bazie macierzystej lub poza nią mogą zostać skrócone, pod warunkiem że skrócony okres wypoczynku jest stosowany wyłącznie w ramach skutecznego i funkcjonującego systemu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zgodnie z pkt ORO.FTL.120.

2) Operator określa warunki skróconego okresu wypoczynku w indywidualnych programach określania czasu lotu, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji, uwzględniając wszystkie następujące elementy:

(i) minimalny skrócony okres wypoczynku;

(ii) stopień zaaklimatyzowania członka załogi lotniczej;

(iii) czy okres wypoczynku obejmuje noce lokalne;

(iv) przekraczanie stref czasowych;

(v) połączenie czasu lotu i przemieszczania się w celu zajęcia stanowiska bezpośrednio poprzedzającego skrócony okres wypoczynku;

(vi) czas dojazdu do i z miejsca wypoczynku.

d) Regularne wydłużone okresy wypoczynku regeneracyjnego

Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu długość regularnych wydłużonych okresów wypoczynku regeneracyjnego kompensujących efekt kumulacji zmęczenia. Minimalny czas trwania regularnego wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego wynosi 36 godzin, w tym dwie noce lokalne, a w każdym przypadku czas między końcem jednego regularnego wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego a początkiem kolejnego nie przekracza 168 godzin. Dwa razy w miesiącu regularny wydłużony okres wypoczynku regeneracyjnego zwiększa się do dwóch dni lokalnych.

e) Operator wyszczególnia dodatkowe okresy wypoczynku w indywidualnych programach określania czasu lotu, zgodnie z mającymi zastosowanie specyfikacjami certyfikacji, w celu skompensowania:

1) wpływu różnic między strefami czasowymi oraz wydłużeń okresu pełnienia czynności lotniczych;

2) dodatkowego skumulowanego zmęczenia spowodowanego grafikami zakłócającymi;

3) zmiany rytmu dobowego podczas przejścia ze wschodu na zachód lub z zachodu na wschód.

ORO.FTL.241 Wyżywienie

a) Podczas okresu pełnienia czynności lotniczych członek załogi lotniczej ma możliwość spożycia posiłku i napojów, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy.

b) Operator wyszczególnia w indywidualnych programach określania czasu lotu sposób zapewnienia członkom załogi wyżywienia w trakcie okresu pełnienia czynności lotniczych, biorąc pod uwagę co najmniej czas trwania okresu pełnienia czynności lotniczych, rytm dobowy i regularne posiłki, a także kiedy spożycie posiłku lub napojów podczas operacji lotniczych jest niemożliwe.

ORO.FTL.246 Rejestry dotyczące bazy macierzystej, czasu lotu, okresów pełnienia służby i okresów wypoczynku

a) Operator zachowuje przez okres 24 miesięcy:

1) indywidualne rejestry dla każdego członka załogi lotniczej zawierające informacje o:

1) czasie lotu;

2) rozpoczęciu, długości i zakończeniu każdego okresu służby oraz okresu wykonywania czynności lotniczych;

3) okresach wypoczynku i dniach wolnych od służby;

4) przydzielonej bazie macierzystej;

2) meldunki dotyczące wydłużeń okresu pełnienia czynności lotniczych i skróconych okresów wypoczynku.

b) Na żądanie operator przedstawia kopie indywidualnych rejestrów okresów pełnienia czynności lotniczych, okresów służby i wypoczynku:

1) członkom załogi lotniczej, których one dotyczą;

2) innemu operatorowi, w przypadku członka załogi lotniczej, który jest lub ma zostać członkiem załogi lotniczej tego operatora;

3) właściwemu organowi.

c) W przypadku członków załogi lotniczej pełniących służbę dla więcej niż jednego operatora rejestry, o których mowa w pkt CAT.GEN.MPA.100 lit. b) pkt 5 załącznika IV (część CAT), przechowuje się przez okres 24 miesięcy.

ORO.FTL.251 Szkolenie z zakresu zarządzania zmęczeniem

a) Operator zapewnia członkom załóg lotniczych, personelowi układającemu i utrzymującemu plany służby dla członków załóg lotniczych oraz zainteresowanej kadrze kierowniczej wstępne i okresowe szkolenia z zakresu zarządzania zmęczeniem.

b) Szkolenia określone w lit. a) realizują program szkoleń ustanowiony przez operatora i opisany w instrukcji operacyjnej. Zakres programowy szkolenia obejmuje możliwe przyczyny i skutki zmęczenia, a także sposoby przeciwdziałania zmęczeniu i aspekty praktyczne.”.