Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/1979

13.11.2026

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/1979

z 8. septembra 2026,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchrannej služby a jednopilotnej prevádzky

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 32 ods. 1,

keďže:

(1) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([2]) sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky vrátane obmedzení letového času a času v službe (FTL) a požiadaviek na odpočinok pre prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy (CAT) letúnmi používanými v pravidelnej a charterovej prevádzke.

(2) Pri vypracúvaní požiadaviek na FTL pre prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012 sa rozhodlo, že FTL v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchrannej služby a jednopilotnej prevádzky sa budú riešiť neskôr, aby sa umožnilo zhromažďovanie vedeckých dôkazov o faktoroch ovplyvňujúcich únavu v uvedených prevádzkach.

(3) V súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 sa na FTL prevádzkovateľov CAT letúnmi používanými na prevádzku aerotaxi, zdravotnícku záchrannú službu (AEMS) a jednopilotnú prevádzku vzťahujú požiadavky stanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch uvedených v článku 8 ods. 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 ([3]) a v podčasti Q prílohy III k uvedenému nariadeniu. Uvedená výnimka by mala zostať v platnosti, kým sa nezačnú uplatňovať nové opatrenia v súlade s týmto nariadením.

(4) Požiadavky podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 boli vypracované na účely pravidelnej a charterovej prevádzky s viacčlennou posádkou. Uplatňujú sa však aj na prevádzku na objednávku aerotaxi, AEMS a jednopilotnú prevádzku napriek rozdielom medzi uvedenými prevádzkami a prevádzkou s viacčlennou posádkou a na typ používaných lietadiel. Rovnako sa v podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 nestanovuje maximálny čas dennej letovej služby pre jednopilotnú prevádzku a prevádzku AEMS, ani pohotovostná služba, odpočinok počas letu a rozdelená služba. Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť tak, aby zahŕňalo primeraný FTL na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnmi v prípade prevádzky aerotaxi, AEMS a jednopilotnej prevádzky.

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

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Povaha povinností pilota v leteckej prevádzke, ako sú aerotaxi a AEMS, sa výrazne líši od povinností pilota v pravidelnej alebo charterovej prevádzke, keďže piloti aerotaxi a AEMS zvyčajne vykonávajú menej letov, ale dlhších. Prevádzka aerotaxi a AEMS si vyžaduje nepretržitú činnosť, ktorá môže zahŕňať prácu na zmeny, nočnú prevádzku, nepravidelné a nepredvídateľné rozvrhy služieb a časté zmeny časových pásiem. Preto by sa mala vytvoriť spravodlivá rovnováha medzi normatívnymi pravidlami a pravidlami založenými na výkonnosti, keďže uplatňovanie podobných pravidiel určených pre zásadne odlišné prevádzkové prostredia by bolo v rozpore s cieľom zabezpečiť vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii.

(6) Mali by sa zaviesť osobitné zmierňujúce opatrenia v súlade s cieľmi ochrany pred rizikom stanovenými v článku 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139, aby sa zohľadnila prevádzková realita odvetvia vrátane povahy letov aerotaxi a AEMS, ktoré nie sú otvorené širokej verejnosti, ako aj druh a rozsah prevádzky, ktoré sú menej zložité a zahŕňajú menej zložité letúny ako v prípade pravidelných alebo charterových služieb. Každé z uvedených zmierňujúcich opatrení by malo byť cielené a malo by riešiť zistené riziká spojené s únavou vyplývajúce z konkrétnych postupov plánovania, časov služby alebo opatrení týkajúcich sa odpočinku.

(7) S cieľom lepšie riešiť konkrétne vnútroštátne aspekty alebo prevádzkové postupy by členské štáty mali mať možnosť odchýliť sa od určitých ustanovení zavedených týmto nariadením alebo od súvisiacich certifikačných špecifikácií, a to uplatňovaním požiadaviek, ktorých úroveň bezpečnosti je prinajmenšom rovnocenná s ustanoveniami tohto nariadenia. Všetky výnimky alebo odchýlky od tohto nariadenia by mali byť oznámené a mali by spĺňať pravidlá uvedené v článku 71 a článku 76 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktoré zaručujú transparentné a nediskriminačné rozhodnutia založené na objektívnych kritériách.

(8) S cieľom zabezpečiť hladký prechod od v súčasnosti platnej podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a vnútroštátnych predpisov členských štátov by sa prevádzkovateľom a príslušným orgánom členských štátov mal poskytnúť dostatočný čas na aktualizáciu ich prevádzkových dokumentov, zavedenie vhodných softvérových nástrojov a výcvik príslušných pracovníkov, aby dosiahli súlad s novými opatreniami. Dátum uplatňovania tohto nariadenia by sa mal zodpovedajúcim spôsobom odložiť.

(9) Ustanovenia ARO.OPS.235 prílohy II a ORO.FTL.125 prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 by sa mali aktualizovať tak, aby boli v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a aby sa odstránili zastarané odkazy bez toho, aby to spôsobilo akékoľvek negatívne hospodárske, sociálne alebo administratívne dôsledky pre členov posádky, prevádzkovateľov alebo príslušné orgány. S cieľom podporiť príslušné vnútroštátne orgány pri aktualizácii ich schvaľovacích postupov by sa uvedené ustanovenia mali uplatňovať na pravidelnú a charterovú prevádzku odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

(10) Hoci sa v existujúcom regulačnom rámci už vyžaduje, aby príslušné orgány členských štátov monitorovali nahlásené udalosti týkajúce sa bezpečnosti v civilnom letectve a prijímali následné opatrenia v nadväznosti na ne s cieľom zabezpečiť najvyššiu úroveň bezpečnosti letectva a zmierniť riziká spojené s únavou, je dôležité, aby vykonávanie nových pravidiel aktívne monitorovali členské štáty a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), ktorá je podľa článku 85 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 splnomocnená vykonávať inšpekcie a iné monitorovacie činnosti s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie uvedeného nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe.

(11) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanovisku č. 02/2026 ([4]), ktoré agentúra vydala v súlade s článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

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

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. V článku 2 prvom odseku sa dopĺňajú tieto body 16, 17 a 18:

„16. ‚Let zdravotníckej záchrannej služby letúna' alebo ‚let AEMS' je let letúna, pri ktorom je nevyhnutná okamžitá a rýchla preprava a ktorý spĺňa všetky tieto podmienky:

a) jeho účelom je uľahčiť zdravotnícku záchrannú pomoc prepravou jednej alebo viacerých z týchto kategórií:

i) zdravotníckeho personálu;

ii) zdravotníckeho materiálu (vybavenie, krv, orgány, lieky);

iii) chorých alebo zranených osôb a ďalších osôb, ktoré boli priamo postihnuté;

b) zahŕňa sektory nalietané s cieľom premiestniť letún na účely prepravy osôb uvedených v písmene a) bode i) alebo iii) alebo zdravotníckeho materiálu uvedeného v písmene a) bode ii) alebo s cieľom vrátiť letún na prevádzkovú základňu AEMS.

17. ‚Pravidelná prevádzka' je séria letov, ktoré spĺňajú všetky tieto podmienky:

i) pri každom lete sú miesta na sedenie alebo kapacita na prepravu nákladu alebo pošty k dispozícii pre individuálny nákup zo strany verejnosti, a to buď priamo od leteckého dopravcu, alebo od jeho poverených agentov;

ii) sú prevádzkované tak, aby zabezpečovali dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými letiskami jedným z týchto spôsobov:

— podľa uverejneného cestovného poriadku,

— letmi tak pravidelnými alebo častými, že predstavujú zrejmé systematické série letov.

18. ‚Charterová prevádzka' je nepravidelná prevádzka obchodnej leteckej dopravy na objednávku s letúnom s MOPSC pre 20 cestujúcich alebo viac."

2. Článok 8 sa nahrádza takto:

„*Článok 8*

Obmedzenia letového času

1. Na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnmi na účely pravidelnej a charterovej prevádzky sa vzťahujú požiadavky uvedené v prílohe III podčasti FTL (A). Na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnmi na účely zdravotníckej záchrannej služby a prevádzky aerotaxi sa vzťahujú požiadavky uvedené v prílohe III podčasti FTL (B).

2. Pokiaľ ide o obmedzenia letového času a požiadavky na odpočinok, v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkmi sa musia dodržiavať požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.

3. Pokiaľ ide o obmedzenia letového času a požiadavky na odpočinok, v prípade prevádzky neobchodnej leteckej dopravy vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy zložitými motorovými letúnmi a vrtuľníkmi, ako aj prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy letúnmi a vrtuľníkmi sa musia dodržiavať požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko.

4. Pokiaľ ide o obmedzenia letového času, prevádzkovateľ inovačnej leteckej mobility dodržiava požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko."

3. V článku 9b sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Agentúra a príslušné orgány členských štátov monitorujú účinnosť obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok stanovených v tomto nariadení.“

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

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

Článok 2

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

Uplatňuje sa od 15. októbra 2028.

Príloha I a príloha II bod 4 sa však uplatňujú od 3. decembra 2026.

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

V Bruseli 8. septembra 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

V prílohe II (časť ARO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa ustanovenie ARO.OPS.235 nahrádza takto:

„**ARO.OPS.235 Schválenie individuálnych schém špecifikácií letových časov (IFTSS) prevádzkovateľov CAT letúnov**

a) Príslušný orgán schváli individuálnu schému špecifikácií letových časov (IFTSS) prevádzkovateľa CAT letúnov, ak dospeje k záveru, že táto IFTSS spĺňa všetky tieto podmienky:

   1. je vhodná pre vykonávané druhy prevádzky;

   2. spĺňa príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a príslušné vykonávacie predpisy uvedeného nariadenia;

   3. je v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami;

   4. je v súlade s ostatnými uplatniteľnými vnútroštátnymi právnymi predpismi vyplývajúcimi z transpozície smernice 2000/79/ES.

b) Vždy, keď má príslušný orgán v úmysle schváliť IFTSS, ktorá sa odchyľuje od uplatniteľných certifikačných špecifikácií prijatých agentúrou, najprv požiada agentúru o stanovisko v súlade s článkom 76 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139. Agentúra poskytne svoje stanovisko do troch mesiacov od prijatia všetkej potrebnej dokumentácie od príslušného orgánu.

c) Príslušný orgán a dotknutý prevádzkovateľ zohľadnia stanovisko agentúry prijaté podľa článku 76 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139. Pred schválením IFTSS uvedenej v písmene b) príslušný orgán zabezpečí, aby prevádzkovateľ posúdil a zmiernil súvisiace riziká spojené s únavou na prijateľnú úroveň.

d) Po počiatočnom období uplatňovania sa schválená IFTSS, ktorá sa odchyľuje od uplatniteľných certifikačných špecifikácií prijatých agentúrou, podrobí posúdeniu s cieľom určiť, či by sa odchýlky mali potvrdiť alebo zmeniť. Príslušný orgán a agentúra vykonajú nezávislé posúdenie na základe informácií poskytnutých prevádzkovateľom. Posúdenie musí byť primerané, transparentné a založené na vedeckých zásadách a poznatkoch.“

PRÍLOHA II

Príloha III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

1. Nadpis podčasti FTL sa nahrádza takto:

„PODČASŤ FTL (A):

OBMEDZENIA LETOVÉHO ČASU A ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK V PRÍPADE PRAVIDELNEJ A CHARTEROVEJ PREVÁDZKY LETÚNMI“.

2. Ustanovenie ORO.FTL.100 sa nahrádza takto:

„**ORO.FTL.100 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí splniť letecký prevádzkovateľ a jeho letová posádka a palubní sprievodcovia (posádka), pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok posádky, ktorej bola pridelená prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT) letúnmi na účely pravidelnej a charterovej prevádzky.“

3. Ustanovenie ORO.FTL.120 sa nahrádza takto:

„**ORO.FTL.120 Systém riadenia rizík spojených s únavou (FRMS)**

a) Ak sa v tejto podčasti alebo uplatniteľnej certifikačnej špecifikácii vyžaduje systém riadenia rizík spojených s únavou (FRMS), prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava FRMS ako neoddeliteľnú súčasť svojho systému riadenia. Opis FRMS sa nachádza v osobitnej alebo prevádzkovej príručke.

b) FRMS zabezpečuje neustále zlepšovanie celkovej účinnosti riadenia prevádzkovateľa, pokiaľ ide o riziká spojené s únavou, a zahŕňa všetky tieto prvky:

1. opis všetkých týchto prvkov:

i) koncepcia, zásady a zodpovednosti prevádzkovateľa v súvislosti s FRMS, označované ako ‚politika FRMS‘;

ii) zapojenie a zodpovednosť manažmentu, posádky a iného personálu, pokiaľ ide o FRMS;

iii) špecializované štruktúry zaoberajúce sa FRMS vrátane akčnej skupiny pre bezpečnosť v prípade únavy (FSAG) a ich úlohy;

2. dokumentáciu všetkých procesov FRMS vrátane procesu informovania posádky a iného personálu o ich zodpovednostiach a postup zmeny uvedenej dokumentácie;

3. vedecké zásady a poznatky;

4. proces identifikácie nebezpečenstva a hodnotenia rizika umožňujúci nepretržité riadenie prevádzkových rizík prevádzkovateľa, ktoré súvisia s únavou členov posádky;

5. proces zmierňovania rizík, ktorý zabezpečí okamžitú realizáciu nápravných opatrení potrebných na účinné zmiernenie rizík prevádzkovateľa súvisiacich s únavou členov posádky a nepretržité monitorovanie a pravidelné hodnotenie účinnosti zmierňujúcich opatrení;

6. procesy FRMS na zaistenie bezpečnosti;

7. procesy na podporu FRMS.

c) FRMS musí zodpovedať individuálnej schéme špecifikácií letových časov prevádzkovateľa, veľkosti prevádzkovateľa a povahe a zložitosti jeho činností, pričom zohľadňuje nebezpečenstvá a riziká súvisiace s uvedenými činnosťami.

d) Ak sa procesom FRMS na zaistenie bezpečnosti preukáže, že bezpečnosť nie je na požadovanej úrovni, prevádzkovateľ zavedie zmierňujúce opatrenia.“

4. Ustanovenie ORO.FTL.125 sa nahrádza takto:

„**ORO.FTL.125 Individuálne schémy špecifikácií letových časov (IFTSS) prevádzkovateľov pravidelných a charterových letov**

a) Prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava individuálnu schému špecifikácií letových časov (IFTSS), ktorá:

1. je vhodná pre vykonávané druhy prevádzky;

2. spĺňa príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a príslušné vykonávacie predpisy uvedeného nariadenia;

3. je v súlade s ostatnými uplatniteľnými právnymi predpismi vrátane vnútroštátnych právnych predpisov vyplývajúcich z transpozície smernice 2000/79/ES.

b) Na účely preukázania súladu s písmenom a) prevádzkovateľ uplatňuje uplatniteľné certifikačné špecifikácie, ktoré prijala agentúra.

1. Prípadne, ak má prevádzkovateľ v úmysle odchýliť sa od uplatniteľných certifikačných špecifikácií, predloží príslušnému orgánu spolu so žiadosťou o schválenie IFTSS dokumentáciu o bezpečnosti, ktorá obsahuje všetky tieto prvky:

i) podrobný opis navrhovaných odchýlok;

ii) posúdenie súvisiacich rizík spojených s únavou a zodpovedajúcich zmierňujúcich opatrení s cieľom zabezpečiť, aby riziko ostalo na prijateľnej úrovni;

iii) všetky príslušné zmeny príručiek alebo postupov.

Ak má prevádzkovateľ v úmysle odchýliť sa od uplatniteľných certifikačných špecifikácií, musí príslušnému orgánu preukázať aj to, že náležite zohľadnil stanovisko agentúry vydané v súlade s článkom 76 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

c) Príslušný orgán schváli IFTSS pred jej zavedením, v prípade potreby vrátane FRMS alebo vhodného riadenia rizika únavy (FRM), a to v súlade s ustanovením ARO.OPS.235 prílohy II (časť ARO).

d) Na účely posúdenia uvedeného v ustanovení ARO.OPS.235 písm. d) prílohy II (časť ARO) prevádzkovateľ do dvoch rokov od zavedenia IFTSS, ktorá sa odchyľuje od uplatniteľných certifikačných špecifikácií vydaných agentúrou, zhromaždí údaje týkajúce sa schválenej odchýlky a analyzuje ich s použitím vedecky podložených zásad v záujme posúdenia jej účinkov na únavu posádky. Výsledky uvedenej analýzy sa predložia príslušnému orgánu vo forme správy.“

5. V ustanovení ORO.FTL.205 písm. b) sa vkladajú tieto body 4 a 5:

„4. Maximálny čas základnej dennej letovej služby aklimatizovaného člena posádky v rámci jednopilotnej posádky predstavuje jednu z týchto možností:

1. je v súlade s nasledujúcou tabuľkou za predpokladu, že letový čas v každom sektore je obmedzený na štyri hodiny s autopilotom a na dve hodiny bez autopilota:

Tabuľka 5

Maximálny čas základnej dennej letovej služby – aklimatizovaná posádka – jednopilotná prevádzka

Začiatok času letovej služby v referenčnom čase	Trvanie času letovej služby v hodinách						
	Do 4 sektorov	5 sektorov	6 sektorov	7 sektorov	8 sektorov	9 sektorov	10 alebo viac sektorov
6.00 – 6.59	10.00	9.15	8.45	8.15	8.00	8.00	8.00
7.00 – 7.59	10.30	9.45	9.15	8.45	8.15	8.00	8.00

Začiatok času letovej služby v referenčnom čase	Trvanie času letovej služby v hodinách						
	Do 4 sektorov	5 sektorov	6 sektorov	7 sektorov	8 sektorov	9 sektorov	10 alebo viac sektorov
8.00 – 12.59	11.00	10.15	9.45	9.15	8.45	8.15	8.00
13.00 – 14.29	10.30	9.45	9.15	8.45	8.15	8.00	8.00
14.30 – 16.59	10.00	9.15	8.45	8.15	8.00	8.00	8.00
17.00 – 21.59	9.00	8.15	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00
22.00 – 3.59	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00
4.00 – 5.59	9.00	8.15	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00

2. je 10 hodín bez ohľadu na počet sektorov za predpokladu, že sú splnené všetky tieto podmienky:

   A. prevádzka sa vykonáva výlučne v časovom intervale od 7.00 do 21.59;

   B. prevádzka sa vykonáva v podmienkach VFR;

   C. prevádzka sa uskutočňuje medzi vopred vybranými letiskami;

   D. trvanie každého sektora je jedna hodina alebo menej.

5. Maximálny čas základnej dennej letovej služby člena posádky v neznámom stave aklimatizácie v rámci jednopilotnej posádky je osem hodín.“

6. V ustanovení ORO.FTL.205 písm. e) sa názov nahrádza takto:

„e) Maximálny čas dennej letovej služby s použitím predĺžení v dôsledku odpočinku počas letu v prevádzke, pri ktorej posádku tvoria minimálne dvaja piloti“.

7. V ustanovení ORO.FTL.205 písm. f) sa názov nahrádza takto:

„f) Nepredvídané okolnosti počas letu v prevádzke, pri ktorej posádku tvoria minimálne dvaja piloti – rozhodnutie veliteľa“.

8. V ustanovení ORO.FTL.205 sa vkladá toto písmeno fa):

„fa) Nepredvídané okolnosti počas letu v prevádzke, pri ktorej posádku tvorí jediný pilot – rozhodnutie veliteľa

Veliteľ lietadla môže upraviť obmedzenia letovej služby, času v službe a času odpočinku v prípade nepredvídaných okolností, o ktorých bol informovaný pri nástupe do služby alebo po ňom, takto:

1. Maximálny čas základnej dennej letovej služby člena posádky v rámci jednopilotnej posádky v zmysle ustanovenia ORO.FTL.205 písm. b) bodu 4 alebo 5 sa môže predĺžiť najviac o jednu hodinu.

2. Ak sa v záverečnom sektore v čase letovej služby po vzlete vyskytnú nepredvídané okolnosti, ktoré vedú k povolenému predĺženiu podľa bodu 1, let môže pokračovať až do plánovaného cieľového letiska alebo náhradného letiska.

3. Čas odpočinku mimo domácej základne pred časom letovej služby je možné skrátiť, nesmie však byť kratší než 10 hodín.

4. V prípade nepredvídaných okolností, ktoré by mohli viesť k extrémnej únave, veliteľ skráti skutočný čas letovej služby alebo predĺži čas odpočinku, alebo podľa potreby oboje, s cieľom vyhnúť sa akýmkoľvek škodlivým následkom na bezpečnosť letu.

5. Vždy, keď veliteľ rozhodne o predĺžení času letovej služby alebo skrátení času odpočinku, predloží prevádzkovateľovi správu. Ak skrátenie času odpočinku presahuje jednu hodinu, prevádzkovateľ predloží kópiu správy vrátane svojich pripomienok príslušnému orgánu do 28 dní od udalosti.

6. Pokiaľ ide o prijímanie alebo neprijímanie rozhodnutí veliteľa za nepredvídaných okolností, prevádzkovateľ uplatňuje nerepresívnu politiku.“

9. V ustanovení ORO.FTL.240 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Člen posádky musí mať v čase letovej služby možnosť sa najesť a napiť, aby nedošlo k zníženiu jeho výkonnosti, predovšetkým ak čas letovej služby trvá dlhšie ako šesť hodín alebo v prípade jednopilotnej prevádzky päť hodín.“

10. Dopĺňa sa táto podčasť FLT (B):

„PODČASŤ FTL (B)

OBMEDZENIA LETOVÉHO ČASU A ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK V PRÍPADE PREVÁDZKY ZDRAVOTNÍCKEJ ZÁCHRANNEJ SLUŽBY A AEROTAXI LETÚNMI

ORO.FTL.101 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí splniť letecký prevádzkovateľ a jeho letová posádka a palubní sprievodcovia (posádka), pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok posádky, ktorej bola pridelená prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT) letúnmi na účely prevádzky AEMS a aerotaxi vrátane prevádzky začínajúcej aj končiacej v tom istom bode (od A po A).

ORO.FTL.106 Vymedzenie pojmov

a) V prípade prevádzky AEMS a aerotaxi sa uplatňujú pojmy vymedzené v ustanovení ORO.FTL.105 s výnimkou pojmov vymedzených v ustanovení ORO.FTL.105 bodoch 1, 2, 5 a 18.

b) Okrem písmena a) sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. ‚Aklimatizovaný‘ je stav, v ktorom je denný biorytmus člena posádky zosynchronizovaný s konkrétnym časovým pásmom, a to buď s aktuálnym časovým pásmom, v ktorom sa člen posádky fyzicky nachádza, alebo s predchádzajúcim časovým pásmom, s ktorým zostáva biologicky zosynchronizovaný z dôvodu nedostatočného času alebo odpočinku na prispôsobenie sa aktuálnemu pásmu.

Na výpočet maximálneho času dennej letovej služby sa člen posádky považuje za aklimatizovaného na domácu základnú časovú zónu na začiatku rotácie a potom v súlade s hodnotami v tabuľke 1a:

Tabuľka 1a

Rozdiel h) medzi časovým pásmom referenčného času (*) a časovým pásmom, v ktorom sa začína ďalšia služba	Čas h), ktorý uplynul od nástupu do služby v referenčnom čase				
	< 48	48 – 71:59	72 – 95:59	96 – 119:59	120 – 143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 a < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 a ≤ 6	B	X	D	D	D

Rozdiel h) medzi časovým pásmom referenčného času (*) a časovým pásmom, v ktorom sa začína ďalšia služba	Čas h), ktorý uplynul od nástupu do služby v referenčnom čase				
	< 48	48 – 71:59	72 – 95:59	96 – 119:59	120 – 143:59
> 6 a ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 a ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Ak sa počas rotácie posádka aklimatizuje na časové pásmo, v ktorom začína svoju ďalšiu službu, uvedené časové pásmo sa stáva novým časovým pásmom referenčného času. Stav aklimatizácie pre následné služby pri rotácii sa potom určí v súlade s tabuľkou 1a nahradením pôvodného časového pásma referenčného času novým.

‚B' je aklimatizácia člena posádky na časové pásmo referenčného času.

‚D' je aklimatizácia člena posádky na časové pásmo, v ktorom tento člen posádky začína svoju ďalšiu službu rotácie.

‚X' je neznámy stav aklimatizácie člena posádky.

2. ‚Referenčný čas' je buď miestny čas v mieste nástupu do služby na domácej základni, keď sa člen posádky považuje za aklimatizovaného na začiatku rotácie, alebo miestny čas v mieste nástupu do služby na poslednom mieste, na ktorom sa člen posádky počas rotácie aklimatizoval.

3. ‚Posilnená letová posádka' je posádka, ktorú tvorí väčší ako minimálny počet osôb požadovaný na prevádzku lietadla, takže každý člen posádky môže na účely odpočinku na palube počas letu opustiť pridelenú pozíciu a nechať sa nahradiť iným primerane kvalifikovaným členom posádky.

4. ‚Prechod z východu na západ alebo zo západu na východ' je prechod cez časové pásmo referenčného času (prechodné časové pásmo) medzi sledom služieb a medzipristátí smerom na východ a sledom služieb a medzipristátí smerom na západ alebo naopak, pričom každý sled zahŕňa prekročenie štyroch alebo viacerých časových pásiem.

5. ‚Únava' je fyziologický stav zníženej duševnej alebo fyzickej výkonnosti vyplývajúci z nedostatku spánku, dlhšieho obdobia bez spánku, fázy denného útlmu alebo pracovnej záťaže (duševnej alebo telesnej aktivity, prípadne oboch) alebo kombinácie uvedených faktorov, ktorý môže zhoršiť bdelosť člena posádky a jeho schopnosť bezpečne vykonávať prevádzkové povinnosti.

6. ‚Odpočinok na palube' je na účely predĺženia času letovej služby a pohotovostnej služby jednou z týchto možností:

   1. čas letu v cestovnej fáze letu, počas ktorého je člen posádky v rámci posilnenej letovej posádky dočasne oslobodený od všetkých úloh a odpočíva v zariadení na odpočinok na palube, ktoré spĺňa požadovaný štandard;

   2. čas, počas ktorého je letún na zemi a počas ktorého je člen posádky dočasne oslobodený od všetkých úloh a odpočíva v zariadení na odpočinok na palube, ktoré spĺňa požadovaný štandard.

7. ‚Premiestňovanie' je jednou z týchto možností:

   1. premiestnenie člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti, z jedného miesta na druhé na príkaz prevádzkovateľa, okrem oboch týchto možností:

      — okrem času stráveného cestovaním zo súkromného miesta odpočinku na určené miesto nástupu do služby na domácej základni a späť,

      — okrem času stráveného miestnou prepravou z miesta odpočinku na miesto začiatku výkonu služby a späť;

2. prevádzka letúna členom posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti, na príkaz prevádzkovateľa na neobchodnom lete bezprostredne pred prvým sektorom obchodnej leteckej dopravy alebo bezprostredne po poslednom sektore obchodnej leteckej dopravy.

8. ‚Rozdelená služba' je čas letovej služby, ktorý zahŕňa jednu prestávku na zemi medzi prevádzkujúcimi traťovými úsekmi, ktorá je dostatočne dlhá na to, aby za osobitných podmienok umožnila predĺženie maximálneho času základnej dennej letovej služby.

9. ‚Nepredvídané prevádzkové okolnosti' sú neočakávané podmienky, ktoré nebolo možné rozumne predvídať a zohľadniť, ako napríklad zlé počasie, porucha vybavenia, meškanie riadenia letovej prevádzky, ktoré môžu viesť k potrebným prevádzkovým úpravám.

ORO.FTL.111 Zodpovednosti prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ:

a) vopred zverejní rozpisy služieb, aby členom posádky umožnil naplánovať si primeraný odpočinok;

b) stanoví postup a metódu komunikácie s členmi posádky, prostredníctvom ktorej sa oznamujú zmeny rozpisov služieb a časov odpočinku;

c) zabezpečí také plánovanie časov letových služieb, ktoré zabráni únave členov posádky tak, aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností;

d) stanovuje a uverejňuje časy nástupu do služby a časy odovzdania služby s prihliadnutím na povahu a zložitosť prevádzky s cieľom zabezpečiť, aby posádka mala dostatok času na dokončenie všetkých požadovaných predletových a poletových povinností a na zaznamenanie skutočného času nástupu do služby a času odovzdania služby;

e) zohľadní vzťah medzi frekvenciou a modelom striedania časov letovej služby a časov odpočinku a zváži kumulatívny účinok dlhého času v službe v kombinácii s minimálnym časom odpočinku;

f) rozdelí modely služby tak, aby zabránil takým javom, ako je striedanie dennej a nočnej služby, ktoré vedú k vážnemu narušeniu zavedených stereotypov striedania spánku a práce;

g) v súlade s ustanovením ARO.OPS.230 prílohy II (časť ARO) plní ustanovenia, ktoré sa týkajú nepravidelných rozvrhov služieb;

h) poskytne členom posádky dostatočne dlhý čas na odpočinok, aby mohli prekonať účinky predchádzajúcej služby a dostatočne si odpočinuli pred začiatkom ďalšieho času letovej služby;

i) naplánuje pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie a vopred ich oznámi členom posádky;

j) naplánuje letové služby tak, aby boli ukončené v prípustnom čase letovej služby, pričom vezme do úvahy čas potrebný na splnenie predletových povinností, čas sektora a čas potrebný na začatie spiatočného letu;

k) monitoruje prevádzkovú spoľahlivosť rozpisov služieb a podľa potreby prispôsobí opatrenia týkajúce sa posádky;

l) vykonáva riadenie rizík spojených s únavou podporované buď systémom riadenia v súlade s ustanovením ORO.GEN.200 vrátane vhodného FRM, ak sa vyžaduje, alebo systémom FRMS v súlade s ustanovením ORO.FTL.120, ak sa vyžaduje.

ORO.FTL.116 Zodpovednosti posádky

a) Posádka musí spĺňať všetky tieto povinnosti:

1. plní všetky obmedzenia letového času a času v službe (FTL) a požiadavky na odpočinok, ktoré sa vzťahujú na jej činnosť;

2. ak vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:

1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v uplatniteľných požiadavkách FTL;

2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na FTL;

3. optimálnym spôsobom využíva možnosti a zariadenia na odpočinok, ktoré má k dispozícii, a riadne si naplánuje a využíva čas odpočinku.

b) Posádka nesmie vykonávať svoje povinnosti v lietadle, ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou alebo sa cíti inak nespôsobilá do takej miery, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť letu.

c) Posádka zaznamená do úradnej dokumentácie prevádzkovateľa skutočné časy nástupu do služby a časy odovzdania služby v rámci svojich každodenných povinností.

ORO.FTL.126 Individuálne schémy špecifikácií letových časov (IFTSS) prevádzkovateľov AEMS a aerotaxi

a) Prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava individuálnu schému špecifikácií letových časov (IFTSS), ktorá:

1. je vhodná pre vykonávané druhy prevádzky;

2. spĺňa príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a príslušné vykonávacie predpisy uvedeného nariadenia;

3. je v súlade s ostatnými uplatniteľnými právnymi predpismi vrátane vnútroštátnych právnych predpisov vyplývajúcich z transpozície smernice 2000/79/ES.

b) Na účely preukázania súladu s písmenom a) prevádzkovateľ uplatňuje uplatniteľné certifikačné špecifikácie, ktoré prijala agentúra.

Prípadne, ak má prevádzkovateľ v úmysle odchýliť sa od uplatniteľných certifikačných špecifikácií, predloží príslušnému orgánu spolu so žiadosťou o schválenie IFTSS dokumentáciu o bezpečnosti, ktorá obsahuje všetky tieto prvky:

1. podrobný opis navrhovaných odchýlok;

2. posúdenie súvisiacich rizík spojených s únavou a zodpovedajúcich zmierňujúcich opatrení s cieľom zabezpečiť, aby riziko ostalo na prijateľnej úrovni;

3. všetky príslušné zmeny príručiek alebo postupov.

Ak má prevádzkovateľ v úmysle odchýliť sa od uplatniteľných certifikačných špecifikácií, musí príslušnému orgánu preukázať aj to, že náležite zohľadnil stanovisko agentúry vydané v súlade s článkom 76 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

c) Príslušný orgán schváli IFTSS pred jej zavedením, v prípade potreby vrátane FRMS alebo vhodného riadenia rizika únavy (FRM), a to v súlade s ustanovením ARO.OPS.235 prílohy II (časť ARO).

d) Na účely posúdenia uvedeného v ustanovení ARO.OPS.235 písm. d) prílohy II (časť ARO) prevádzkovateľ do dvoch rokov od zavedenia IFTSS, ktorá sa odchyľuje od uplatniteľných certifikačných špecifikácií vydaných agentúrou, zhromaždí údaje týkajúce sa schválenej odchýlky a analyzuje ich s použitím vedecky podložených zásad v záujme posúdenia jej účinkov na únavu posádky. Výsledky uvedenej analýzy sa predložia príslušnému orgánu vo forme správy.

ORO.FTL.201 Domáca základňa

a) Prevádzkovateľ každému členovi posádky určí domácu základňu.

b) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví podmienky zmeny domácej základne v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami.

ORO.FTL.206 Čas letovej služby

a) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví maximálny čas základnej dennej letovej služby aklimatizovanej posádky v rámci jednopilotnej alebo dvojpilotnej posádky v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami. Uvedený maximálny čas základnej dennej letovej služby vo všetkých prípadoch zodpovedá času nástupu do služby a počtu nalietaných sektorov a nesmie presiahnuť 13 hodín. Prevádzkovateľ sa môže odchýliť od uplatniteľných certifikačných špecifikácií, ak má funkčný a účinný systém FRMS v súlade s ustanovením ORO.FTL.120.

b) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví maximálny čas základnej dennej letovej služby posádky v neznámom stave aklimatizácie v rámci jednopilotnej alebo dvojpilotnej posádky v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami. Maximálny čas základnej dennej letovej služby dvojpilotnej posádky v neznámom stave aklimatizácie sa môže predĺžiť v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami za predpokladu, že prevádzkovateľ má funkčný a účinný systém FRMS v súlade s ustanovením ORO.FTL.120.

c) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví predĺžený maximálny čas dennej letovej služby bez odpočinku na palube aklimatizovanej posádky v rámci dvojpilotnej posádky v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami. Prevádzkovateľ vo všetkých prípadoch zohľadní tieto aspekty:

1. všetky predĺženia sa plánujú vopred;

2. počas akýchkoľvek siedmich po sebe nasledujúcich dní možno využiť maximálne dve predĺženia;

3. žiadne predĺženie nesmie byť dlhšie ako jedna hodina;

4. minimálny čas odpočinku pred letom a odpočinku po lete sa predĺži o dve hodiny alebo čas odpočinku po lete sa predĺži o štyri hodiny; ak sa predĺženie využije v prípade po sebe nasledujúcich časov letových služieb, dodatočný odpočinok pred letom a odpočinok po lete medzi dvoma predĺženými časmi letových služieb musia na seba nadväzovať;

5. predĺženie bez odpočinku na palube sa nesmie kombinovať s predĺženiami v dôsledku odpočinku na palube alebo rozdelenej služby v priebehu rovnakého času služby.

d) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví predĺžený maximálny čas dennej letovej služby v dôsledku odpočinku na palube počas letu a posilnenie minimálnej dvojpilotnej posádky v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami. Prevádzkovateľ vo všetkých prípadoch zohľadní tieto aspekty:

1. úroveň posilnenia minimálnej posádky;

2. druh a štandard zariadení na odpočinok na palube;

3. minimálny čas odpočinku na palube pre každého člena posádky;

4. minimálny čas odpočinku na palube pre každého člena posádky, ktorý sa bude nachádzať pri ovládacích prvkoch počas konečného pristátia;

5. podmienky, za ktorých možno uplatniť dodatočné predĺženie času letovej služby, a to aj pri prevádzke v rámci účinného a funkčného systému FRMS v súlade s ustanovením ORO.FTL.120.

e) Počas prebiehajúcej misie AEMS sa maximálny čas základnej dennej letovej služby aklimatizovanej posádky v rámci dvojpilotnej posádky, ako sa uvádza v uplatniteľných certifikačných špecifikáciách, môže predĺžiť najviac o dve hodiny, ak je to potrebné na dokončenie misie. Prevádzkovateľ zahrnie do svojej IFTSS podmienky uplatňovania tohto predĺženia vrátane toho, ako sa bude jeho používanie monitorovať a ako sa zmiernia súvisiace účinky na následné časy v službe a časy odpočinku.

f) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví podmienky, za ktorých veliteľ lietadla môže zmeniť obmedzenia letovej služby, času v službe a času odpočinku v prípade nepredvídaných prevádzkových okolností v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami. Pokiaľ ide o prijímanie alebo neprijímanie rozhodnutí veliteľa za nepredvídaných prevádzkových okolností, prevádzkovateľ uplatňuje nerepresívnu politiku.

g) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví postupy v prípade oneskoreného nástupu do služby vrátane podmienok, za ktorých sa tento postup začne uplatňovať, a to v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami.

ORO.FTL.211 Letový čas a čas v službe

a) Celkový čas v službe, ktorou môže byť jednotlivý člen posádky poverený, nesmie prekročiť:

1. 60 hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní;

2. 110 hodín služby v priebehu 14 po sebe nasledujúcich dní;

3. 190 hodín služby v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní, pričom je potrebné zachovať jej maximálne možné rovnomerné rozloženie počas tohto obdobia;

4. 2 000 hodín služby v jednom kalendárnom roku.

b) Odchylne od písmena a) bodu 1 sa celkový počet hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní môže prekročiť najviac o 10 hodín za predpokladu, že toto prekročenie sa použije výlučne na účely premiestnenia člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti, späť na jeho domácu základňu na začiatku predĺženého času odpočinku na zotavenie, a prevádzkovateľ:

1. vykoná posúdenie rizika s cieľom vyhodnotiť vplyv tohto prekročenia na únavu, pričom okrem iného zohľadní čas dňa, dĺžku a kvalitu predchádzajúceho odpočinku a požiadavky na nasledujúce služby podľa rozpisu služieb;

2. naplánuje primerané zmierňujúce opatrenia, okrem iného vrátane: obmedzenia frekvencie prekročení v rámci stanoveného obdobia; poskytnutia minimálne 72-hodinového predĺženého času odpočinku na zotavenie vrátane dvoch miestnych nocí a nepretržitého monitorovania účinnosti všetkých kontrol bezpečnostných rizík spojených s únavou a ich dodržiavania;

3. vedie záznamy o prekročeniach a podmienkach, za ktorých boli použité;

4. opíše podmienky prekročenia vo svojej IFTSS.

c) Odchylne od písmena a) bodu 1 sa v prípade prevádzky AEMS, keď posádku tvoria dvaja piloti, celkový počet hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní môže prekročiť maximálne o 30 hodín za predpokladu, že prevádzkovateľ:

1. vykoná posúdenie rizika s cieľom vyhodnotiť vplyv tohto prekročenia na únavu, pričom okrem iného zohľadní čas dňa, dĺžku nočnej služby, stres vyplývajúci zo zdravotníckych úloh alebo úloh súvisiacich s pacientom a požiadavky na nasledujúce služby podľa rozpisu služieb;

2. naplánuje primerané zmierňujúce opatrenia, okrem iného vrátane: obmedzenia frekvencie prekročení v rámci stanoveného obdobia; poskytnutia minimálne 72-hodinového predĺženého času odpočinku na zotavenie vrátane dvoch miestnych nocí a nepretržitého monitorovania účinnosti všetkých kontrol bezpečnostných rizík spojených s únavou a ich dodržiavania;

3. vedie záznamy o prekročeniach a podmienkach, za ktorých boli použité;

4. opíše podmienky prekročenia vo svojej IFTSS.

d) Celkový letový čas v sektoroch, počas ktorých jednotlivý člen posádky vykonáva povinnosti ako služobukonajúci člen posádky, nesmie prekročiť:

1. 100 hodín letového času v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní;

2. 900 hodín letového času v jednom kalendárnom roku;

3. 1 000 hodín letového času v priebehu 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov.

e) Služba po lete je súčasťou času v službe.

ORO.FTL.216 Premiestňovanie

a) Premiestnenie člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti, po nástupe do služby, ale pred začiatkom služby, bez medziobdobia odpočinku, sa považuje za čas letovej služby, ale nepovažuje sa za sektor.

b) Všetok čas strávený pri premiestňovaní sa považuje za čas v službe.

c) Premiestnenie služobukonajúceho člena posádky na nekomerčnom lete pred uskutočnením alebo po uskutočnení jedného alebo viacerých letov CAT bez medziobdobia odpočinku sa považuje za čas letovej služby a za sektor.

d) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami stanoví vplyv na maximálny čas letovej služby v oboch týchto prípadoch:

1. trvanie premiestnenia člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti;

2. druh prepravy člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti.

ORO.FTL.221 Rozdelená služba

Podmienky predĺženia maximálneho času základnej dennej letovej služby pre posádku v rámci dvojpilotnej posádky z dôvodu prestávky v rozdelenej službe na zemi musia byť v súlade s týmito podmienkami:

a) prevádzkovateľ v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami vo svojej IFTSS stanoví tieto prvky:

1. minimálne trvanie prestávky v rozdelenej službe na zemi;

2. predĺženie času letovej služby v závislosti od trvania prestávky v rozdelenej službe;

3. zariadenia na odpočinok poskytované posádke na odpočinok s prihliadnutím na trvanie prestávky v rozdelenej službe a iné relevantné faktory;

4. možnosť predĺženia rozdelenej služby po začatí času letovej služby;

b) prestávka v rozdelenej službe na zemi sa v celom rozsahu považuje za čas letovej služby;

c) rozdelená služba sa v súlade s ustanovením ORO.FTL.236 písm. c) nesmie prideliť pred skráteným odpočinkom ani po ňom.

ORO.FTL.226 Pohotovostná služba a služba na letisku

a) Pohotovostná služba a služba na letisku musia byť uvedené v rozpise služieb. Začiatok a koniec času dostupnosti v pohotovostnej službe sa dotknutým členom posádky oznámi vopred, aby mali možnosť naplánovať si primeraný odpočinok.

b) Za vykonávanie pohotovostnej služby na letisku sa považuje čas od nástupu člena posádky do služby v mieste nástupu do služby až do konca oznámeného času dostupnosti v pohotovostnej službe na letisku.

c) Pohotovostná služba na letisku sa na účely ustanovení ORO.FTL.211 a ORO.FTL.236 v celom rozsahu považuje za čas v službe.

d) Akákoľvek služba na letisku sa v celom rozsahu považuje za čas v službe a čas letovej služby sa v celom rozsahu započítava od nástupu do služby na letisku.

e) Prevádzkovateľ členovi posádky v pohotovostnej službe na letisku zabezpečí ubytovanie alebo zariadenie na odpočinok triedy A za predpokladu, že zariadenie na odpočinok triedy A umožňuje nastaviť svetlo a teplotu a zabezpečuje hlukovú izoláciu a ochranu pred vyrušovaním.

f) Prevádzkovateľ v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami vo svojej IFTSS stanoví pre pohotovostnú službu a službu na letisku tieto prvky:

1. maximálne trvanie každého času dostupnosti v pohotovostnej službe;

2. vplyv času stráveného v pohotovostnej službe na maximálny čas dennej letovej služby s prihliadnutím na dostupné zariadenia na odpočinok a iné relevantné faktory vrátane:

i) potreby okamžitej pripravenosti člena posádky;

ii) rozsahu, v akom pohotovostná služba zasahuje do spánku;

iii) ustanovenia o včasnom oznámení, ktoré umožní spánok medzi povolaním do služby a prideleným časom letovej služby;

3. minimálny čas odpočinku po čase dostupnosti v pohotovostnej službe, v rámci ktorého nie je pridelený čas letovej služby;

4. metóda počítania iných pohotovostných služieb na účely výpočtu kumulatívnych služieb.

ORO.FTL.231 Rezervná služba

a) Rezervná služba musí byť uvedená v rozpise služieb.

b) Prevádzkovateľ v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami vo svojej IFTSS stanoví pre rezervnú službu tieto prvky:

1. maximálne trvanie jednej rezervnej služby;

2. počet po sebe nasledujúcich dní rezervnej služby, ktoré je možné členovi posádky prideliť.

ORO.FTL.236 Čas odpočinku

a) Minimálny čas odpočinku na domácej základni

1. Minimálny čas odpočinku pred výkonom času letovej služby, ktorý sa začína na domácej základni, musí trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas v službe alebo 12 hodín, podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší.

2. Odchylne od bodu 1 sa uplatňuje minimálny čas odpočinku uvedený v písmene b), ak prevádzkovateľ členovi posádky poskytne vhodné ubytovanie na domácej základni.

b) Minimálny čas odpočinku mimo domácej základne

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

c) Skrátený odpočinok

1. Odchylne od písmen a) a b) sa minimálne časy odpočinku na domácej základni alebo mimo domácej základne môžu skrátiť za predpokladu, že skrátený odpočinok sa uplatňuje len v rámci účinného a funkčného FRMS v súlade s ustanovením ORO.FTL.120.

2. Prevádzkovateľ vymedzí podmienky skráteného odpočinku vo svojej IFTSS v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami, pričom zohľadní všetky tieto aspekty:

i) minimálny skrátený čas odpočinku;

ii) stav aklimatizácie člena posádky;

iii) či čas odpočinku zahŕňa miestne noci;

iv) prechody cez časové pásmo;

v) kombináciu letového času a premiestnenia bezprostredne pred skráteným časom odpočinku;

vi) čas strávený cestovaním na miesto odpočinku a späť.

d) Pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie

Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie s cieľom kompenzovať kumulatívnu únavu. Minimálny pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie je 36 hodín vrátane dvoch miestnych nocí, pričom medzi koncom jedného pravidelného predĺženého času odpočinku na zotavenie a začiatkom nasledujúceho nikdy nesmie uplynúť viac ako 168 hodín. Pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie sa dvakrát v mesiaci predlžuje na dva miestne dni.

e) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví dodatočné časy odpočinku v súlade s uplatniteľnými certifikačnými špecifikáciami s cieľom kompenzovať:

1. vplyvy rozdielov medzi časovými pásmami a predĺženiami času letovej služby;

2. dodatočnú nahromadenú únavu v dôsledku nepravidelného rozvrhu služieb;

3. zmenu denného biorytmu počas prechodu z východu na západ alebo zo západu na východ.

ORO.FTL.241 Stravovanie

a) Posádka musí mať v čase letovej služby možnosť sa najesť a napiť, aby nedošlo k zníženiu jej výkonnosti.

b) Prevádzkovateľ vo svojej IFTSS stanoví, ako je stravovanie člena posádky počas času letovej služby zabezpečené, pričom zohľadní aspoň trvanie času letovej služby, denný biorytmus a pravidelné podávanie jedál, ako aj to, kedy nie je možné počas letu jesť ani piť.

ORO.FTL.246 Záznamy o domácej základni, letovom čase, čase v službe a čase odpočinku

a) Prevádzkovateľ počas 24 mesiacov uchováva:

1. jednotlivé záznamy každého člena posádky vrátane:

1. letových časov;

2. začiatku, trvania a konca každého času služby a času letovej služby;

3. času odpočinku a dní voľna;

4. pridelenej domácej základne;

2. záznamy o predĺžených časoch letovej služby a skrátených časoch odpočinku.

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

1. dotknutému členovi posádky;

2. inému prevádzkovateľovi o členovi posádky, ktorý je alebo sa má stať členom posádky dotknutého prevádzkovateľa;

3. príslušnému orgánu.

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

ORO.FTL.251 Výcvik na zvládanie únavy

a) Prevádzkovateľ zabezpečí svojim členom posádky, zamestnancom zodpovedným za vypracovanie a vedenie rozpisov služieb posádky a dotknutým riadiacim pracovníkom úvodný a udržiavací výcvik na zvládanie únavy.

b) Výcvik uvedený v písmene a) je súčasťou výcvikového programu stanoveného prevádzkovateľom, ktorý je opísaný v prevádzkovej príručke. Osnovy výcviku musia zahŕňať možné príčiny a dôsledky únavy a protiopatrenia, ktoré majú únave zabrániť, ako aj praktické aspekty.“