Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/1979

13.11.2026

# DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/1979

## z dne 8. septembra 2026

## o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije z enim pilotom

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ([1]) in zlasti člena 32(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ([2]) določa tehnične zahteve in upravne postopke za letalske operacije, vključno z omejitvami časa letenja in časa dolžnosti ter zahtevami glede počitka (FTL) za operatorje v komercialnem zračnem prevozu (CAT), ki upravljajo letala, ki se uporabljajo za redne in čarterske operacije.

(2) Pri oblikovanju zahtev FTL za operatorje CAT v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 je bilo odločeno, da se omejitve časa letenja in časa dolžnosti ter zahteve glede počitka za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije z enim pilotom obravnavajo pozneje, da se omogoči zbiranje znanstvenih dokazov o dejavnikih, ki vplivajo na utrujenost pri navedenih operacijah.

(3) V skladu s členom 8(2) Uredbe (EU) št. 965/2012 za omejitve časa letenja in časa dolžnosti ter zahteve glede počitka za operatorje CAT, ki upravljajo letala, ki se uporabljajo za zračne taksi operacije, letalsko nujno medicinsko pomoč (AEMS) in operacije z enim pilotom, veljajo zahteve iz nacionalnega prava, navedene v členu 8(4) Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ([3]) ter iz poddela Q Priloge III k navedeni uredbi. Navedeno odstopanje bi moralo ostati veljavno, dokler se ne začnejo uporabljati novi ukrepi v skladu s to uredbo.

(4) Zahteve iz poddela Q Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 so bile oblikovane za redne in čarterske operacije z veččlansko posadko. Vendar se uporabljajo tudi za zračne taksi operacije na zahtevo, AEMS in operacije z enim pilotom, kljub razlikam med temi operacijami in operacijami z veččlansko posadko ter razlikam glede vrste uporabljenih zrakoplovov. Prav tako poddel Q Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 ne določa najdaljšega dnevnega letalskega delovnega obdobja za operacije z enim pilotom in AEMS ter ne ureja dežurstva, počitka med letom in deljene dolžnosti. Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba spremeniti, da bi se vključile ustrezne FTL za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali za zračne taksi operacije, AEMS in operacije z enim pilotom.

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

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL L 373, 31.12.1991, str. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Narava dolžnosti pilota pri letalskih operacijah, kot so zračne taksi operacije in AEMS, se bistveno razlikuje od narave dolžnosti pilota pri rednih ali čarterskih operacijah, saj piloti letal, ki se uporabljajo za zračne taksi operacije in AEMS opravijo manj letov, ki pa so daljši. Zračne taksi operacije in AEMS zahtevajo 24-urno dejavnost, ki lahko vključuje izmensko delo, nočne operacije, neredne in nepredvidljive razporede ter pogosto menjavanje časovnih pasov. Zato bi bilo treba vzpostaviti ustrezno ravnovesje med predpisovalnimi in na uspešnosti temelječimi pravili, saj bi bila uporaba podobnih pravil, zasnovanih za bistveno različna operativna okolja, v nasprotju s ciljem zagotavljanja visoke in enotne ravni varnosti v civilnem letalstvu v Uniji.

(6) V skladu s cilji varovanja pred tveganji iz člena 4(2) Uredbe (EU) 2018/1139 bi bilo treba uvesti posebne ukrepe za zmanjšanje tveganja, da bi se upoštevale dejanske razmere v sektorju, vključno z naravo letov pri zračnih taksi operacijah in AEMS, ki niso na voljo splošni javnosti, pa tudi vrsta in obseg operacij, ki so manj kompleksne in vključujejo manj kompleksna letala kot redne ali čarterske storitve. Vsak od navedenih ukrepov za zmanjšanje tveganja bi moral biti ciljno usmerjen in obravnavati ugotovljena tveganja zaradi utrujenosti, ki izhajajo iz določenih praks priprave razporedov, obdobij dolžnosti ali ureditev počitka.

(7) Da bi se bolje upoštevali posamezni nacionalni vidiki ali operativne prakse, bi bilo treba državam članicam dovoliti odstopanje od nekaterih določb, uvedenih s to uredbo, ali od povezanih certifikacijskih specifikacij z uporabo zahtev, ki zagotavljajo raven varnosti, ki je vsaj enakovredna ravni, zagotovljeni z določbami te uredbe. Vsako odstopanje od te uredbe bi bilo treba priglasiti ter pri njem upoštevati pravila iz člena 71 in člena 76(7) Uredbe (EU) 2018/1139, ki zagotavljajo pregledne in nediskriminatorne odločitve na podlagi objektivnih meril.

(8) Za zagotovitev nemotenega prehoda s trenutno veljavnega poddela Q Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 in nacionalnih predpisov držav članic na nova pravila bi bilo treba operatorjem in pristojnim organom držav članic zagotoviti dovolj časa, da posodobijo svoje operativne dokumente, uvedejo ustrezna programska orodja ter usposobijo ustrezno osebje za ravnanje v skladu z novimi ukrepi. Zato bi bilo treba datum začetka uporabe te uredbe odložiti.

(9) Točki ARO.OPS.235 Priloge II in ORO.FTL.125 Priloge III k Uredbi (EU) št. 965/2012 bi bilo treba posodobiti, da bi se uskladili z Uredbo (EU) 2018/1139 in da bi se črtali zastareli sklici, ne da bi imelo to kakršne koli negativne ekonomske, socialne ali upravne vplive na člane letalskega osebja, operatorje ali pristojne organe. Za podporo pristojnim nacionalnim organom pri posodabljanju njihovih postopkov odobritve bi se morali navedeni točki uporabljati za redne in čarterske operacije od dneva začetka veljavnosti te uredbe.

(10) Čeprav obstoječi regulativni okvir že določa, da morajo pristojni organi držav članic spremljati prijavljene dogodke v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu in nadalje ukrepati v zvezi z njimi, je za zagotovitev najvišje ravni varnosti v letalstvu in zmanjšanje tveganj, povezanih z utrujenostjo, pomembno, da države članice in Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: „Agencija“), ki je v skladu s členom 85(1) Uredbe (EU) 2018/1139 pooblaščena za izvajanje inšpekcijskih pregledov in drugih dejavnosti spremljanja z namenom zagotavljanja enotne uporabe navedene uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, dejavno spremljajo izvajanje novih pravil.

(11) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na Mnenju št. 02/2026 ([4]), ki ga je Agencija izdala v skladu s členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139 –

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(1) v členu 2, prvi odstavek, se dodajo naslednje točke 16, 17 in 18:

„16. ‚let letalske nujne medicinske pomoči (AEMS)‘ pomeni let z letalom, kadar je nujno potreben takojšen in hiter prevoz, ki ima vse naslednje značilnosti:

(a) njegov namen je omogočiti nujno medicinsko pomoč s prevozom:

(i) medicinskega osebja;

(ii) sanitetnega materiala (opreme, krvi, organov, zdravil);

(iii) bolnih ali poškodovanih oseb in drugih neposredno vpletenih oseb;

(b) vključuje preletene sektorje za premestitev letala v položaj za prevoz oseb iz točke (a)(i) ali (a)(iii) ali sanitetnega materiala iz točke (a)(ii) ali za vrnitev letala v operativno bazo AEMS;

17. ‚redna operacija‘ pomeni serijo letov, ki ima vse naslednje značilnosti:

(i) na vsakem letu so sedeži ali zmogljivost za prevoz tovora ali pošte na voljo javnosti za individualen nakup bodisi neposredno pri letalskem prevozniku bodisi pri njegovih pooblaščenih zastopnikih;

(ii) izvaja se za zagotavljanje prevoza med istima dvema ali več letališči na enega od naslednjih načinov:

— po objavljenem voznem redu,

— z leti, ki so tako redni ali pogosti, da tvorijo prepoznavno sistematično serijo;

18. ‚čarterska operacija‘ pomeni izredni CAT na zahtevo z letalom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 20 ali več.“;

(2) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 8*

**Omejitve časa letenja**

1. Za operacije CAT z letali za namene rednih in čarterskih operacij veljajo zahteve iz poddela FTL (A) Priloge III. Za operacije CAT z letali za namene nujne medicinske pomoči in zračnih taksi operacij veljajo zahteve iz poddela FTL (B) Priloge III.

2. Operacije CAT s helikopterji se, kar zadeva omejitve časa letenja in zahteve glede počitka, izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalnem pravu države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja.

3. Nekomercialne operacije, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami, s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon ter komercialne specializirane operacije z letali in helikopterji se, kar zadeva omejitve časa letenja in zahteve glede počitka, izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalnem pravu države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja ali, če nima glavnega kraja poslovanja, v kateri ima kraj sedeža ali prebivališča.

4. Operator inovativne zračne mobilnosti, kar zadeva omejitve časa letenja, izpolnjuje zahteve, določene v nacionalnem pravu države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, ali če nima glavnega kraja poslovanja, v kateri ima kraj sedeža ali prebivališča.“;

(3) v členu 9b se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Agencija in pristojni organi držav članic spremljajo učinkovitost omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka, določenih v tej uredbi.“;

(4) Priloga II se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi;

(5) Priloga III se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

*Člen 2*

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 15. oktobra 2028.

Vendar se Priloga I in točka 4 Priloge II uporabljata od 3. decembra 2026.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 8. septembra 2026

*Za Komisijo*
*predsednica*
Ursula VON DER LEYEN

*PRILOGA I*

V Prilogi II (del ARO) k Uredbi (EU) št. 965/2012 se točka ARO.OPS.235 nadomesti z naslednjim:

„**ARO.OPS.235 Odobritev individualnih specifikacijskih shem za čas letenja operatorjev v komercialnem zračnem prevozu**

(a) Pristojni organ odobri individualno specifikacijsko shemo za čas letenja (IFTSS) operatorja v komercialnem zračnem prevozu z letali, če ugotovi, da ta shema izpolnjuje vse naslednje pogoje:

1. je primerna za vrste izvajanih operacij;
2. je skladna z ustreznimi bistvenimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in ustreznimi izvedbenimi pravili navedene uredbe;
3. je v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami;
4. je skladna z drugim veljavnim nacionalnim pravom, ki izhaja iz prenosa Direktive 2000/79/ES.

(b) Kadar namerava pristojni organ odobriti individualno specifikacijsko shemo za čas letenja, ki odstopa od veljavnih certifikacijskih specifikacij, ki jih je sprejela Agencija, najprej zaprosi Agencijo za mnenje v skladu s členom 76(7) Uredbe (EU) 2018/1139. Agencija poda svoje mnenje v treh mesecih od prejema vse potrebne dokumentacije od pristojnega organa.

(c) Pristojni organ in zadevni operator upoštevata mnenje Agencije, sprejeto v skladu s členom 76(7) Uredbe (EU) 2018/1139. Pred odobritvijo individualne specifikacijske sheme za čas letenja iz točke (b) pristojni organ zagotovi, da je operator ocenil povezana tveganja zaradi utrujenosti in jih zmanjšal na sprejemljivo raven.

(d) Po začetnem obdobju uporabe se za odobreno individualno specifikacijsko shemo za čas letenja, ki odstopa od veljavnih certifikacijskih specifikacij, ki jih je sprejela Agencija, izvede ocena, da se ugotovi, ali bi bilo treba odstopanja potrditi ali spremeniti. Pristojni organ in Agencija izvedeta neodvisno oceno na podlagi informacij, ki jih predloži operator. Ocena je sorazmerna, pregledna ter temelji na znanstvenih načelih in spoznanjih.“

*PRILOGA II*

Priloga III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(1) naslov poddela FTL se nadomesti z naslednjim:

„PODDEL FTL (A)

*OMEJITVE TRAJANJA LETOV IN ČASA DOLŽNOSTI TER ZAHTEVE GLEDE POČITKA ZA REDNE IN ČARTERSKE OPERACIJE Z LETALI*“;

(2) točka ORO.FTL.100 se nadomesti z naslednjim:

„**ORO.FTL.100 Področje uporabe**

V tem poddelu so določene zahteve, ki jih morajo izpolniti letalski prevoznik ter člani njegove letalske posadke in kabinskega osebja (skupaj letalsko osebje) v zvezi z omejitvami trajanja letov in časa dolžnosti ter zahtevami glede počitka za člane letalskega osebja, dodeljene komercialnemu zračnemu prevozu (CAT) z letali za namene rednih in čarterskih operacij.“;

(3) točka ORO.FTL.120 se nadomesti z naslednjim:

„**ORO.FTL.120 Sistem za obvladovanje tveganj zaradi utrujenosti (FRMS)**

(a) Kadar se v skladu s tem poddelom ali veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami zahteva sistem za obvladovanje tveganj zaradi utrujenosti (FRMS), operator vzpostavi, izvaja in vzdržuje tak sistem kot sestavni del svojega sistema upravljanja. FRMS se opiše v posebnem priročniku ali v operativnem priročniku.

(b) FRMS zagotavlja nenehne izboljšave splošne učinkovitosti operatorjevega obvladovanja tveganj zaradi utrujenosti in vključuje vse naslednje elemente:

1. opis vsega naslednjega:

(i) filozofije, načel in odgovornosti operatorja v zvezi s FRMS, ki se skupaj imenujejo ‚politika FRMS‘;

(ii) vključenosti in odgovornosti vodstva, letalskega osebja in drugega osebja v zvezi s FRMS;

(iii) namenskih struktur FRMS, vključno z akcijsko skupino za varnost v zvezi z utrujenostjo in njihovih vlog;

2. dokumentacijo o postopkih FRMS, vključno s postopkom seznanjanja članov letalskega osebja z njihovimi odgovornostmi in postopkom za spremembo te dokumentacije;

3. znanstvena načela in spoznanja;

4. postopke prepoznavanja nevarnosti in ocene tveganja, ki omogoča obvladovanje operativnih tveganj operatorja, ki so posledica stalne utrujenosti članov letalskega osebja;

5. postopek zmanjševanja tveganj, ki omogoča takojšnje izvajanje popravnih ukrepov, ki so potrebni, da lahko operator učinkovito zmanjša tveganja, ki so posledica utrujenosti članov letalskega osebja, ter da lahko stalno spremlja in redno ocenjuje učinkovitost ukrepov za zmanjševanje tveganj;

6. postopke zagotavljanja varnosti v okviru FRMS;

7. postopke spodbujanja FRMS.

(c) FRMS ustreza operatorjevi individualni specifikacijski shemi za čas letenja, velikosti operatorja ter naravi in zapletenosti njegovih dejavnosti ob upoštevanju nevarnosti in povezanih tveganj, ki so značilni za te dejavnosti.

(d) Operator sprejme ukrepe za blažitev, kadar postopek zagotavljanja varnosti v okviru FRMS pokaže, da zahtevana raven varnostni ni ohranjena.“;

(4) točka ORO.FTL.125 se nadomesti z naslednjim:

„**ORO.FTL.125 Individualne specifikacijske sheme za čas letenja (IFTSS) operatorjev rednih in čarterskih operacij**

(a) Operator vzpostavi, izvaja in vzdržuje individualno specifikacijsko shemo za čas letenja (IFTSS), ki:

1. ustreza vrstam izvajanih operacij;

2. je skladna z ustreznimi bistvenimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in ustreznimi izvedbenimi pravili navedene uredbe;

3. je skladna z drugo veljavno zakonodajo, vključno z veljavnim nacionalnim pravom, ki izhaja iz prenosa Direktive 2000/79/ES.

(b) Za dokazovanje skladnosti s točko (a) operator uporabi veljavne certifikacijske specifikacije, ki jih sprejme Agencija.

1. Če namerava operator odstopati od veljavnih certifikacijskih specifikacij, pristojnemu organu skupaj z vlogo za odobritev IFTSS predloži varnostno utemeljitev, ki vključuje vse naslednje:

(i) podroben opis predlaganega odstopanja;

(ii) oceno povezanih tveganj zaradi utrujenosti in ustrezne ukrepe za zmanjševanje tveganja, da se zagotovi, da tveganje ostane na sprejemljivi ravni;

(iii) vse ustrezne spremembe priročnikov ali postopkov.

Če namerava operator odstopati od veljavnih certifikacijskih specifikacij, pristojnemu organu tudi dokaže, da je ustrezno upošteval mnenje Agencije, izdano v skladu s členom 76(7) Uredbe (EU) 2018/1139.

(c) IFTSS – po potrebi vključno s FRMS ali ustreznim obvladovanjem tveganj zaradi utrujenosti (FRM) – pristojni organ pred izvajanjem odobri v skladu s točko ARO.OPS.235 iz Priloge II (del ARO).

(d) Za namene ocene iz točke ARO.OPS.235(d) Priloge II (del ARO) operator v dveh letih od začetka izvajanja IFTSS, ki odstopa od veljavnih certifikacijskih specifikacij, ki jih izda Agencija, zbere podatke o odobrenem odstopanju in jih analizira na podlagi znanstveno utemeljenih načel, da oceni njegove učinke na utrujenost letalskega osebja. Rezultati navedene analize se pristojnemu organu predložijo v obliki poročila.“;

(5) v točki ORO.FTL.205(b) se vstavita naslednji točki 4 in 5:

„4. Najdaljši osnovni dnevni FDP aklimatiziranega člana letalskega osebja z enim pilotom, je eden od naslednjih:

1. v skladu z naslednjo preglednico, če je čas letenja za posamezen sektor omejen na štiri ure z avtopilotom in na dve uri brez avtopilota:

*Preglednica 5*

**Najdaljši osnovni dnevni FDP – aklimatizirano letalsko osebje – operacije z enim pilotom**

| Začetek FDP v referenčnem času | Trajanje FDP v urah | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Do 4 sektorji | 5 sektorjev | 6 sektorjev | 7 sektorjev | 8 sektorjev | 9 sektorjev | 10 ali več sektorjev |
| 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 |

| Začetek FDP v referenčnem času | Trajanje FDP v urah | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Do 4 sektorji | 5 sektorjev | 6 sektorjev | 7 sektorjev | 8 sektorjev | 9 sektorjev | 10 ali več sektorjev |
| 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 ur, ne glede na število sektorjev, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

A. operacija v celoti poteka v časovnem obdobju od 07:00 do 21:59;

B. operacija se izvaja v pogojih VFR;

C. operacija poteka med vnaprej izbranimi letališči;

D. trajanje operacije v posameznem sektorju ni daljše od ene ure.

5. Najdaljši osnovni dnevni FDP člana letalskega osebja, katerega stanje aklimatiziranosti ni znano, pri operacijah z letalsko posadko z enim pilotom je osem ur.“;

(6) v točki ORO.FTL.205(e) se naslov nadomesti z naslednjim:

„(e) Najdaljši dnevni FDP s podaljšanji zaradi počitka med letom pri operacijah, pri katerih letalsko posadko sestavljata najmanj dva pilota“;

(7) v točki ORO.FTL.205(f) se naslov nadomesti z naslednjim:

„(f) Nepredvidene okoliščine med letalskimi operacijami, pri katerih letalsko posadko sestavljata najmanj dva pilota – presoja poveljnika zrakoplova“;

(8) v točki ORO.FTL.205 se vstavi naslednja točka (fa):

„(fa) Nepredvidene okoliščine med letalskimi operacijami, pri katerih letalsko posadko sestavlja en pilot – presoja poveljnika zrakoplova

Poveljnik zrakoplova lahko v primeru nepredvidenih okoliščin, o katerih je bil obveščen ob prijavi ali po njej, spremeni omejitve letalskega delovnega obdobja, obdobij dolžnosti in obdobij počitka, kot sledi:

1. Najdaljši osnovni dnevni FDP člana letalskega osebja z enim pilotom, kot je določen v točki ORO.FTL.205(b)(4) ali (5), se lahko podaljša za največ eno uro.

2. Če se v zadnjem sektorju znotraj FDP po vzletu dovoljeno podaljšanje iz točke 1 preseže zaradi nepredvidenih okoliščin, se lahko nadaljuje let do predvidenega namembnega letališča ali nadomestnega letališča.

3. Obdobje počitka zunaj domače baze pred začetkom FDP se lahko skrajša, vendar ne sme biti krajši od deset ur.

4. Poveljnik zrakoplova v primeru nepredvidenih okoliščin, ki bi lahko povzročile hudo utrujenost, po potrebi skrajša dejanski FDP ali podaljša obdobje počitka, da bi odpravil morebitne škodljive učinke na varnost letenja.

5. Poveljnik zrakoplova operaterju predloži poročilo, kadar koli se po njegovi presoji podaljša FDP ali skrajša obdobje počitka. Kadar skrajšanje obdobja počitka presega eno uro, operator en izvod poročila, vključno s pripombami, pošlje pristojnemu organu najpozneje 28 dni po dogodku.

6. Operator izvaja nekaznovalno politiko v zvezi z uporabo oziroma neuporabo presoje poveljnika zrakoplova v nepredvidenih okoliščinah.“;

(9) v točki ORO.FTL.240 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Med FDP se zagotovi možnost za zaužitje hrane in pijače, da se prepreči kakršno koli zmanjšanje sposobnosti člana letalskega osebja za izvajanje nalog, zlasti če FDP presega šest ur oziroma pet ur pri operacijah z enim pilotom.“;

(10) doda se naslednji poddel FTL (B):

„PODDEL FTL (B)

*OMEJITVE ČASA LETENJA IN ČASA DOLŽNOSTI TER ZAHTEVE GLEDE POČITKA ZA NUJNO MEDICINSKO POMOČ IN ZRAČNE TAKSI OPERACIJE Z LETALI*

**ORO.FTL.101 Področje uporabe**

V tem poddelu so določene zahteve, ki jih morajo izpolniti operator ter člani njegove letalske posadke in kabinskega osebja (skupaj letalsko osebje) v zvezi z omejitvami časa letenja in časa dolžnosti ter zahtevami glede počitka za člane letalskega osebja, dodeljene za komercialni zračni prevoz (CAT) z letali za namene AEMS in zračnih taksi operacij, vključno z operacijami, ki se začnejo in končajo na isti točki (A-do-A).

**ORO.FTL.106 Opredelitev pojmov**

(a) Za AEMS in zračne taksi operacije se uporabljajo izrazi, opredeljeni v točki ORO.FTL.105, razen tistih, ki so opredeljeni v točkah ORO.FTL.105(1), (2), (5) in (18).

(b) Poleg točke (a) se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. ‚aklimatiziran‘ pomeni stanje, v katerem je cirkadialna biološka ura člana letalskega osebja prilagojena na določen časovni pas, ki je bodisi trenutni časovni pas, v katerem se član letalskega osebja fizično nahaja, bodisi prejšnji časovni pas, na katerega je zaradi nezadostnega časa ali počitka za prilagoditev na trenutni pas še vedno biološko prilagojen.

   Za izračun najdaljšega dnevnega letalskega delovnega obdobja se šteje, da se je član letalskega osebja aklimatiziral na časovni pas matične baze na začetku rotacije, nato pa v skladu z vrednostmi iz preglednice 1a:

*Preglednica 1a*

| Razlika (h) med časovnim pasom referenčnega časa (*) in časovnim pasom, v katerem se začne naslednji delovni čas | Čas od prijave v referenčnem času (h) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | < 48 | 48–71:59 | 72–95:59 | 96–119:59 | 120–143:59 |
| ≤ 2 | D | D | D | D | D |
| > 2 in < 4 | B | D | D | D | D |
| ≥ 4 in ≤ 6 | B | X | D | D | D |

| Razlika (h) med časovnim pasom referenčnega časa (*) in časovnim pasom, v katerem se začne naslednji delovni čas | Čas od prijave v referenčnem času (h) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | < 48 | 48–71:59 | 72–95:59 | 96–119:59 | 120–143:59 |
| > 6 in ≤ 9 | B | X | X | D | D |
| > 9 in ≤ 12 | B | X | X | X | D |

(*) Kadar se letalsko osebje med rotacijo aklimatizira na časovni pas, v katerem začne svoj naslednji delovni čas, ta časovni pas postane novi časovni pas referenčnega časa. Stanje aklimatiziranosti za naslednji delovni čas v rotaciji se nato določi v skladu s preglednico 1a tako, da se prvotni časovni pas referenčnega časa nadomesti z novim.

‚B‘ pomeni, da je član letalskega osebja aklimatiziran na časovni pas referenčnega časa.

‚D‘ pomeni, da je član letalskega osebja aklimatiziran na časovni pas, v katerem začne svoj naslednji delovni čas v rotaciji.

‚X‘ pomeni, da stanje aklimatiziranosti člana letalskega osebja ni znano.

2. ‚referenčni čas‘ pomeni bodisi krajevni čas v kraju prijave v domači bazi, v katerem se šteje, da je član letalskega osebja ob začetku rotacije aklimatiziran, bodisi krajevni čas v kraju prijave na zadnji lokaciji, na kateri se je član letalskega osebja med rotacijo aklimatiziral;

3. ‚povečana letalska posadka‘ pomeni letalsko posadko, ki obsega več kot najmanjše število članov, zahtevano za upravljanje zrakoplova, kar omogoča, da vsak član letalske posadke zaradi počitka na krovu, medtem ko je zrakoplov v zraku, zapusti dodeljeno delovno mesto in ga nadomesti drug ustrezno usposobljen član letalske posadke;

4. ‚prehod z vzhoda proti zahodu ali z zahoda proti vzhodu‘ pomeni prehod skozi časovni pas referenčnega časa (časovni pas prehoda) med zaporedjem dolžnosti in postanki v smeri proti vzhodu ter zaporedjem dolžnosti in postanki v smeri proti zahodu ali obratno, pri čemer vsako zaporedje vključuje prečkanje štirih ali več časovnih pasov;

5. ‚utrujenost‘ pomeni fiziološko stanje zmanjšane duševne ali telesne zmogljivosti, ki je posledica pomanjkanja spanja, podaljšane budnosti, cirkadialne faze ali delovne obremenitve (duševne ali telesne dejavnosti ali obeh) ali njihove kombinacije ter lahko zmanjša zbranost člana letalskega osebja in njegovo sposobnost opravljanje operativnih nalog, povezanih z varnostjo;

6. ‚počitek na krovu‘pomeni za namene podaljšanj FDP in pripravljenosti eno od naslednjega:

   1. obdobje časa letenja v fazi križarjenja leta, med katerim je član letalskega osebja, ki je del povečane letalske posadke, začasno razbremenjen vseh nalog in počiva v prostoru za počitek na krovu, ki izpolnjuje zahtevani standard;

   2. obdobje, ko je letalo na tleh, med katerim je član letalskega osebja začasno razbremenjen vseh nalog in počiva v prostoru za počitek na krovu, ki izpolnjuje zahtevani standard;

7. ‚pozicioniranje‘ pomeni eno od naslednjega:

   1. premestitev neoperativnega člana letalskega osebja iz enega kraja v drugega na zahtevo operatorja, ki ne vključuje:

      — časa potovanja od zasebnega kraja počitka do določenega kraja prijave v domači bazi in nazaj,

      — časa krajevnega prevoza iz kraja počitka v kraj nastopa dolžnosti in nazaj;

2. upravljanje letala s strani operativnega člana letalskega osebja na zahtevo operatorja na nekomercialnem letu neposredno pred prvim sektorjem CAT ali neposredno po zadnjem sektorju CAT;

8. ‚deljena dolžnost' pomeni FDP, ki vključuje en sam odmor na tleh med operativnimi sektorji leta, ki je dovolj dolg, da pod določenimi pogoji omogoča podaljšanje najdaljšega osnovnega dnevnega FDP;

9. ‚nepredvidene operativne okoliščine' pomenijo nepričakovane razmere, ki jih ni bilo mogoče razumno predvideti in upoštevati, kot so slabe vremenske razmere, okvara opreme ali zamuda kontrole zračnega prometa, zaradi katerih so lahko potrebne operativne prilagoditve.

**ORO.FTL.111 Odgovornosti operatorja**

Operator:

(a) vnaprej objavi delovne programe, da se članom letalskega osebja omogoči načrtovanje ustreznega počitka;

(b) vzpostavi postopek in način komuniciranja s člani letalskega osebja, s katerima se sporočajo spremembe delovnih programov in obdobij počitka;

(c) zagotovi, da so letalska delovna obdobja načrtovana tako, da članom letalskega osebja omogočajo zadosten počitek, da lahko v vseh okoliščinah varnostno zadovoljivo opravljajo svoje naloge;

(d) določi in objavi čase prijave in zaključka dolžnosti ob upoštevanju narave in zapletenosti operacije, da ima letalsko osebje dovolj časa za dokončanje vseh zahtevanih nalog pred letom in po njem ter za evidentiranje dejanskih časov prijave in zaključka dolžnosti;

(e) upošteva razmerje med pogostostjo ter vzorcem letalskih delovnih obdobij in obdobij počitka ter skupne učinke velikega števila delovnih ur v kombinaciji s kratkimi obdobji počitka;

(f) dolžnosti načrtuje tako, da se preprečijo prakse, ki povzročajo resne motnje uveljavljenih vzorcev spanja/dela, kot je izmenjava dnevnega/nočnega delovnega časa;

(g) izpolnjuje določbe v zvezi z motečimi razporedi v skladu s točko ARO.OPS.230 Priloge II (del ARO);

(h) zagotovi, da je obdobje počitka dovolj dolgo, da člani letalskega osebja lahko premagajo utrujenost zaradi predhodnih nalog in se do začetka naslednjega letalskega delovnega obdobja spočijejo;

(i) načrtuje redna podaljšanja obdobja krepilnega počitka in o tem obvesti člane letalskega osebja;

(j) dolžnosti letenja načrtuje tako, da bodo opravljene v dopustnem letalskem delovnem obdobju, pri čemer upošteva čas, ki je potreben za dolžnosti pred letom, sektor in čas obračanja letala;

(k) spremlja operativno zanesljivost delovnih programov in po potrebi prilagodi razporeditev letalskega osebja;

(l) izvaja obvladovanje tveganj zaradi utrujenosti, ki je podprto bodisi s sistemom upravljanja v skladu s točko ORO.GEN.200, vključno z ustreznim FRM, kadar se to zahteva, bodisi s FRMS v skladu s točko ORO.FTL.120, kadar se to zahteva.

**ORO.FTL.116 Odgovornosti letalskega osebja**

(a) Letalsko osebje izpolnjujejo vse naslednje obveznosti:

1. izpolnjuje vse zahteve v zvezi z omejitvami časa letenja in časa dolžnosti (FTL) ter zahteve glede počitka, ki se uporabljajo za njegove dejavnosti;

2. pri izvajanju nalog za več operatorjev:

1. vodi svoje posamične evidence v zvezi s časom letenja in časom dolžnosti ter obdobjem počitka v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL;

2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL;

3. čim bolje izkoristi zagotovljene možnosti in zmogljivosti za počitek ter svoje obdobje počitka ustrezno načrtuje in izkoristi.

(b) Letalsko osebje ne izvaja nalog na zrakoplovu, če ve ali sumi, da je preutrujeno ali se sicer počuti nezmožno za delo, v takšni meri, da bi bila lahko ogrožena varnost leta.

(c) Letalsko osebje v uradni dokumentaciji operatorja evidentira dejanske čase prijave in zaključka svoje dnevne dolžnosti.

**ORO.FTL.126 Individualne specifikacijske sheme za čas letenja (IFTSS) operatorjev zrakoplovov za AEMS in zračne taksi operacije**

(a) Operator vzpostavi, izvaja in vzdržuje individualno specifikacijsko shemo za čas letenja (IFTSS), ki:

1. ustreza vrstam izvajanih operacij;

2. je skladna z ustreznimi bistvenimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in ustreznimi izvedbenimi pravili navedene uredbe;

3. je skladna z drugo veljavno zakonodajo, vključno z veljavnim nacionalnim pravom, ki izhaja iz prenosa Direktive 2000/79/ES.

(b) Za dokazovanje skladnosti s točko (a) operator uporabi veljavne certifikacijske specifikacije, ki jih sprejme Agencija.

Če namerava operator odstopati od veljavnih certifikacijskih specifikacij, pristojnemu organu skupaj z vlogo za odobritev IFTSS predloži varnostno utemeljitev, ki vključuje vse naslednje:

1. podroben opis predlaganega odstopanja;

2. oceno povezanih tveganj zaradi utrujenosti in ustrezne ukrepe za zmanjševanje tveganja, da se zagotovi, da tveganje ostane na sprejemljivi ravni;

3. vse ustrezne spremembe priročnikov ali postopkov.

Če namerava operator odstopati od veljavnih certifikacijskih specifikacij, pristojnemu organu tudi dokaže, da je ustrezno upošteval mnenje Agencije, izdano v skladu s členom 76(7) Uredbe (EU) 2018/1139.

(c) IFTSS – po potrebi vključno s FRMS ali ustreznim FRM – pristojni organ pred izvajanjem odobri v skladu s točko ARO.OPS.235 iz Priloge II (del ARO).

(d) Za namene ocene iz točke ARO.OPS.235(d) Priloge II (del ARO) operator v dveh letih od začetka izvajanja IFTSS, ki odstopa od veljavnih certifikacijskih specifikacij, ki jih izda Agencija, zbere podatke o odobrenem odstopanju in jih analizira na podlagi znanstveno utemeljenih načel, da oceni njegove učinke na utrujenost letalskega osebja. Rezultati navedene analize se pristojnemu organu predložijo v obliki poročila.

**ORO.FTL.201 Domača baza**

(a) Operator vsakemu članu letalskega osebja določi domačo bazo.

(b) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi pogoje za spremembo domače baze.

**ORO.FTL.206 Letalsko delovno obdobje (FDP)**

(a) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi najdaljši osnovni dnevni FDP aklimatiziranega letalskega osebja z enim ali dvema pilotoma. Navedeni najdaljši osnovni dnevni FDP v vseh primerih upošteva čas prijave in število preletenih sektorjev ter ne presega 13 ur. Operator lahko odstopa od veljavnih certifikacijskih specifikacij, če ima delujoč in učinkovit FRMS v skladu s točko ORO.FTL.120.

(b) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi najdaljši osnovni dnevni FDP letalskega osebja z enim ali dvema pilotoma, katere stanje aklimatiziranosti ni znano. Najdaljši osnovni dnevni FDP letalskega osebja z dvema pilotoma, katerega stanje aklimatiziranosti ni znano, se lahko v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami podaljša, če ima operator delujoč in učinkovit FRMS v skladu s točko ORO.FTL.120.

(c) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi podaljšani najdaljši dnevni FDP aklimatiziranega letalskega osebja z enim ali dvema pilotoma brez počitka na krovu. Operator v vseh primerih upošteva naslednje:

1. vsa podaljšanja se načrtujejo vnaprej;

2. v katerih koli zaporednih sedmih dneh se lahko uporabita največ dve podaljšanji;

3. vsako podaljšanje ni daljše od ene ure;

4. najkrajše obdobje počitka pred letom in po njem se podaljša za dve uri ali pa se obdobje počitka po letu podaljša za štiri ure; kadar se podaljšanja uporabijo za zaporedne FDP, sta dodatna počitka pred letom in po letu med dvema podaljšanima FDP zagotovljena drug za drugim;

5. podaljšanje brez počitka na krovu se ne združuje s podaljšanji zaradi počitka na krovu ali deljene dolžnosti v istem obdobju dolžnosti.

(d) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi podaljšani najdaljši dnevni FDP zaradi počitka na krovu med letom in povečanja najmanjše letalske posadke z dvema pilotoma. Operator v vseh primerih upošteva naslednje:

1. stopnjo povečanja najmanjše letalske posadke;

2. vrsto in standard zmogljivosti za počitek na krovu;

3. najkrajši čas počitka na krovu, dodeljen vsakemu članu letalskega osebja;

4. najkrajši čas počitka na krovu, dodeljen vsakemu članu letalske posadke, ki bo upravljal zrakoplov ob končnem pristanku;

5. pogoje, pod katerimi se lahko uporabi dodatno podaljšanje FDP, tudi pri izvajanju operacij v okviru učinkovitega in delujočega FRMS v skladu s točko ORO.FTL.120.

(e) Med tekočo misijo AEMS se lahko najdaljši osnovni dnevni FDP aklimatiziranega letalskega osebja z dvema pilotoma, kot je določeno v veljavnih certifikacijskih specifikacijah, podaljša za največ dve uri, če je to potrebno za dokončanje misije. Operator v svojo IFTSS vključi pogoje za uporabo tega podaljšanja, vključno z načinom spremljanja njegove uporabe in načinom zmanjševanja povezanih učinkov na naslednje dolžnosti in obdobja počitka.

(f) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi pogoje, pod katerimi lahko poveljnik zrakoplova v primeru nepredvidenih operativnih okoliščin spremeni omejitve letalskega delovnega obdobja, obdobij dolžnosti in obdobij počitka. Operator izvaja nekaznovalno politiko v zvezi z uporabo oziroma neuporabo presoje poveljnika zrakoplova v nepredvidenih operativnih okoliščinah.

(g) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi postopek za odloženo prijavo, vključno s pogoji, pod katerimi se aktivira.

**ORO.FTL.211 Časi letenja in obdobja dolžnosti**

(a) Skupna obdobja dolžnosti, za katera je lahko razporejen posamezni član letalskega osebja, ne presegajo:

1. 60 ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 7 dneh;

2. 110 ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 14 dneh;

3. 190 ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 28 dneh, ki so čim bolj enakomerno razporejene v celotnem obdobju;

4. 2 000 ur dolžnosti v katerem koli koledarskem letu.

(b) Z odstopanjem od točke (a)(1) se lahko skupno število ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 7 dneh preseže za največ 10 ur, če se to preseganje uporabi izključno za pozicioniranje neoperativnega člana letalskega osebja nazaj v njegovo domačo bazo zaradi začetka podaljšanega obdobja krepilnega počitka in če operator:

1. izvede oceno tveganja, da oceni vpliv preseganja na utrujenost, pri čemer med drugim upošteva čas dneva, dolžino in kakovost predhodnega počitka ter zahteve prihodnjih dolžnosti iz delovnega programa;

2. načrtuje ustrezne ukrepe za zmanjšanje tveganja, med drugim: omejitve pogostosti preseganj v določenem obdobju; zagotovitev najmanj 72-urnega podaljšanega obdobja krepilnega počitka, vključno z dvema krajevnima nočema, ter stalno spremljanje učinkovitosti vseh nadzorov tveganja zaradi utrujenosti ter skladnosti;

3. vodi evidence o preseganjih in pogojih, pod katerimi so bila uporabljena;

4. v svoji IFTSS opiše pogoje preseganja.

(c) Z odstopanjem od točke (a)(1) se lahko pri operacijah AEMS, pri katerih letalsko posadko sestavljata dva pilota, skupno število ur dolžnosti v katerih koli zaporednih 7 dneh preseže za največ 30 ur, če operator:

1. izvede oceno tveganja, da oceni vpliv preseganja na utrujenost, pri čemer med drugim upošteva čas dneva, izpostavljenost nočnim dolžnostim, stres zaradi zdravstvenih nalog ali nalog, povezanih s pacienti, ter zahteve prihodnjih dolžnosti iz delovnega programa;

2. načrtuje ustrezne ukrepe za zmanjšanje tveganja, med drugim: omejitve pogostosti preseganj v določenem obdobju; zagotovitev najmanj 72-urnega podaljšanega obdobja krepilnega počitka, vključno z dvema krajevnima nočema, ter stalno spremljanje učinkovitosti vseh nadzorov tveganja zaradi utrujenosti ter skladnosti;

3. vodi evidence o preseganjih in pogojih, pod katerimi so bila uporabljena;

4. v svoji IFTSS opiše pogoje preseganja.

(d) Skupni čas letenja za sektorje, na katere je posamezni član letalskega osebja razporejen kot operativni član letalskega osebja, ne presega:

1. 100 ur časa letenja v katerih koli 28 zaporednih dneh;

2. 900 ur časa letenja v katerem koli koledarskem letu;

3. 1 000 ur časa letenja v katerih koli 12 zaporednih koledarskih mesecih.

(e) Dolžnosti po letenju se štejejo za obdobje dolžnosti.

**ORO.FTL.216 Pozicioniranje**

(a) Pozicioniranje neoperativnega člana letalskega osebja po prijavi, vendar pred začetkom letalske operacije, brez vmesnega časa počitka, se šteje kot FDP, vendar se ne šteje kot sektor.

(b) Ves čas, porabljen za pozicioniranje, se šteje za obdobje dolžnosti.

(c) Pozicioniranje operativnega člana letalskega osebja na nekomercialnem letu pred izvedbo enega ali več letov CAT ali po njej brez vmesnega počitka se šteje kot FDP in kot sektor.

(d) Operator v svojem IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami navede vpliv na največji FDP:

1. trajanja pozicioniranja neoperativnega člana letalskega osebja

2. in načina prevoza neoperativnega člana letalskega osebja.

**ORO.FTL.221 Deljena dolžnost**

Pogoji za podaljšanje osnovnega najdaljšega dnevnega FDP za letalsko osebje z dvema pilotoma zaradi odmora na tleh v okviru deljene dolžnosti so v skladu z naslednjim:

(a) operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi naslednje elemente za deljeno dolžnost:

1. najkrajše trajanje odmora na tleh v okviru deljene dolžnosti;

2. podaljšanje FDP glede na trajanje odmora v okviru deljene dolžnosti;

3. zmogljivosti za počitek, zagotovljene letalskemu osebju za počitek, ob upoštevanju trajanja odmora v okviru deljene dolžnosti in drugih ustreznih dejavnikov;

4. možnost podaljšanja deljene dolžnosti po začetku FDP;

(b) odmor na tleh v okviru deljene dolžnosti se v celoti šteje za FDP;

(c) deljena dolžnost se ne dodeli pred skrajšanim časom počitka ali po njem v skladu s točko ORO.FTL.236(c).

**ORO.FTL.226 Pripravljenost in dolžnosti na letališču**

(a) Pripravi se delovni program pripravljenosti in dolžnosti na letališču. Začetni in končni čas razpoložljivosti za pripravljenost se zadevnim članom letalskega osebja sporočita vnaprej, da se jim omogoči načrtovanje ustreznega počitka.

(b) Član letalskega osebja je v pripravljenosti na letališču od prijave na prijavnem mestu do konca časa razpoložljivosti za pripravljenost na letališču, o katerem je bil obveščen.

(c) Pripravljenost na letališču se v celoti šteje za obdobje dolžnosti za namene točk ORO.FTL.211 in ORO.FTL.236.

(d) Katera koli dolžnost na letališču se v celoti šteje za obdobje dolžnosti, FDP pa začne teči od časa prijave v okviru dolžnosti na letališču.

(e) Operator članom letalskega osebja v pripravljenosti na letališču zagotovi nastanitev ali prostor za počitek razreda A, če ta prostor za počitek razreda A omogoča nadzor svetlobe in temperature ter zagotavlja izolacijo pred hrupom in motnjami.

(f) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi naslednje elemente za pripravljenost in dolžnosti na letališču:

1. najdaljši čas katere koli razpoložljivosti za pripravljenost;

2. vpliv pripravljenosti na najdaljši dnevni FDP, ob upoštevanju razpoložljivih zmogljivosti za počitek in drugih ustreznih dejavnikov, kot so:

(i) potreba po takojšnji pripravljenosti člana letalskega osebja;

(ii) obseg poseganje pripravljenosti v spanje;

(iii) zadostno obveščanje, da bi se zagotovila možnost za spanje med klicem na dolžnost in dodeljenim FDP;

3. najkrajše obdobje počitka po obdobju razpoložljivosti za pripravljenost, ki mu ne sledi dodelitev FDP;

4. način, kako se druge pripravljenosti štejejo za namene izračuna skupnega obdobja dolžnosti.

**ORO.FTL.231 Dežurstvo**

(a) Določi se delovni program dežurstva.

(b) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi naslednje elemente dežurstva:

1. najdaljše trajanje vsakega posameznega obdobja dežurstva;

2. število zaporednih dni dežurstva, ki se jih lahko dodeli članu letalskega osebja.

**ORO.FTL.236 Obdobja počitka**

(a) Najkrajše obdobje počitka v domači bazi

1. Najkrajše obdobje počitka, ki se zagotovi pred začetkom FDP v domači bazi, traja vsaj tako dolgo kot predhodno obdobje dolžnosti ali 12 ur, kar traja dlje.

2. Z odstopanjem od točke 1 velja najkrajši počitek iz točke (b), če operator članu letalskega osebja v domači bazi zagotovi ustrezno nastanitev.

(b) Najkrajše obdobje počitka zunaj domače baze

Najkrajše obdobje počitka, ki se zagotovi pred začetkom FDP zunaj domače baze, traja vsaj tako dolgo kot predhodno obdobje dolžnosti ali deset ur, kar traja dlje. To obdobje vključuje osemurno možnost za spanje ter čas, potreben za potovanje in druge fiziološke potrebe.

(c) Skrajšano obdobje počitka

1. Z odstopanjem od točk (a) in (b) se lahko najkrajša obdobja počitka v domači bazi ali zunaj nje skrajša, če se skrajšano obdobje počitka uporablja le v okviru učinkovitega in delujočega FRMS v skladu s točko ORO.FTL.120.

2. Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi pogoje za skrajšano obdobje počitka, pri čemer upošteva vse naslednje:

(i) najkrajše skrajšano obdobje počitka;

(ii) stanje aklimatiziranosti člana letalskega osebja;

(iii) ali obdobje počitka vključuje krajevne noči;

(iv) prečkanje časovnih pasov;

(v) kombinacijo časa letenja in pozicioniranja tik pred skrajšanim obdobjem počitka;

(vi) čas potovanja do kraja počitka in nazaj.

(d) Redno podaljšana obdobja krepilnega počitka

Operator v svoji IFTSS določi redna podaljšana obdobja krepilnega počitka kot protiutež kopičenju utrujenosti. Najkrajše redno podaljšanje obdobje krepilnega počitka znaša 36 ur in vključuje dve krajevni noči, med koncem enega podaljšanega obdobja krepilnega počitka in začetkom naslednjega podaljšanega obdobja krepilnega počitka pa nikoli ni več kot 168 ur. Redno podaljšanje obdobja krepilnega počitka se dvakrat na mesec podaljša na dva krajevna dneva.

(e) Operator v svoji IFTSS v skladu z veljavnimi certifikacijskimi specifikacijami določi dodatna obdobja počitka kot protiutež za:

1. vpliv razlik v časovnih pasovih in podaljšanja FDP;

2. dodatno nakopičeno utrujenost zaradi motečih razporedov in

3. premik cirkadialne faze med prehodom z vzhoda proti zahodu ali z zahoda proti vzhodu.

**ORO.FTL.241 Prehranjevanje**

(a) Med FDP se zagotovi možnost za zaužitje hrane in pijače, da se prepreči kakršno koli zmanjšanje sposobnosti člana letalskega osebja.

(b) Operator v svoji IFTSS določi, kako se med FDP zagotavlja prehranjevanje člana letalskega osebja ob upoštevanju vsaj trajanja FDP, cirkadialnega ritma in običajnih časov obrokov ter tudi primerov, ko med letalskimi operacijami ni mogoče jesti ali piti.

**ORO.FTL.246 Zapisi o domači bazi, časih letenja, obdobjih dolžnosti in obdobjih počitka**

(a) Operator za obdobje 24 mesecev hrani:

1. posamezne zapise za vsakega člana letalskega osebja, vključno s:
    1. časi letenja;
    2. začetkom, trajanjem in koncem vsakega obdobja dolžnosti in FDP;
    3. obdobji počitka in dnevi brez vseh dolžnosti;
    4. dodeljeno domačo bazo;
2. poročili o podaljšanjem letalskem delovnem obdobju in skrajšanem obdobju počitka.

(b) Operater na zahtevo zagotovi izvode posameznih zapisov o časih letenja, obdobjih dolžnosti in obdobjih počitka:

1. zadevnemu članu letalskega osebja;
2. drugemu operatorju v zvezi s članom letalskega osebja, ki je ali bo član letalskega osebja zadevnega operatorja;
3. pristojnemu organu.

(c) Zapisi iz točke CAT.GEN.MPA.100(b)(5) Priloge IV (del CAT) v zvezi s člani letalskega osebja, ki opravljajo dolžnosti za več kot enega operatorja, se hranijo 24 mesecev.

**ORO.FTL.251 Usposabljanje za obvladovanje utrujenosti**

(a) Operator članom letalskega osebja, osebju za pripravo in vzdrževanje delovnih programov letalskega osebja in ustreznemu vodstvenemu osebju zagotovi začetno in redno usposabljanje za obvladovanje utrujenosti.

(b) Usposabljanje iz točke (a) poteka v skladu s programom usposabljanja, ki ga določi operator in je opisan v operativnem priročniku. Program usposabljanja obsega možne vzroke in učinke utrujenosti ter ukrepe za njeno odpravo, pa tudi praktične vidike.“.