

Brusel 10. září 2026
(OR. en)

12992/26
ADD 1

AVIATION 130
DELECT 141

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	8. září 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	C(2026) 6142 annex
Předmět:	PŘÍLOHY nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU), kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku u provozu aerotaxi a leteckých záchranných služeb a jednopilotního provozu



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.9.2026
C(2026) 6142 final

ANNEXES 1 to 2

PŘÍLOHY

nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU),

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

PŘÍLOHA I

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

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

- a) Příslušný úřad schválí individuální plán specifikací doby letu (IFTSS) provozovatele letounů v CAT, pokud dojde k závěru, že tento plán splňuje všechny tyto podmínky:
 - 1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;
 - 2) splňuje příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a příslušná prováděcí pravidla k uvedenému nařízení;
 - 3) je v souladu s použitelnými certifikačními certifikacemi;
 - 4) je v souladu s jinými použitelnými vnitrostátními právními předpisy, které vyplývají z provedení směrnice 2000/79/ES ve vnitrostátním právu.
- b) Pokud příslušný úřad hodlá schválit plán IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací přijatých agenturou, vyžádá si nejprve stanovisko agentury v souladu s čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139. Agentura vydá stanovisko do tří měsíců od obdržení veškeré nezbytné dokumentace od příslušného úřadu.
- c) Příslušný úřad a dotčený provozovatel zohlední stanovisko agentury přijaté podle čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139. Před schválením plánu IFTSS uvedeného v písmenu b) příslušný úřad zajistí, aby provozovatel posoudil a zmírnil související rizika únavy na přijatelnou úroveň.
- d) Po počáteční době použitelnosti se schválený plán IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací přijatých agenturou, posoudí s cílem určit, zda by tyto odchylky měly být potvrzeny, nebo změněny. Příslušný úřad a agentura provedou nezávislé hodnocení na základě informací poskytnutých provozovatelem. Hodnocení musí být přiměřené, transparentní a založené na vědeckých zásadách a poznatcích.“

PŘÍLOHA II

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

- 1) název hlavy FTL se nahrazuje tímto:

„HLAVA FTL (A): OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU PRO PLÁNOVANÝ A CHARTEROVÝ PROVOZ LETOUNŮ“;

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

„ORO.FTL.100 Oblast působnosti

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

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

„ORO.FTL.120 Systém řízení rizik únavy (FRMS)

- a) Pokud tato hlava nebo použitelné certifikační specifikace vyžadují systém řízení rizik únavy (FRMS), provozovatel zřídí, zavede a udržuje systém FRMS jako nedílnou součást svého systému řízení. Systém řízení rizik únavy je popsán v samostatné příručce nebo v provozní příručce.
- b) Systém řízení rizik únavy zajišťuje průběžné zlepšování celkové účinnosti řízení rizik únavy provozovatele a zahrnuje všechny tyto prvky:
 - 1) popis všeho níže uvedeného:
 - i) filozofie, zásad a odpovědnosti provozovatele, pokud jde o systém řízení rizik únavy, označovaných společně jako „politika FRMS“;
 - ii) zapojení a odpovědnosti vedení, posádek letadel a dalšího personálu, pokud jde o systém řízení rizik únavy;
 - iii) specializovaných struktur FRMS, včetně akční skupiny pro únavovou bezpečnost (FSAG) a jejich úloh;
 - 2) dokumentaci postupů FRMS včetně postupu seznamování členů posádky letadla a jiného personálu s jejich odpovědností a postupu pro změny této dokumentace;
 - 3) vědecké principy a poznatky;
 - 4) identifikaci nebezpečí a proces posouzení rizik, který umožňuje průběžně řídit provozní rizika, jež provozovateli vznikají v důsledku únavy členů posádek letadel;
 - 5) proces zmírňování rizik, který umožňuje rychle realizovat nápravná opatření nezbytná k účinnému zmírnění rizik, jež provozovateli vznikají v důsledku únavy členů posádek letadel, a průběžně sledovat a pravidelně vyhodnocovat účinnost opatření ke snížení rizik;
 - 6) procesy zajištění bezpečnosti FRMS;

- 7) procesy propagace systému FRMS.
- c) Systém řízení rizik únavy odpovídá individuálním plánům specifikací doby letu, velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností a zohledňuje nebezpečí a související rizika nedílně spojená s těmito činnostmi.
- d) Provozovatel přijme opatření ke zmírnění rizik, jakmile z procesu zajištění bezpečnosti FRMS vyplývá, že výsledky v oblasti bezpečnosti nejsou na požadované úrovni.“;
- 4) bod ORO.FTL.125 se nahrazuje tímto:

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

- a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje individuální plán specifikací doby letu (IFTSS), který:
- 1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;
 - 2) splňuje příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a příslušná prováděcí pravidla k uvedenému nařízení;
 - 3) je v souladu s jinými použitelnými právními předpisy, včetně použitelných vnitrostátních právních předpisů, které vyplývají z provedení směrnice 2000/79/ES ve vnitrostátním právu.
- b) K prokázání souladu s písmenem a) použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou.
- 1) Alternativně, pokud se provozovatel hodlá odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, předloží příslušnému úřadu spolu s žádostí o schválení IFTSS soubor důkazů o bezpečnosti, který obsahuje všechny tyto prvky:
 - i) podrobný popis navrhované odchylky;
 - ii) posouzení souvisejících rizik únavy a příslušných zmírňujících opatření pro zajištění, že riziko zůstane na přijatelné úrovni;
 - iii) veškeré relevantní změny příruček nebo postupů.

Pokud se provozovatel hodlá odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, musí příslušnému úřadu rovněž prokázat, že řádně zohlednil stanovisko agentury vydané v souladu s čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139.
- c) Před zavedením musí být plán IFTSS – tam, kde je to vyžadováno, včetně systému FRMS nebo příslušného řízení rizik únavy (FRM) – schválen příslušným úřadem v souladu s bodem ARO.OPS.235 přílohy II (část ARO).
- d) Pro účely posouzení uvedeného v bodě ARO.OPS.235 písm. d) přílohy II (část ARO) provozovatel do dvou let od zavedení plánu IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, shromažďuje údaje týkající se schválené odchylky a analyzuje je pomocí vědecky podložených zásad s cílem posoudit její účinky na únavu posádek letadel. Výsledky této analýzy se předloží příslušnému úřadu v podobě zprávy.“;
- 5) v bodě ORO.FTL.205 písm. b) se doplňují nové body 4 a 5, které znějí:

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

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

Tabulka 5

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

Začátek doby letové služby v referenčním čase	Doba letové služby v hodinách						
	Až 4 úseky letu	5 úseků letu	6 úseků letu	7 úseků letu	8 úseků letu	9 úseků letu	10 nebo více úseků letu
0600–0659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
0700–0759	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00
0800–1259	11:00	10:15	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00
1300–1429	10:30	9:45	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00
1430–1659	10:00	9:15	8:45	8:15	8:00	8:00	8:00
1700–2159	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
2200–0359	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00
0400–0559	9:00	8:15	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00

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

- A) celý let se uskutečňuje v rozmezí od 0700 do 2159 hodin;
- B) let se uskutečňuje v podmínkách VFR;
- C) let se uskutečňuje mezi předem vybranými letišti;
- D) každý letový úsek trvá jednu hodinu nebo méně.

- 5) Maximální základní denní doba letové služby člena posádky v neznámém stavu aklimatizace, který pracuje s jednopilotní letovou posádkou činí osm hodin.“;
- 6) v bodě ORO.FTL.205 písm. e) se název nahrazuje tímto:
„Maximální denní doba letové služby s prodlouženími z důvodu odpočinku za letu v letovém provozu, kde se letová posádka skládá nejméně ze dvou pilotů“;
- 7) v bodě ORO.FTL.205 písm. f) se název nahrazuje tímto:

- „f) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu, kde se letové posádky skládají nejméně ze dvou pilotů – pravomoc velitele letadla“;
- 8) v článku ORO.FTL.205 se doplňuje nové písmeno fa), které zní:
- „fa) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu, kde se letová posádka skládá z jednoho pilota – pravomoc velitele letadla
- Velitel letadla smí změnit omezení doby letové služby, služby a odpočinku v případě nepředvídaných okolností, o nichž byl informován při hlášení do služby nebo po něm, a to takto:
- 1) Maximální základní denní dobu letové služby člena posádky letadla s jednopilotní letovou posádkou, jak je uvedeno v bodě ORO.FTL.205 písm. b) bodě 4 nebo 5, lze prodloužit až o jednu hodinu.
 - 2) Jestliže během posledního letového úseku v rámci doby letové služby se povolené prodloužení uvedené v bodě 1 překročí kvůli nepředvídaným okolnostem po vzletu, může let pokračovat na plánované letiště určení nebo náhradní letiště.
 - 3) Doba odpočinku mimo mateřské letiště předcházející době letové služby může být zkrácena, ale nesmí být kratší než 10 hodin.
 - 4) V případě nepředvídaných okolností, které by mohly vést k těžké únavě, velitel letadla zkrátí skutečnou dobu letové služby nebo prodlouží dobu odpočinku, nebo obojí, aby byl eliminován jakýkoli nepříznivý vliv na bezpečnost letu.
 - 5) Pokud velitel letadla na základě své pravomoci rozhodl o prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku, podá o tom hlášení provozovateli. Pokud je doba odpočinku zkrácena o více než jednu hodinu, předloží provozovatel příslušnému úřadu do 28 dnů od události kopii zprávy včetně svých připomínek.
 - 6) Provozovatel zavede politiku netrestání, pokud jde o výkon či nevykon pravomoci velitele letadla za nepředvídaných okolností.“;
- 9) v bodě ORO.FTL.240 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Během doby letové služby mají členové posádky příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo jakémukoli zhoršení jejich výkonnosti, zejména pokud je doba letové služby delší než šest hodin, nebo pět hodin v jednopilotním provozu.“;
- 10) doplňuje se nová hlava FTL (B), která zní:

„HLAVA FTL (B) OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU PRO PROVOZ LETOUNŮ LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY A AEROTAXI“

ORO.FTL.101 Oblast působnosti

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

ORO.FTL.106 Definice

- a) Pro provoz letecké záchranné služby a aerotaxi se použijí pojmy definované v bodě ORO.FTL.105 kromě pojmů definovaných v bodě ORO.FTL.105 podbodech 1, 2, 5 a 18.
- b) Navíc k definicím v písmenu a) se použijí tyto definice:

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

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

Tabulka 1a:

Rozdíl (h) mezi časovým pásmem referenčního času* a časovým pásmem, ve kterém začíná příští služba	Doba (h), která uplynula od hlášení do služby v referenčním čase				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 a < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 a ≤ 6	B	X	D	D	D
> 6 a ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 a ≤ 12	B	X	X	X	D

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

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

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

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

- 2) „referenčním časem“ se rozumí buď místní čas v místě hlášení do služby na mateřském letišti, kde se člen posádky považuje za aklimatizovaného na

začátku letového turnusu, nebo místní čas v místě hlášení do služby na posledním místě, kde se člen letecké posádky aklimatizoval během letového turnusu;

- 3) „zesílenou letovou posádkou“ se rozumí letová posádka, která se skládá z většího než minimálního počtu osob požadovaného pro provoz letadla, takže každý člen letové posádky může opustit svou přidělenou pozici za účelem odpočinku na palubě, zatímco je letadlo ve vzduchu, a být nahrazen jiným náležitě kvalifikovaným členem letové posádky;
- 4) „východozápadním nebo západovýchodním přechodem“ se rozumí přechod časovým pásmem referenčního času (časové pásmo přechodu) mezi sledem služeb a služebních přestávek ve směru na východ a sledem služeb a služebních přestávek ve směru na západ nebo naopak, přičemž každý tento sled zahrnuje překročení čtyř nebo více časových pásem;
- 5) „únavou“ se rozumí fyziologický stav snížené duševní nebo fyzické výkonnosti v důsledku nedostatku spánku, prodloužené bdělosti, cirkadiánní fáze nebo pracovní zátěže (duševní nebo tělesná činnost nebo obojí) nebo v důsledku kombinace těchto faktorů, které mohou zhoršit pohotovost člena posádky a jeho schopnost plnit služební povinnosti související s bezpečností;
- 6) „odpočinkem na palubě“ se pro účely prodloužení doby letové služby a letové zálohy rozumí jeden z následujících případů:
 - 1) časový úsek během doby letu v cestovní fázi letu, během níž je člen letecké posádky, který pracuje se zesílenou letovou posádkou, dočasně uvolněn z plnění veškerých úkolů a odpočívá v zařízení k odpočinku na palubě, které splňuje požadovanou normu;
 - 2) časový úsek během doby, kdy je letadlo na zemi, během níž je člen posádky dočasně uvolněn z plnění veškerých úkolů a odpočívá v zařízení k odpočinku na palubě, které splňuje požadovanou normu;
- 7) „přemístěním“ se rozumí jeden z následujících případů:
 - 1) přesun neaktivního člena posádky z jednoho místa na jiné na příkaz provozovatele, vyjma:
 - doby cesty ze soukromého místa odpočinku do určeného místa hlášení do služby na mateřském letišti a zpět,
 - doby místního přesunu z místa odpočinku do místa nástupu do služby a zpět;
 - 2) let letounu v neobchodním provozu na pokyn provozovatele řízený aktivním členem posádky bezprostředně před prvním letovým úsekem v obchodním provozu nebo bezprostředně po posledním letovém úseku v obchodním provozu;
- 8) „dělenou službou“ se rozumí doba letové služby, jež zahrnuje jednu přestávku na zemi mezi aktivními letovými úseky, která je dostatečně dlouhá, aby umožnila prodloužení maximální základní denní doby letové služby za stanovených podmínek;
- 9) „nepředvídanými provozními okolnostmi“ se rozumí nečekané podmínky, které se nedaly rozumně předvídat a kterým se nedalo rozumně přizpůsobit,

jako je špatné počasí, porucha vybavení, zpoždění řízení letového provozu, které mohou vést k nezbytným provozním úpravám.

ORO.FTL.111 Odpovědnost provozovatele

Provozovatel:

- b) oznamuje rozpisy služeb v předstihu, aby členové posádek měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek;
- c) stanoví postup a metodu komunikace se členy posádek, jejímž prostřednictvím jsou oznamovány změny rozpisů služeb a dob odpočinku;
- d) zajistí, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádek nebyli unaveni a mohli za všech okolností pracovat na uspokojivé úrovni bezpečnosti;
- e) s přihlédnutím k povaze a složitosti provozu stanoví a zveřejní doby hlášení do služby a uvolnění ze služby, aby zajistil, že posádky budou mít dostatek času na splnění všech požadovaných předletových a poletových služebních povinností a na zaznamenání skutečných dob hlášení do služby a uvolnění ze služby;
- f) bere v úvahu vztah mezi četností a schématem dob letové služby a dob odpočinku a patřičně přihlíží ke kumulativním účinkům dlouhých dob služby v kombinaci s minimální dobou odpočinku;
- g) přiděluje schémata služby, která předcházejí praxi, jež vede k vážnému narušení spánkového a pracovního rytmu, jako je střídání denních a nočních služeb;
- h) dodržuje ustanovení týkající se rušivých rozvrhů v souladu s bodem ARO.OPS.230 přílohy II (část ARO);
- i) zajišťuje doby odpočinku o délce dostatečné natolik, aby se členové posádek mohli zotavit z účinků předchozích služeb a byli odpočinutí do začátku následující doby letové služby;
- j) plánuje pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a v předstihu je oznamuje členům posádek letadel;
- k) plánuje letové služby tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letového úseku a době průletového odbavení letadla;
- l) sleduje provozní odolnost rozpisů služeb a podle potřeby upravuje uspořádání posádek letadel;
- m) zavede řízení rizik únavy podporované buď systémem řízení podle bodu ORO.GEN.200, včetně příslušného řízení rizik únavy (FRM), je-li to vyžadováno, anebo systémem řízení rizik únavy (FRMS) podle bodu ORO.FTL.120, je-li to vyžadováno.

ORO.FTL.116 Odpovědnost posádek letadel

- a) Posádka letadla plní všechny tyto povinnosti:
 - 1) plní všechna omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku v souvislosti s jejich činnostmi;
 - 2) při výkonu povinností pro více než jednoho provozovatele:

- 1) vede individuální záznamy o době letové služby a služby a o době odpočinku, jak je uvedeno v příslušných požadavcích pro FTL;
 - 2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k rozvržení činností v souladu s příslušnými požadavky pro FTL;
 - 3) optimálně využívá poskytnuté příležitosti a zařízení k odpočinku a řádně plánuje a využívá své doby odpočinku.
- b) Posádka službu v letadle nevykoná, pokud ví nebo tuší, že trpí únavou nebo se cítí jinak nezpůsobilá natolik, že by to mohlo ohrozit bezpečnost letu.
- c) Posádka letadla v rámci denní služby zaznamená do úřední dokumentace provozovatele skutečnou dobu hlášení do služby a uvolnění ze služby.

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

- a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje individuální plán specifikací doby letu (IFTSS), který:
- 1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;
 - 2) splňuje příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a příslušná prováděcí pravidla k uvedenému nařízení;
 - 3) je v souladu s jinými použitelnými právními předpisy, včetně použitelných vnitrostátních právních předpisů, které vyplývají z provedení směrnice 2000/79/ES ve vnitrostátním právu.
- b) K prokázání souladu s písmenem a) použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou.

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

- 1) podrobný popis navrhované odchylky;
- 2) posouzení souvisejících rizik únavy a příslušných zmírňujících opatření pro zajištění, že riziko zůstane na přijatelné úrovni;
- 3) veškeré relevantní změny příruček nebo postupů.

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

- c) Před zavedením musí být plán IFTSS – tam, kde je to vyžadováno, včetně systému FRMS nebo příslušného FRM – schválen příslušným úřadem v souladu s bodem ARO.OPS.235 přílohy II (část ARO).
- d) Pro účely posouzení uvedeného v bodě ARO.OPS.235 písm. d) přílohy II (část ARO) provozovatel do dvou let od zavedení plánu IFTSS, který se odchyluje od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, shromažďuje údaje týkající se schválené odchylky a analyzuje je pomocí vědecky podložených zásad s cílem posoudit její účinky na únavu posádek letadel. Výsledky této analýzy se předloží příslušnému úřadu v podobě zprávy.

ORO.FTL.201 Mateřské letiště

- a) Provozovatel každému členovi posádky letadla přidělí mateřské letiště.
- b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví podmínky pro změnu mateřského letiště v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi.

ORO.FTL.206 Doba letové služby

- a) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví maximální základní denní dobu letové služby aklimatizované posádky letadla s jednopilotní nebo dvoupilotní letovou posádkou v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Tato maximální základní denní doba letové služby musí ve všech případech zahrnovat dobu hlášení do služby a počet proletěných letových úseků a nesmí překročit 13 hodin. Provozovatel se může odchýlit od použitelných certifikačních specifikací, pokud má funkční a účinný systém řízení rizik únavy podle bodu ORO.FTL.120.
- b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví maximální základní denní dobu letové služby posádky v neznámém stavu aklimatizace v letadle s jednopilotní nebo dvoupilotní letovou posádkou v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Maximální základní denní doba letové služby dvoupilotní posádky letadla v neznámém stavu aklimatizace může být prodloužena v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi za předpokladu, že provozovatel má funkční a účinný systém řízení rizik únavy podle bodu ORO.FTL.120.
- c) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví prodlouženou maximální denní dobu letové služby, bez odpočinku na palubě, aklimatizované posádky letadla s dvoupilotní letovou posádkou v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Provozovatel ve všech případech zohlední následující:
 - 1) všechna prodloužení se plánují předem;
 - 2) během sedmi po sobě následujících dnů lze využít nejvýše dvě prodloužení;
 - 3) každé prodloužení nesmí být delší než jedna hodina;
 - 4) minimální doba předletového a poletového odpočinku se prodlouží o dvě hodiny, nebo se o čtyři hodiny prodlouží doba poletového odpočinku; pokud se prodloužení využije u po sobě jdoucích dob letové služby, musí na sebe dodatečný předletový a poletový odpočinek mezi dvěma prodlouženými dobami letové služby navazovat;
 - 5) prodloužení bez odpočinku na palubě nesmí být kombinováno s prodlouženími v důsledku odpočinku na palubě nebo dělené letové služby během stejné doby služby.
- d) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví prodlouženou maximální denní dobu letové služby z důvodu odpočinku na palubě a zesílení minimální letové posádky dvou pilotů v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Provozovatel ve všech případech zohlední následující:
 - 1) míru zesílení minimální letové posádky;
 - 2) druh a standard zařízení k odpočinku na palubě;
 - 3) minimální odpočinek na palubě přidělený každému členu posádky letadla;

- 4) minimální odpočinek na palubě přidělený každému členu letové posádky, který bude řídit letadlo během konečného přistání;
 - 5) podmínky, za nichž lze uplatnit dodatečné prodloužení doby letové služby, včetně provozu s účinným a funkčním systémem řízení rizik únavy podle bodu ORO.FTL.120.
- e) Během probíhající mise letecké záchranné služby může být maximální základní denní doba letové služby aklimatizované posádky letadla s dvoupilotní letovou posádkou, jak je stanoveno v použitelných certifikačních specifikacích, prodloužena až o dvě hodiny, je-li to nezbytné pro dokončení mise. Provozovatel zahrne do plánu IFTSS podmínky pro uplatňování tohoto prodloužení, včetně toho, jak bude monitorováno jeho využívání a jak budou zmírněny související dopady na následné povinnosti a doby odpočinku.
- f) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví podmínky, za nichž může velitel letadla změnit omezení dob letové služby, služby a odpočinku v případě nepředvídaných provozních okolností v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi. Provozovatel zavede politiku netrestání, pokud jde o výkon či nevýkon pravomoci velitele letadla za nepředvídaných okolností.
- g) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví postup pro odložené hlášení do služby, včetně podmínek, za nichž je aktivováno, v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi.

ORO.FTL.211 Doby letu a doby služby

- a) Celková doba služby, která může být přidělena jednotlivému členu posádky, nesmí překročit:
- 1) 60 hodin služby během jakýchkoli 7 po sobě následujících dnů;
 - 2) 110 hodin služby během jakýchkoli 14 po sobě následujících dnů;
 - 3) 190 hodin služby během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů, rozložených v tomto období pokud možno rovnoměrně;
 - 4) 2 000 hodin služby během kalendářního roku.
- b) Odchylně od písm. a) bodu 1 může být celková doba služby během jakýchkoli 7 po sobě jdoucích dnů překročena maximálně o 10 hodin, pokud je toto překročení využito výhradně pro účely přemístění neaktivního člena posádky letadla zpět na jeho mateřské letiště kvůli začátku prodloužené doby odpočinku pro zotavení a provozovatel:
- 1) provede posouzení rizik s cílem vyhodnotit únavový dopad tohoto překročení, mimo jiné s ohledem na denní dobu, délku a kvalitu předchozího odpočinku a požadavky nadcházejících služeb podle rozpisu;
 - 2) naplánuje odpovídající zmírňující opatření, mimo jiné včetně: omezení počtu překročení za určité období, poskytnutí prodloužené doby odpočinku pro zotavení o délce nejméně 72 hodin, včetně dvou místních nocí a průběžného sledování účinnosti všech kontrol bezpečnostních rizik únavy a dodržování předpisů;
 - 3) vede záznamy o překročeních a podmínkách, za nichž byla použita;
 - 4) popíše podmínky překročení ve svém IFTSS.

- c) Odchylně od písm. a) bodu 1 může být v provozu letecké záchranné služby, kde je letová posádka složena ze dvou pilotů, celková doba služby během jakýchkoli 7 po sobě jdoucích dnů překročena maximálně o 30 hodin, pokud provozovatel:
- 1) provede posouzení rizik s cílem vyhodnotit únavový dopad tohoto překročení s ohledem mimo jiné na denní dobu, vystavení noční službě, stres v souvislosti s lékařskými úkoly nebo úkoly týkajícími se pacientů a s ohledem na požadavky nadcházejících služeb podle rozpisu;
 - 2) naplánuje odpovídající zmírňující opatření, mimo jiné včetně: omezení počtu překročení za určité období, poskytnutí prodloužené doby odpočinku pro zotavení o délce nejméně 72 hodin, včetně dvou místních nocí a průběžného sledování účinnosti všech kontrol bezpečnostních rizik únavy a dodržování předpisů;
 - 3) vede záznamy o překročeních a podmínkách, za nichž byla použita;
 - 4) popíše podmínky překročení ve svém IFTSS.
- d) Celková doba letu na letových úsecích, na něž je člen posádky přidělen jako aktivní člen posádky letadla, nesmí překročit:
- 1) 100 hodin doby letu během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů;
 - 2) 900 hodin doby letu během kalendářního roku;
 - 3) 1 000 hodin doby letu během jakýchkoli 12 po sobě následujících kalendářních měsíců.
- e) Poletová služba se započítává jako doba služby.

ORO.FTL.216 Přemístění

- a) Přemístění neaktivního člena posádky po hlášení do služby, ale před vlastním výkonem služby bez doby odpočinku se započítává jako doba letové služby, ale nezapočítává se jako letový úsek.
- b) Veškerý čas strávený přemístěním se započítává jako doba služby.
- c) Přemístění aktivního člena letové posádky na neobchodním letu před výkonem služby na jenom nebo více letech CAT nebo po něm bez doby odpočinku se započítává jako doba letové služby a letový úsek.
- d) Provozovatel ve svém plánu IFTSS v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi stanoví dopad obou následujících faktorů na maximální dobu letové služby:
 - 1) doby přemístění neaktivního člena posádky;
 - 2) způsobu přepravy neaktivního člena posádky.

ORO.FTL.221 Dělená letová služba

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

- a) provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví následující prvky dělené letové služby v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi:
 - 1) minimální dobu trvání přestávky na zemi během dělené letové služby;

- 2) prodloužení doby letové služby v závislosti na době trvání přestávky během dělené služby;
 - 3) zařízení k odpočinku poskytnuté posádce za účelem odpočinku s přihlédnutím k době trvání přestávky během dělené služby a dalším relevantním faktorům;
 - 4) možnost rozšíření dělené služby po začátku doby letové služby;
- b) přestávka na zemi během dělené služby se započítává v plném rozsahu jako doba letové služby;
 - c) dělená služby se nepřiděluje před zkráceným odpočinkem podle bodu ORO.FTL.236 písm. c). nebo po něm.

ORO.FTL.226 Letová záloha a služby na letišti

- a) Letová záloha a služby na letišti jsou uvedeny v rozpisu služeb. Začátek a konec doby letové zálohy se dotčeným členům posádek oznamuje předem, aby měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek.
- b) Člen posádky letadla se považuje za jsoucího k dispozici v rámci letové zálohy od okamžiku hlášení do služby na místě hlášení do konce oznámené doby letové zálohy na letišti.
- c) Letová záloha na letišti se pro účely bodů ORO.FTL.211 a ORO.FTL.236 započítává v plném rozsahu jako doba služby.
- d) Každá služba na letišti se započítává v plném rozsahu jako doba služby a doba letové služby se započítává v plném rozsahu od času hlášení do služby na letišti.
- e) Provozovatel členům posádky na letové záloze zajistí ubytování nebo zařízení k odpočinku třídy A, pokud toto zařízení k odpočinku třídy A umožňuje regulovat světlo a teplotu a je odizolováno od hluku a rušivých vjemů.
- f) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví následující prvky pro letovou zálohu a služby na letišti v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi:
 - 1) maximální dobu trvání každé jednotlivé doby letecké zálohy;
 - 2) dopad doby strávené letové záloze na maximální denní dobu letové služby s přihlédnutím k dostupným zařízením k odpočinku a dalším relevantním faktorům, včetně:
 - i) potřeby okamžité připravenosti člena posádky;
 - ii) míry, do jaké letová záloha narušuje spánek;
 - iii) poskytnutí dostatečně včasného oznámení, aby byla ochráněna příležitost ke spánku mezi povoláním do služby a přidělenou dobou letové služby;
 - 3) minimální dobu odpočinku po době letové zálohy, která nevede k přidělení doby letové služby;
 - 4) způsob započítávání dalších letových záloh pro účel výpočtu kumulativní doby služby.

ORO.FTL.231 Pohotovost

- a) Pohotovost je uvedena v rozpisu služeb.

- b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví následující prvky pohotovosti v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi:
- 1) maximální dobu trvání každé jednotlivé doby pohotovosti;
 - 2) počet po sobě následujících dnů pohotovosti, které lze přidělit členu posádky.

ORO.FTL.236 Doby odpočinku

- a) Minimální doba odpočinku na mateřském letišti
- 1) Minimální doba odpočinku poskytnutá před dobou letové služby začínající na mateřském letišti je nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby, nebo 12 hodin – podle toho, která doba je delší.
 - 2) Odchylně od bodu 1 se uplatní minimální doba odpočinku podle písmene b), pokud provozovatel členovi posádky poskytne vhodné ubytování na mateřském letišti.

- b) Minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště

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

- c) Zkrácený odpočinek

- 1) Odchylně od písmen a) a b) lze minimální doby odpočinku na mateřském letišti nebo mimo mateřské letiště zkrátit, a to za předpokladu, že se tento zkrácený odpočinek uplatní pouze v rámci účinného a funkčního systému řízení rizik únavy (FRMS) v souladu s bodem ORO.FTL.120.
- 2) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví podmínky pro zkrácený odpočinek v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi, přičemž zohlední všechny tyto faktory:
 - i) minimální zkrácenou dobu odpočinku;
 - ii) stav aklimatizace člena posádky letadla;
 - iii) to, zda doba odpočinku zahrnuje místní noci;
 - iv) přechody časovými pásmy;
 - v) dobu letu v kombinaci s přemístěním bezprostředně předcházející zkrácené době odpočinku;
 - vi) dobou strávenou cestou do místa odpočinku a zpět.

- d) Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení

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

- e) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví dodatečné doby odpočinku v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi za účelem kompenzace:
 - 1) účinků rozdílů mezi časovými pásmy a prodloužení doby letové služby;
 - 2) další kumulativní únavy v důsledku rušivých rozvrhů;
 - 3) posunu cirkadiánní fáze během východozápadního nebo západovýchodního přechodu.

ORO.FTL.241 Strava

- a) Během doby letové služby mají členové posádky příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo jakémukoli zhoršení jejich výkonnosti.
- b) Provozovatel ve svém plánu IFTSS stanoví, jak je zajištěna strava člena posádky letadla během doby letové služby, přičemž zohlední alespoň délku doby letové služby, cirkadiánní rytmus a pravidelné doby k jídlu, jakož i případy, kdy je jídlo nebo pití během letového provozu nemožné.

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

- a) Provozovatel po dobu 24 měsíců uchovává:
 - 1) individuální záznamy o každém členu posádky letadla včetně:
 - 1) dob letů;
 - 2) začátku, doby trvání a konce každé doby služby a doby letové služby;
 - 3) dob odpočinku a dnů volna;
 - 4) přiděleného mateřského letiště;
 - 2) hlášení o prodloužených dobách letové služby a zkrácených dobách odpočinku.
- b) Na požádání provozovatel předloží kopie individuálních záznamů o dobách letu, dobách služby a o dobách odpočinku:
 - 1) dotčenému členu posádky letadla;
 - 2) jinému provozovateli v souvislosti se členem posádky, který je nebo se stává členem posádky dotčeného provozovatele;
 - 3) příslušnému úřadu.
- c) Záznamy uvedené v bodě CAT.GEN.MPA.100 písm. b) bodě 5 přílohy IV (část CAT) týkající se členů posádek letadel, kteří plní úkoly pro více než jednoho provozovatele, se uchovávají po dobu 24 měsíců.

ORO.FTL.251 Výcvik v oblasti zvládání únavy

- a) Provozovatel zajistí počáteční a opakovací výcvik v oblasti zvládání únavy pro členy svých posádek, pracovníky odpovědné za sestavování a aktualizaci rozpisů služeb posádek a pro příslušné vedoucí pracovníky.
- b) Výcvik podle písmene a) probíhá podle výcvikového programu vypracovaného provozovatelem a popsáného v provozní příručce. Osnovy výcviku zahrnují možné příčiny a účinky a opatření proti únavě, jakož i praktické aspekty.“