



SMĚRNICE

CAA-SL-050-n-18

**Postupy pro udělení/změnu schválení omezení doby letové služby,
doby služby a doby odpočinku, plánů specifikací doby letů a
řízení rizik spojených s únavou.**

*Procedures for granting/change of approval of flight and duty time limitations and rest
periods, flight time specification schemes and fatigue risk management.*

**v souladu s požadavky ustanovení vyhlášky MD č. 466/2006 Sb. o bezpečnostní
letové normě, hlavy Q přílohy III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 a ORO.FTL/CS
FTL nařízení Komise (EU) č. 965/2012**

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č. j.:	Dne:	
0	3667-18-301	31. 8. 2018	Ing. Anna Polánecká, Ph.D. MBA Ing. Eva Langhammer
1	2378-25-301	10. 6. 2025	Ing. Eva Langhammer

Schválil:
Ing. Jan Šikýř
ředitel sekce letové

SEZNAM ZMĚN

Změna číslo: n=	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	31. 8. 2018	zpracováno	
1	10. 6. 2025	10. 6. 2025	Langhammer

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Strana číslo	Změna číslo	Strana číslo	Změna číslo
1	1	21	1
2	1	22	1
3	1	23	1
4	1	24	1
5	1	25	1
6	1	26	1
7	1	Příloha 1	0
8	1	Příloha 2	0
9	1		
10	1		
11	1		
12	1		
13	1		
14	1		
15	1		
16	1		
17	1		
18	1		
19	1		
20	1		

OBSAH

Seznam změn.....	2
Seznam platných stran	3
Obsah.....	4
Aktuálnost směrnice CAA-SL-050-n-18	5
Použitelnosti směrnice CAA-SL-050-n-18	5
Postupy pro udělení/změnu schválení omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku, plánů specifikací doby letů a řízení rizik spojených s únavou.....	6
(1) Všeobecně – účel a použití směrnice.....	6
(2) Podání žádosti o udělení/změnu schválení omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku, plánů specifikací doby letů a řízení rizik spojených s únavou	7
(3) Základní pojmy a definice	8
(4) Požadavky a přijatelné způsoby průkazu pro zpracování omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku, plánů specifikací doby letů	9
a. Provozovatelé letounů s výjimkou provozu aerotaxi, záchranné služby, jednopilotních letounů	9
b. Provozovatelé letounů s provozem aerotaxi a jednopilotním provozem letouny.....	144
c. Provozovatelé obchodní letecké dopravy vrtulníky, provozovatelé neobchodních letů se složitými letouny a vrtulníky a provozovatelé zvláštního obchodního provozu s letouny, vrtulníky a kluzáky	166
d. Provozovatelé letecké záchranné služby	177
(5) Požadavky a přijatelné způsoby průkazu pro individuální plány specifikací doby letů	199
(6) Požadavky na systém řízení rizik spojených s únavou	20
(7) Závěrečná ustanovení.....	266
Příloha 1 Žádost o změnu/schválení plánů specifikací doby letů/systému řízení rizik spojených s únavou	
Příloha 2 Seznam odchylek od ORO.FTL a CS FTL	

AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-050-n-18

- (1) Za kontrolu aktuálnosti směrnice a jejích příloh odpovídá ředitel odboru OPL ÚCL. Ověřování aktuálnosti je prováděno minimálně 1x za dva roky.

POUŽITELNOSTI SMĚRNICE CAA-SL-050-n-18

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (2) Žadatele o vydání Osvědčení leteckého dopravce (AOC) pro obchodní leteckou dopravu.
- (3) Provozovatele obchodní letecké dopravy (držitele AOC), provozovatele neobchodních letů se složitými letadly a provozovatele zvláštního obchodního provozu.
- (4) Odbor provozu letadel (OPL) sekce letové (SL) v plném rozsahu. Je nedílnou součástí Příručky inspektora OPL pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

POSTUPY PRO UDĚLENÍ/ZMĚNU SCHVÁLENÍ OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY, DOBY SLUŽBY A DOBY ODPOČINKU, PLÁNŮ SPECIFIKACÍ DOBY LETŮ A ŘÍZENÍ RIZIK SPOJENÝCH S ÚNAVOU

(1) VŠEOBECNĚ – ÚČEL A POUŽITÍ SMĚRNICE

- a. Tato směrnice obsahuje v souladu s požadavkem vyhlášky MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, hlavy Q přílohy III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 a ORO.FTL nařízení Komise (EU) č.965/2012 postupy pro udělení/změnu schválení omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku, plánů specifikací doby letů a řízení rizik spojených s únavou.
- b. Dle článku 8 nařízení Komise (EU) č. 965/2012 musí provozovatel obchodní letecké dopravy, provozovatel neobchodního provozu se složitými letouny a vrtulníky a provozovatel zvláštního obchodního provozu stanovit omezení doby letové služby a služby a doby odpočinku, a to v souladu s následujícími ustanoveními v závislosti na druhu provozu:
 - i. Provozovatelé obchodní letecké dopravy s výjimkou provozu letounů aerotaxi, záchranné služby, provozu jednopilotních letounů v obchodní letecké dopravě a provozu vrtulníků – v souladu s ORO.FTL a CS FTL.1 nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a navazujícími předpisy;
 - ii. Provozovatelé obchodní letecké dopravy letouny provozující aerotaxi nebo jednopilotní letouny – v souladu s hlavou Q přílohy III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, novelizovanou hlavou Q přílohy III nařízení Komise (EU) č. 859/2008, a vyhláškou MD č. 60/2009 Sb., kterou se mění vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě;
 - iii. Provozovatelé obchodní letecké dopravy vrtulníky a provozovatelé letecké záchranné služby – v souladu s vyhláškou MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě.
- c. V souladu s doporučeními ICAO dokumentu 9966 může provozovatel zavést systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS – Fatigue risk management system). Tento systém musí provozovatel zavést povinně, pokud se rozhodne:
 - ii. zavést individuální plány specifikací doby letů v souladu s ustanoveními ARO.OPS.235(b) a (d) a ORO.FTL.125(c) a (d); nebo
 - iii. v plánech specifikací doby letů v souladu s ORO.FTL.205(b)(3) a CS FTL.1.235 využít ustanovení podmíněných zavedením FRMS.

(2) PODÁNÍ ŽÁDOSTI O UDĚLENÍ/ZMĚNU SCHVÁLENÍ OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY, DOBY SLUŽBY A DOBY ODPOČINKU, PLÁNŮ SPECIFIKACÍ DOBY LETŮ A ŘÍZENÍ RIZIK SPOJENÝCH S ÚNAVOU

- a. Plány specifikací doby letů obchodní letecké dopravy s výjimkou provozu aerotaxi, záchranné služby, provozu jednopilotních letounů v obchodní letecké dopravě a provozu vrtulníků a plány řízení rizik spojených s únavou podléhají v souladu s ustanovením ORO.FTL.125 předchozímu schválení, tj. při počátečním osvědčování a při změnách musí provozovatel podat žádost o udělení/změnu plánů specifikací doby letů a/nebo řízení rizik spojených s únavou dle postupů uvedených v této směrnici před zařazením těchto plánů a/nebo jejich změn do své provozní příručky.
- i. Udělení schválení musí předcházet podání samostatné žádosti na předepsaném formuláři, který je uveden v příloze 1 k této směrnici.
 - ii. Nedílnou součástí žádosti musí být plány specifikací doby letů a/nebo plány řízení rizik spojených s únavou dle níže uvedeného ustanovení (4) této směrnice.
 - iii. Žádost na předepsaném formuláři (**Příloha 1**), včetně přílohy obsahující popis plánů specifikací doby letů a/nebo plánů řízení rizik spojených s únavou musí být podána:
 - prostřednictvím datové schránky (ID: v8gaaz5), nebo
 - na adresu: Úřad pro civilní letectví ČR, K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6, nebo
 - na emailovou adresu: podatelna@caa.gov.cz se zaručeným elektronickým podpisem, a nebo
 - osobně na podatelnu ÚCL.
- b. Omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku provozovatelů aerotaxi, jednopilotních letounů, záchranné služby a vrtulníků v obchodní letecké dopravě nepodléhá předchozímu schválení, žadatel o počáteční osvědčení nebo stávající provozovatel zamýšlející změnu zařadí navrhovaný text do provozní příručky, části A, kapitoly 7 v souladu s AMC3 ORO.MLR.100. Návrh omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku bude vyhodnocen v rámci počátečního schválení provozní příručky a dále v souladu s postupy pro provádění a ohlašování změn, které nevyžadují předchozí schválení ÚCL ČR (viz směrnice ÚCL CAA-SL-003-n-14).
- c. Provozovatelé kontinuálně ověřují shodu používaných omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku, plánů specifikací letové doby a řízení rizik spojených s únavou s touto směrnicí a v případě potřeby podají žádost o změnu/oznámí změnu v souladu s odstavci (2) a. nebo (2) b.
- d. Systém řízení rizik spojených s únavou podléhá předchozímu schválení v souladu s ORO.FTL.125 tehdy, pokud ho provozovatel využívá ke zvýšení limitů doby letové služby/snížení limitů doby odpočinku v souladu s ustanoveními ORO.FTL.205(b)(3) o delší době letové služby pro členy posádky s neznámým stavem aklimatizace a CS FTL.1.235(c) o zkrácené době odpočinku nebo pokud je využíván v souvislosti s individuálními plány specifikací doby letů. V takovém případě je nutné při jeho zavedení/změně podat žádost o udělení/změnu předchozího schválení na formuláři uvedeném v **Příloze 1**:

- prostřednictvím datové schránky (ID: v8gaaz5), nebo
- na adresu: Úřad pro civilní letectví ČR, K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6, nebo
- na emailovou adresu: podatelna@caa.gov.cz se zaručeným elektronickým podpisem, a nebo
- osobně na podatelnu ÚCL.

Systém řízení rizik spojených s únavou provozovatelů, kteří ho mají zavedený dobrovolně (tj. nevyužívají ustanovení ORO.FTL.205(b)(3) o delší době letové služby pro členy posádky s neznámým stavem aklimatizace, ani CS FTL.1.235(c) o zkrácené době odpočinku), nebo se na jejich provoz nevztahuje ORO.FTL, bude posuzován v rámci postupů pro počáteční osvědčování a průběžný dozor SMS provozovatele.

(3) ZÁKLADNÍ POJMY A DEFINICE

Aerotaxi

Nepravidelný provoz na objednávku v obchodní letecké dopravě prováděný letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo méně.

Plán specifikací doby letů

Termín zavedený nařízením Komise (EU) č. 965/2012 v platném znění, částí ORO.FTL, používaný pro soubor postupů a opatření, kterými provozovatel obchodní letecké dopravy plní požadavky na stanovení omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku.

Člen posádky letadla

Dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, jsou členem posádky letadla výkonní letci nebo obsluhující personál u zaměstnavatele, který provozuje obchodní leteckou dopravu letouny nebo vrtulníky nebo je provozovatelem leteckých prací nebo letecké záchranné služby.

Dle nařízení Komise (EU) č. 965/2012 (Příloha I.) se členem posádky rozumí osoba, která je provozovatelem pověřena plněním povinností na palubě letadla.

Dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, je členem posádky letadla člen letové posádky a palubní průvodčí.

(4) POŽADAVKY A PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU PRO ZPRACOVÁNÍ OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY, DOBY SLUŽBY A DOBY ODPOČINKU, PLÁNŮ SPECIFIKACÍ DOBY LETŮ

A. Provozovatelé letounů s výjimkou provozu aerotaxi, záchranné služby, jednopilotních letounů

- i. Plány specifikací doby letů musí být zpracovány v souladu s požadavkem ORO.FTL.125. Zdůrazňuje se povinnost zpracovat národní pracovněprávní legislativu vycházející z evropské směrnice Rady č.79/2000/EC, zákoníku práce a nařízení vlády č. 589/2006 Sb., a to především v oblasti maximální doby služby, nepřetržitého odpočinku v týdnu a pracovní pohotovosti mimo ČR.
- ii. Provozovatel může zvolit jeden z následujících přístupů k tvorbě plánů specifikací doby letů:
 1. Plány specifikací doby letů bez implementace FRMS v souladu s CS FTL, ve kterých nelze využít ustanovení ORO.FTL.205(3) o delší době letové služby pro členy posádky s neznámým stavem aklimatizace a CS FTL.1.235(c) o zkrácené době odpočinku;
 2. Plány specifikací doby letů s implementovaným FRMS v souladu s CS FTL, ve kterých lze využít ustanovení ORO.FTL.205(b)(3) o delší době letové služby pro členy posádky s neznámým stavem aklimatizace a CS FTL.1.235(c) o zkrácené době odpočinku;
 3. Individuální plány specifikací doby letů s implementovaným FRMS podléhající schválení odchylky dle čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008¹ pro odchylky od CS FTL a dle čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008² pro odchylky od ORO.FTL.
- iii. Na základě ARO.OPS.230 a posouzení letových řádů určil ÚCL ČR pro všechny provozovatele v ČR, na které se vztahují ustanovení ORO.FTL a CS FTL, typ rušivých rozvrhů pozdní v souladu s definicí v ORO.FTL.105.
- iv. Pro splnění výše uvedeného požadavku v bodě (4) a. i. musí provozovatel s výjimkou provozovatelů žádajících o alternativní způsob plnění či odchylku od certifikačních specifikací použít při zpracování plánů specifikací doby letů následující přijatelné způsoby průkazu a certifikační specifikace (AMC – Acceptable Means of Compliance, CS – Certification Specification):
 1. **AMC1 ORO.FTL.110** – Při posuzování splnění tohoto bodu bude kladen důraz na:
 - a. Posouzení postupů a kontrolních mechanismů, kterými provozovatel zajišťuje rovnoměrné rozdělení práce mezi všechny členy posádek, a to s důrazem na rovnoměrné přidělování směn se

¹ Od 11. září 2018 se uvedené ustanovení nahrazuje čl. 76, odst. 7 nařízením EP a Rady (EU) č. 2018/1139.

² Od 11. září 2018 se uvedené ustanovení nahrazuje čl. 71 nařízením EP a Rady (EU) č. 2018/1139.

zvýšeným rizikem únavy, jako např. nočních služeb a služeb s časným začátkem a pozdním ukončením.

Součástí rovnoměrného přidělování směn je stanovení stejných časů předletové a poletové činnosti pro všechny posádky pro dané odletové/přiletové letiště, charakter či směrování letu, aby byly vyloučeny operativní změny doby trvání před- a poletové činnosti za účelem dosažení minimálních odpočinků mezi následujícími směnami, maximálních limitů doby služby, za účelem změny charakteru služby ve smyslu rušivých rozvrhů apod. Všeobecně je nepřijatelné zkracovat dobu před- a poletové činnosti. Tímto není dotčena možnost zvýšit dobu před- a poletové činnosti v případě oprávněných potřeb a okolností souvisejících s vykonáním konkrétního letu, např. požadavek na dodatečné bezpečnostní postupy před odletem, nutnost zvláštní přípravy kabiny pro daný let, předpokládanou delší dobu nástupu cestujících apod. Je dále vyloučené stanovit různou dobu před- a poletové činnosti různým členům posádky stejného letu s výjimkou možnosti stanovení delší doby a dřívějšího zahájení služby všech palubních průvodčích v souladu s ORO.FTL.205(c).

- b. Posouzení postupů a kontrolních mechanismů zajišťujících, že plánované doby služby odpovídají realistickému provedení letu a souvisejících předletových a poletových činností včetně uvážení místních specifik jako obvyklého zdržení na letišti v důsledku dodatečných bezpečnostních opatření, dlouhých časů pojíždění, obvyklých průletových časů apod.
- c. Posouzení postupů a kontrolních mechanismů zajišťujících, že posádkám nebudou plánovány kombinace služeb způsobujících nadměrnou únavu jako střídání nočních a denních služeb či služeb zahrnujících lety přes několik časových pásem v opačných směrech.

2. AMC1 ORO.FTL.110(a)

- 3. AMC1 ORO.FTL.110(j)** – Pro splnění tohoto bodu musí provozovatel stanovit postupy vyhodnocování dodržování naplánovaných směn pro dané směrování letu, četnosti jejich prodloužení a změn, mezní hodnoty vybraných indikátorů, při kterých bude revidovat plány specifikací doby letů a postupy takových revizí.

- 4. AMC1 ORO.FTL.120(b)(1), AMC2 ORO.FTL.120(b)(2), AMC1 ORO.FTL.120(b)(4), AMC2 ORO.FTL.120(b)(4), AMC1 ORO.FTL.120(b)(5), AMC1 ORO.FTL.120(b)(6), AMC1 ORO.FTL.120(b)(7)** – pouze pokud má provozovatel zavedený nebo zavádí

FRMS, bližší informace k implementaci těchto AMC jsou uvedeny v části (6) této směrnice.

5. **AMC1 ORO.FTL.205(f)** – Při posuzování nepředvídaných okolností je rozhodující, zda okolnost sama nastala po zahájení služby dotčeného člena posádky, nikoliv kdy byl takový člen posádky o okolnosti informován. V rámci provozního řízení dle ORO.GEN.110(c) a CAT.GEN.MPA.205 (použitelné od **16. 12. 2018**) má provozovatel povinnost sledovat pohyb svých letadel a mít povědomí o průběhu letů, technickém stavu a průběhu odbavení. Absence přenosu informací mezi jednotlivými odděleními či absence povědomí o zdržení letadla (např. kvůli technické závadě nebo zdržení na předchozím letu), která nastane před zahájením služby, není přijatelným důvodem neplánovaného prodloužení. Použití ORO.FTL.205(f) je dále nepřijatelné z mateřského letiště, okolnosti pro neplánované prodloužení musí nastat poté, co posádka opustila mateřské letiště po zahájení doby letové služby a během dané služby se na něj nevrací s výjimkou dokončení posledního letu. Toto ustanovení se aplikuje obdobně i na lety mezi nebo z/na více mateřských letišť, pokud takové daný provozovatel má, i když nejsou mateřským letištěm dotčené posádky.

Provozovatel dále musí stanovit instrukce, za jakých okolností je neplánované prodloužení doby letové služby přijatelné s ohledem na zátěž posádky a únavu. Přestože o konečném provedení letu s neplánovaným prodloužením rozhoduje velitel, instrukce dané veliteli provozovatelem a popsané v OM-A pro tyto případy musí zahrnovat postup, kterým mají ostatní členové posádky možnost vyjádřit sníženou schopnost fyzických a mentálních schopností v důsledku únavy. Postupy provozovatele pak musí zahrnovat opatření pro snížení rizika v důsledku této únavy, které má velitel přijmout, aby bezpečnost letu byla zachována.

Ustanovení **AMC1 ORO.FTL.205(f)** lze aplikovat na prodloužení maximální doby letové služby v jednom dni, nelze toto ustanovení aplikovat na kumulativní doby služby dle ORO.FTL.210. Provozovatelům se doporučuje zavést postupy, kterými velitel před rozhodnutím o neplánovaném prodloužení doby letové služby ověří, že nedojde k porušení kumulativních dob služby dle ORO.FTL.210 či jiných kumulativních dob schválených v plánu specifikací doby letů provozovatele.

6. **AMC1 ORO.FTL.210(c)**
7. **AMC1 ORO.FTL.235(b)** – Započítaná doba místního přesunu, odpočinku ve vhodném ubytování a doby pro fyziologické potřeby musí být uspořádána tak, že odpočinek a doba pro fyziologické potřeby jsou poskytnuty nepřetržitě mezi dobou přesunu z letiště do místa odpočinku a zpět, není přijatelné do doby odpočinku započítávat dobu mezi koncem poletové

činnosti a zahájením místního přesunu ani mezi místním přesunem a zahájením předletové činnosti.

8. **AMC1 ORO.FTL.240** – Provozovatel musí stanovit přijatelnou příležitost k jídlu buď za letu a nebo mezi lety, během které nemá člen posádky jinou povinnost (např. předletovou přípravu), nebo tato povinnost může být bezpečně delegována na jiného člena posádky (např. předání řízení během letu v cestovní hladině, pokud to délka letu umožní). Provozovatel dále musí stanovit, jakým způsobem bude členovi posádky zajištěna příležitost k jídlu, tj. zda mu bude poskytnut čas k obstarání jídla např. na letišti, zda bude jídlo poskytnuto provozovatelem na palubě letadla, nebo si má jídlo obstarat před zahájením služby. Toto stanovení musí být posádkám k dispozici s dostatečným předstihem před letem, aby nenastala situace, kdy člen posádky přepokládá, že bude příležitost k jídlu a/nebo jídlo samotné zajištěno zaměstnavatelem během letu, avšak následně tomu tak nebude. V případě neočekávaných okolností za letu, které způsobí, že nebude zajištěna příležitost k jídlu dle standardních postupů provozovatele, musí provozovatel tuto zajistit při nejbližší vhodné příležitosti, např. před dalším letem, pokud nemohla být poskytnuta během letu.
9. **AMC1 ORO.FTL.250** – Výcvik v oblasti rizik spojených s únavou musí zavést a provádět všichni provozovatelé bez ohledu na implementaci FRMS. Provozovatelé, kteří nemají zavedený FRMS, pak tento výcvik omezí na rozsah v souladu s tímto ustanovením, tj. aby členové posádek a osoby zodpovědné za plánování služeb získali povědomí o problematice limitů služby, minimálního odpočinku, denních biorytmů, únavy atd. Provozovatelé se zavedeným FRMS musí do oblasti výcviku zahrnout i seznámení personálu s konkrétním FRMS dle ustanovení AMC1 ORO.FTL.120(b)(7).
10. **CS FTL.1.100, CS FTL.1.200**
 11. **CS FTL.1.205(a)** – Noční služby a služby s pozdním ukončením podle ustanovení bodů ORO.FTL.205(b) a (d) – provozovatel musí při stanovení maximální doby letové služby u více nočních služeb po sobě jdoucích dodržet maximální počet sektorů 4 u každé takové služby. Provozovatel je povinen zavést a aplikovat tzv. vhodné řízení rizik spojených s únavou (*Appropriate Fatigue Risk Management*), aby aktivně řídil únavu v důsledku nočních služeb nebo služeb s pozdním ukončením vzhledem k ostatním naplánovaným službám a k dobám odpočinku členů posádek. Při plánování a provádění opatření v rámci vhodného FRM za účelem snížení únavy během nočních služeb musí provozovatel rozlišit typy nočních služeb a určit

pořadí vzhledem k únavě na základě pravděpodobnosti výskytu vysoké míry únavy během TOD (*Top of Descend*):

- (1) Doby letové služby začínající v intervalu od 2:00 do 04:59 hodin;
- (2) Doby letové služby končící v intervalu od 02:00 do 05:59 hodin a začínající v 01:59 hodin a dříve; a
- (3) Doby letové služby končící v 06:00 hodin nebo později a začínající v 01:59 hodin nebo dříve.

Podrobnosti týkající se vhodného FRM jsou uvedeny ve výkladovém materiálu GM1 až GM5 k ustanovení CS FTL.1.205(a)(2) nařízení Komise (EU) č. 965/2012. Požadavky na vhodné FRM jsou povinné **od 1. 1. 2024** na základě změny ustanovení CS FTL1.205 vydáním ED Decision 2023/023/R agenturou EASA.

12. **CS FTL.1.205(d)** – Pro splnění požadavků musí provozovatel v plánech specifikací doby letů stanovit čas, s jehož předstihem bude člen posádky informován o posunutí zahájení doby služby. Tento čas musí zohledňovat realistickou dobu cesty mezi soukromým nebo provozovatelem poskytnutým místem odpočinku a určeným místem zahájení služby včetně obvyklých činností, které člen posádky musí vykonat před zahájením služby (např. převlékání do uniformy, update EFB atd.) pro průměrného člena posádky. Pro stanovené časy kratší než 60 minut požaduje ÚCL ČR průkaz, že je členům posádky při oznámení odložení zahájení doby služby v takovém čase s velkou pravděpodobností umožněno zůstat v místě odpočinku a že již nezahájili cestu mezi soukromým nebo provozovatelem poskytnutým místem odpočinku. Postupy oznámení odložení zahájení služby dále musí být takové, aby nerušily probíhající odpočinek člena posádky, tj. především nesmí vyžadovat jeho potvrzení dříve než v době ukončení původního odpočinku, tj. např. oznámení elektronickou poštou je vhodnější než telefonické. V případě narušení odpočinku člena posádky ze strany provozovatele je pak nutné od času přerušení poskytnout odpočinek v minimálním rozsahu dle ORO.FTL.235 (a), (b) a (c) a CS FTL.1.235 (c) v souladu se schválenými plány specifikací doby letů.

13. **CS FTL.1.220, CS FTL.1.225, CS FTL.1.230**

14. **CS FTL.1.235** – Pro splnění požadavků bodu (b) musí provozovatel zavést postupy a kontrolní mechanismy pro monitorování vlivu letů přes několik časových zón i v případě, že neimplementoval FRMS. Pokud byl FRMS implementovaný, sledování těchto vlivů může být jedním z prvků FRMS. Pro splnění požadavků bodu (c) musí mít provozovatel zavedený FRMS, který sleduje vliv zkrácených odpočinků. Samotná existence FRMS tak neopravňuje provozovatele využít ustanovení o zkráceném odpočinku,

pokud příslušné prvky a indikátory sledující vliv zkráceného odpočinku nejsou explicitně ve FRMS používány.

B. Provozovatelé letounů s provozem aerotaxi a jednopilotním provozem letouny

- v. Omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku musí být zpracovány v souladu s požadavky hlavy Q přílohy III nařízení Komise (ES) č. 859/2008 a vyhláškou MD č. 60/2009 Sb., kterou se mění vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě. Zdůrazňuje se povinnost zpracovat národní pracovněprávní legislativu vycházející ze zákoníku práce a nařízení vlády č. 589/2006 Sb., a to především v oblasti maximální doby služby, nepřetržitého odpočinku v týdnu a pracovní pohotovosti mimo ČR.
- vi. Pro splnění požadavků výše uvedeného bodu (4) b. i. musí provozovatel zohlednit následující opatření přijatá ÚCL:
 - 1. **OPS 1.1090 odstavec 2.1 b.** – Dalšími ustanoveními se rozumí požadavky národní legislativy v oblasti pracovněprávních vztahů, především pak zákoníku práce a nařízení vlády č. 589/2006 Sb., vyhlášky č. 60/2009 Sb., kterou se mění vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě a ostatní ustanovení této směrnice, části (4) b.
 - 2. **OPS 1.1090 odstavec 2.2** – Plánovaná služba musí realisticky odrážet požadavky na předletovou přípravu, přesun k letadlu, minimální průletové časy apod., a to včetně přiměřeného času na před- a poletové činnosti. Doba před- a poletové činnosti musí být shodná pro všechny členy posádky s výjimkou ustanovení OPS 1.1100 odstavce 3. a pro opakované lety se stejným charakterem, místem odletu a přiletu, je nepřijatelné operativně stanovovat dobu těchto činností za účelem dosažení požadavků na minimální odpočinek, maximální dobu služby apod.
 - 3. **OPS 1.1090 odstavec 2.3 a 3.4** – Za včasnou přípravu a oznámení rozvrhu služeb včetně oznámení dnů volna je považován minimálně 14denní předstih v souladu s § 84 zákoníku práce.
 - 4. **OPS 1.1105** – Ustanovení této části nejsou aplikovatelná na jednopilotní provoz, použijí se odpovídající ustanovení vyhlášky MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, v platném znění.
 - 5. **OPS 1.1105 odstavec 6** – Pro ÚCL ČR nebudou přijatelné průkazy bezpečnosti, které nebudou splňovat minimálně požadavky na dělenou letovou službu v souladu s vyhláškou MD č. 466/2006., Sb., o bezpečnostní letové normě.
 - 6. **OPS 1.1110 odstavec 1.4.1** – ÚCL ČR může v současnosti schválit úpravu pro provozovatele letounů s provozem aerotaxi a jednopilotním provozem letouny se zkrácenou dobou odpočinku pouze ve smyslu schválení výjimky

dle §22 odst. (5) zákona č. 49/1997, o civilním letectví, v platném znění, a to na konkrétní let/sérii letů.

7. **OPS 1.1110 odstavec 2.1** – V ČR je možné v souladu s vyhláškou MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, **uplatňovat odchylku** od bodu OPS 1.1095 o místní noci začínající ve 20.00 místního času- viz Informační věstník ÚCL ČR č. 02/2020 ze dne **13. 2. 2020**.
8. **OPS 1.1115** – Úřadem stanovenými požadavky se rozumí požadavky uvedené ve vyhlášce MD č. 466/2006. Sb., o bezpečnostní letové normě.
9. **OPS 1.1120** – Okolnosti, které opravňují provozovatele využít tohoto ustanovení, musí prokazatelně nastat po zahájení služby dotčené posádky, rozhodující je okamžik nastání okolností, nikoliv okamžik informování posádky o těchto okolnostech. Provozovatel nemůže využít prodloužení v souladu s OPS 1.1120 v situacích, kdy se dá předpokládat, že zjištění okolností je součástí běžného provozního řízení, zejména, avšak ne výlučně, např. z důvodu zpoždění letadla na předchozích letech v době před zahájením služby, závady zjištěné na letech v době před zahájením služby atd. Pravomoc velitele letadla zkrátit min. dobu odpočinku nelze aplikovat na mateřském letišti, což vyplývá z definice mateřského letiště uvedené v bodě 1.7 ustanovení OPS 1.1095, kdy provozovatel není odpovědný za ubytování členů posádky a musí být dodržen požadavek na min. dobu odpočinku na mateřském letišti, která činí minimálně 12 hodin nebo délku doby předchozí služby, podle toho, která doba je delší, v souladu s požadavky ustanovení OPS 1.1110 (odst. 1.1). U provozu aerotaxi lze využít možnosti změnit letovou službu na dělenou letovou službu, pokud nastanou během doby letové služby okolnosti, za nichž nelze pokračovat ve výkonu služby a velitel letadla má pravomoc službu přerušit a nařídit členům posádky částečný odpočinek (i na mateřském letišti), kde je v takovém případě provozovatel povinen poskytnout posádce vhodné ubytování k odpočinku.
10. **OPS 1.1125** – Úřadem stanovenou úpravou se rozumí požadavky uvedené ve vyhlášce MD č. 466/2006. Sb., o bezpečnostní letové normě.

11. **OPS 1.1130** - Provozovatel musí stanovit přijatelnou příležitost k jídlu buď za letu, nebo mezi lety, během které nemá člen posádky jinou povinnost (např. předletovou přípravu), nebo tato povinnost může být bezpečně delegována na jiného člena posádky (např. předání řízení během letu v cestovní hladině, pokud to délka letu umožní). Provozovatel dále musí stanovit, jakým způsobem bude členovi posádky zajištěna příležitost k jídlu, tj. zda mu bude poskytnut čas k obstarání jídla např. na letišti, zda bude jídlo poskytnuto provozovatelem na palubě letadla, nebo si má jídlo obstarat před zahájením služby.

C. Provozovatelé obchodní letecké dopravy vrtulníky, provozovatelé neobchodních letů se složitými letouny a vrtulníky a provozovatelé zvláštního obchodního provozu s letouny, vrtulníky a kluzáky

vii. Pravidla pro určení maximální doby ve službě, doby letové služby, doby letu a minimální požadavky na odpočinek stanovuje vyhláška MD č.466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě (změněná vyhláškou MD č.60/2009 Sb.). Provozovatelé OLD vrtulníky a provozovatelé leteckých prací musí zohlednit také další národní pracovněprávní legislativu vycházející ze zákoníku práce č.262/2006 Sb. a zejména z nařízení vlády č.589/2006 Sb. (Hlava VIII), kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku pro členy posádky letadla.

viii. Pro splnění požadavků výše uvedeného bodu (4) c. i. musí provozovatel zohlednit následující opatření přijatá ÚCL:

1. **§17** – Provozovatel rozliší stanovení celkové doby letu všech letů nebo celkový počet všech startů pro jednopilotní a vícepilotní posádku letadla.
2. **§18 odst. (1)** – Do doby letové služby se kromě letu (včetně předletové a poletové činnosti) zahrne doba prostoje po započetí služby, doba stání letadla při mezipřistání a doba bezpečnostních přestávek.
3. **§18 odst. (2)** – Provozovatel stanoví čas zahájení letové služby tak, aby umožnil provedení dostatečné předletové přípravy podle typu vrtulníku nebo letadla a druhu provozu v souladu se schválenou provozní příručkou.
4. **§18 odst. (3)** – Provozovatel stanoví dobu poletové činnosti po skončení posledního letu dané služby podle typu letadla a druhu provozu.
5. **§18 odstavce (5), (6), (7) a (8)** – Provozovatel poskytne členu posádky letadla bezpečnostní přestávku v délce alespoň 30 minut, která slouží výhradně k odpočinku. Pokud nastanou okolnosti, za nichž nelze bezpečnostní přestávku poskytnout, lze ji zahájit později z důvodu dokončení letu. V souladu s §89 zákoníku práce se bezpečnostní přestávka započítává do doby služby.

6. **§19 odstavce (4), (5) a (6)** – Provozovatel stanoví v rozpisu služeb členu posádky letadla dny volna, pokud není den volna z provozních důvodů poskytnut, musí být nahrazen v nejbližším možném termínu jiným dnem volna. Písemný rozvrh služeb oznámí členu posádky letadla s minimálním předstihem 2 týdnů dle §84 zákoníku práce.

D. Provozovatelé letecké záchranné služby

- ix. Pravidla pro určení maximální doby ve službě, doby letové služby, doby letu a minimální požadavky na odpočinek stanovuje vyhláška MD č.466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě (změněná vyhláškou MD č.60/2009 Sb.). Provozovatelé letecké záchranné služby musí zohlednit také další národní pracovněprávní legislativu vycházející ze zákoníku práce č.262/2006 Sb. a zejména z nařízení vlády č.589/2006 Sb. (hlava VIII), kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku pro členy posádky letadla.
- x. Pro splnění požadavků výše uvedeného bodu (4) d. i. musí provozovatel zohlednit následující opatření přijatá ÚCL:
1. **§24** – Do doby letové služby musí být kromě doby letu (včetně předletové a poletové činnosti) zahrnuta také doba čekání na odlet vrtulníku po výzvě k letu letecké záchranné služby (dále jen „LZS“) a doba stání vrtulníku při mezipřistání.
 2. **§25 odst. (1)** – Do doby výkonu služby LZS se zahrne doba letové služby a také doba připravenosti k okamžitému vzletu k letu LZS, která se započte do doby služby polovinou své délky.
 3. **§25 odst. (2)** – Provozovatel LZS stanoví čas zahájení výkonu služby letecké záchranné služby tak, aby umožnil provedení dostatečné předletové přípravy před první možnou výzvou k letu LZS v souladu se schválenou Provozní příručkou provozovatele LZS.
 4. **§25 odst. (3)** – Provozovatel LZS stanoví dobu poletové činnosti po ukončení posledního letu dané služby LZS podle typu vrtulníku a druhu provozu.
 5. **§25 odst. (5)** – Doba výkonu služby LZS dle odstavce (1)§25 lze prodloužit, jestliže člen posádky vrtulníku v jejím průběhu obdrží výzvu k letu LZS, a to o dobu nezbytnou k jeho provedení.
 6. **§25 odstavce (6), (7) a (8)** – Provozovatel LZS rozliší maximální denní limit doby letové služby pro vícepilotní posádku pro lety za viditelnosti a pro lety podle přístrojů, pro jednopilotní posádku a také pro výkon jedné letové služby ve vícepilotní i jednopilotní posádce.
 7. **§26 odst. (2)** – Zkrácení doby základního odpočinku je možné výhradně za dodržení podmínek, že provozovatel LZS zajišťuje službu LZS pouze v denní době od východu do západu slunce a zajistí členu letové posádky

vtulníku v době základního odpočinku vhodné ubytování přímo na základně pro LZS.

8. **§26 odstavec (4) a (5)** – Provozovatel LZS stanoví v rozpisu služeb členu posádky vrtulníku dny volna a pokud není z provozních důvodů den volna poskytnut, musí být v nejbližším možném termínu nahrazen jiným dnem volna. Písemný rozvrh služeb oznámí členu letové posádky vrtulníku s minimálním předstihem 2 týdnů dle §84 zákoníku práce.
9. **§27** – Provozovatel LZS zajistí členu posádky vrtulníku vhodné ubytování na základně pro LZS a také v případě, že člen posádky vrtulníku nemůže trávit dobu základního odpočinku v místě bydliště.

(5) POŽADAVKY A PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU PRO INDIVIDUÁLNÍ PLÁNY SPECIFIKACÍ DOBY LETŮ

- a. ÚCL ČR může schválit individuální plány specifikací doby letů, jež se odchyľují od CS FTL. V takovém případě ÚCL ČR o svém záměru schválit takový individuální plán neprodleně uvědomí agenturu EASA (dále jen agentura), Komisi a ostatní ČS EU. Do jednoho měsíce od oznámení agentura individuální plán posoudí na základě vědeckého a lékařského hodnocení. Poté může ÚCL ČR tento plán schválit, pokud ho agentura s ÚCL ČR neprojednávála a nenavrhl k němu změny. Pokud ÚCL ČR s navrženými změnami souhlasí, může plán v takto pozměněném znění schválit. Pokud ÚCL ČR nebude souhlasit se závěry agentury ohledně individuálního plánu, předá záležitost Komisi, aby rozhodla o tom, zda individuální plán splňuje bezpečnostní cíle nařízení (ES) č.216/2008 postupem podle čl. 65 odst. 33.

Jestliže se provozovatelem navrhované individuální plány specifikací doby letů odchyľují od použitelných prováděcích pravidel, ÚCL ČR musí použít postup popsany v Článku 14(6) nařízení (ES) č. 216/2008⁴ (směrnice CAA-SL-040-n-14).

- b. K žádosti o schválení individuálních plánů specifikací doby letů předloží provozovatel zdůvodnění, proč není schopen zavést plány specifikací doby letů v souladu s ORO.FTL a CS FTL. Inspektor před posouzením samotných plánů specifikací doby letů rozhodne, zda je žádost o schválení individuálních plánů specifikací doby letů důvodná, charakter provozu je odlišný od běžného provozu držitelů AOC a uspokojení provozních potřeb v souladu s ORO.FTL a CS FTL představuje vyšší riziko než zavedení individuálních plánů. Samotné ekonomické hledisko splnění ORO.FTL a CS FTL nebude bráno na zřetel při posouzení důvodnosti žádosti o schválení individuálních plánů.
- c. Jako přílohu žádosti provozovatel předloží kromě návrhu uceleného textu popisujícího plány specifikací doby letů seznam odchylek od ORO.FTL a CS FTL, navrhovaného rozsahu odchylek a analýzu rizik prokazující zachování srovnatelné úrovně bezpečnosti a s tím spojená opatření. Formulář seznamu odchylek je uveden v [Příloze 2](#), analýza rizik může být předložena ve volné formátu zvoleném provozovatelem. Odchyľky od ustanovení této směrnice konkretizující jednotlivé požadavky ORO.FTL a CS FTL (část (4) a. iv.) musí být také uvedeny v seznamu a vyhodnoceny.
- d. Nedílnou součástí individuálních plánů specifikací doby letů je zavedení systému řízení rizik spojených s únavou, který specificky sleduje únavu v důsledku odchylek individuálních plánů od CS FTL. Samotné zavedení FRMS bez ukazatelů sledujících tento stav, jejich hodnot, které povedou k přezkoumání plánů a bez konkrétních opatření, která provozovatel přijímá, pokud je indikována možnost zvýšené únavy v důsledku služeb/odpočinku odchyľujícího se od CS FTL, není dostatečné pro schválení individuálních plánů specifikací doby letů nebo jejich změn.

³ Od 11. září 2018 se uvedené ustanovení nahrazuje čl. 127 nařízením EP a Rady (EU) č. 2018/1139.

⁴ Od 11. září 2018 se uvedené ustanovení nahrazuje čl. 71 nařízením EP a Rady (EU) č. 2018/1139.

(6) POŽADAVKY NA SYSTÉM ŘÍZENÍ RIZIK SPOJENÝCH S ÚNAVOU

- a. Systém řízení rizik spojených s únavou provozovatel zavádí:
 - i. Dobrovolně jako nedílnou součást systému řízení bezpečnosti bez vlivu na posuzování plánů specifikací doby letů/doby služby a doby odpočinku;
 - ii. Povinně, pokud v souladu s ORO.FTL a CS FTL zamýšlí využívat nebo využívá ustanovení ORO.FTL.205(b)(3) o delší době letové služby pro členy posádky s neznámým stavem aklimatizace a CS FTL.1.235(c) o zkrácení doby odpočinku, nebo pokud zamýšlí využívat nebo využívá individuální plány specifikací doby letů. V takovém případě musí FRMS výslovně, mimo všeobecné požadavky, sledovat ukazatele a obsahovat postupy vedoucí k opatřením, která se vztahují k únavě způsobené využitím těchto ustanovení. Všeobecné zavedení FRMS bez sledování konkrétních ukazatelů a implementace specifických opatření souvisejících s těmito ustanoveními není postačující.
 - iii. Vhodný systém řízení rizik spojených s únavou (**Appropriate FRM**) definovaný změnou ustanovení CS FTL.1.205 (ED Decision 2023/023/R), který se aplikuje na noční služby a služby s pozdním ukončením podle ustanovení bodu ORO.FTL.205(b) a (d) podléhá posouzení ÚCL ČR, nikoliv předchozímu schválení a odlišuje se od plnohodnotného systému řízení rizik spojených s únavou (tzv. **Fully-fledged FRMS**) dle požadavků ORO.FTL.120. Pokud se provozovatel rozhodne zahrnout vhodný systém FRM do stávajícího systému FRMS, podléhá předchozímu schválení, včetně případných změn. V obou případech je předmětem průběžného dozoru nad provozovatelem obchodní letecké dopravy v rámci systému FRMS nebo SMS.
- b. V souladu s ORO.FTL.120 (a) je povinnost zabránit výkonu služby člena letové posádky ve stavu, kdy jsou nebo mohou být jeho schopnosti sníženy vlivem únavy, sdílena mezi samotným členem posádky a provozovatelem. Ve smyslu tohoto ustanovení musí provozovatel:
 - i. Zavést postupy, kterými může člen letové posádky nahlásit svoji neschopnost výkonu služby z důvodu únavy, tyto postupy mohou být společné i pro postupy ohlašování neschopnosti výkonu služby z jiných důvodů;
 - ii. Proaktivně vyhodnocovat naplánované služby a doby odpočinku a provádět jejich změny v předstihu, kdykoliv identifikuje, že by člen posádky mohl být vystaven nadměrné únavě ohrožující bezpečnost letu. Ke splnění tohoto požadavku musí provozovatel zavést konkrétní indikátory a jejich prahové hodnoty, při jejichž výskytu dojde u každého člena posádky k úpravě rozvrhu směn a dob odpočinku.
- c. Systém řízení rizik spojených s únavou bude posuzován dle ORO.FTL.120, a to i u provozovatelů, kteří ho mají zaveden dobrovolně nebo i když se na ně v souladu s článkem 8 nařízení Komise (EU) č. 965/2012 jinak požadavky ORO.FTL nevztahují s ohledem na druh provozu.

- d. Systém řízení rizik spojených s únavou musí dále splňovat požadavky AMC k ORO.FTL.120. Ustanovení GM k ORO.FTL.120 budou považována za závazná, pokud provozovatel nepředloží zdůvodnění odchylky přijatelné pro úřad. Obdobně bude posuzován FRMS vůči doporučením ICAO Doc 9966 ((Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches). Provozovatelům se doporučuje při návrhu FRMS vycházet z doporučení ICAO dokumentu Fatigue Management Guide for Airline Operators.
- e. Při posuzování splnění jednotlivých bodů ORO.FTL.120 a navazujících AMC a GM bude brán ohled na:
- i. **AMC1 ORO.FTL.120(b)(1)** – Zahrnut musí být veškerý personál, který může mít vliv na únavu členů letových posádek, tj. nejen posádky samotné, ale i management a osoby zodpovědné za a provádějící plánování služeb, provozní řízení apod.
 - ii. **AMC2 ORO.FTL.120(b)(2)** – Adresný a specifický popis systému musí zahrnovat konkrétní ukazatele sledování únavy, prahové hodnoty vyžadující reakci provozovatele, popis specifických reakcí a činností a zodpovědnost osob za jejich provedení, popis metody sledování efektivity tohoto systému a jeho periodického přehodnocování. Provozovatel musí být v rámci průběžného dozoru schopen předložit analytická data založená na statistických metodách, která prokazují, kolikrát došlo za sledované období k výskytu možné a skutečné únavy posádek a jaká byla přijata opatření. Deklarace, že je sledována únava, že k jejímu výskytu nedošlo, nebo došlo, ale provozovatel není schopen prokázat přijatá opatření, není postačující.
 - iii. **GM1 ORO.FTL.120(b)(3)** - V případě použití softwaru nebo výstupů ze studií třetích stran musí být provozovatel schopen prokázat vědecké principy použité při jejich návrhu a tvorbě v obdobném rozsahu, jako kdyby sám prováděl studii/výzkum dle požadavků tohoto ustanovení.
 - iv. **AMC1 ORO.FTL.120(b)(4)** – Provozovatel musí implementovat všechny tři procesy a být schopen prokázat předložením dokumentace (výstupů, souhrnných zpráv, dílčích analýz atd.) jejich průběžné provádění.
 - v. **AMC2 ORO.FTL.120(b)(4)** – Hodnocení rizik, především pak pravděpodobnosti výskytu, musí být založeno na kvantitativních a opakovatelných postupech, aby bylo možné sledovat trendy ve vývoji existence rizik, účinnost bariér a opatření k jejich řízení.
 - vi. **AMC1 ORO.FTL.120(b)(5)** – Postupy pro zmírnění rizik musí být dokumentovány takovým způsobem, aby bylo možné sledovat jejich návaznost na skutečnou příčinu problému a účinnost přijatých opatření.
 - vii. **AMC1 ORO.FTL.120(b)(6)** – Průběžné sledování účinnosti systému řízení rizik spojených s únavou musí být založeno na kvantitativních metodách sledování trendů, plnění požadavků a skutečné realizace FRM procesů podpořených kvalitativními dokumenty o průběžném monitorování systému jako závěrečnými zprávami z auditů, provedených průzkumů a studií, dokumentací prokazující periodickou aktualizaci knihovny rizik atd.

viii. **AMC1 ORO.FTL.120(b)(7)** – Provozovatel musí být schopen kromě záznamů o výcviku předložit výcvikové materiály a komunikaci vůči personálu v oblasti FRM. Šíření povědomí o FRM musí odrážet specifické potřeby a události provozovatele a zahrnovat aktualizaci materiálů v souvislosti s vývojem provozu ve společnosti. Generické studijní materiály třetích stran jsou vhodné např. pro počáteční školení, avšak není přijatelné, aby provozovatel plnil povinnost šíření povědomí o FRM zcela prostřednictvím všeobecných materiálů bez návaznosti na specifika provozu. Součástí šíření povědomí o FRM provozovatele musí být vhodnou formou prezentovaná činnost tohoto systému, práva a povinnosti jeho účastníků a doporučení členům posádek, jak účinně předcházet únavě v pracovní době i mimo ni s ohledem na charakter provozu a jeho specifika (např. dálkové lety, noční lety, časové posuny atd.)

f. Za účelem naplnění požadavku části (6) a. ii. bude brán ohled na:

- i. **ORO.FTL.205 (b)(3)** – Provozovatel musí zavést, jako minimum, ukazatele sledující využití tohoto ustanovení, identifikovat další okolnosti, které při současném výskytu prodloužení služby dle tohoto ustanovení mohou vést k zvýšené únavě, a zavést opatření, která budou přijata při současném výskytu rizikových okolností a naplňování takové služby.
- ii. **CS FTL.1.205 (a)(2)** – Provozovatel musí zavést, jako minimum, ukazatele sledující využití tohoto ustanovení a stanovit dodatečná opatření vedoucí k prodloužení odpočinku/zkrácení doby služeb předcházejících a navazujících na takovou službu a kumulace více takových služeb za sebou.
- iii. **CS FTL.1.235 (c)** – Provozovatel musí zavést, jako minimum, ukazatele sledující využití tohoto ustanovení, identifikovat další okolnosti, které při současném výskytu zkrácení odpočinku dle tohoto ustanovení mohou vést k zvýšené únavě, a zavést opatření, která budou přijata při současném výskytu rizikových okolností a naplňování takové služby. Za účelem splnění požadavku CS FTL.1.235 (c) (4) nesmí provozovatel vysloveně zkracovat dobu předletové přípravy, činnosti mezi navazujícími lety či plánované doby letu. Provozovatel dále musí sledovat návaznost prodloužení takto zkrácené doby služby z důvodu nepředvídaných událostí dle ORO.FTL.205(f) a přijmout opatření k zabránění prodloužení doby letové služby zkrácené dle CS FTL.1.235(c)(4) v důsledku nepředvídaných okolností souvisejících se samotným zkrácením odpočinku nebo doby služby (např. v důsledku snahy o minimální dobu přepravy posádky, posunutí odletu/přiletu na dobu splňující požadavky doby služby/odpočinku bez návazného zajištění disponibilního letadla, letištních slotů či návazných služeb odbavení apod.).

g. Za účelem naplnění požadavku části (6) a. iii. je provozovatelům doporučeno vycházet z poradního materiálu k ustanovení CS FTL.1.205(a)(2) nařízení Komise (EU) č. 965/2012:

- i. **GM1 CS FTL.1.205(a)(2)** – Vhodný systém FRM představuje soubor zásad a nástrojů, které využije provozovatel i provozní personál k tomu, aby zvládal konkrétní rizika únavy v důsledku nočních služeb a služeb s pozdním ukončením a související rizika v rámci systému řízení provozovatele při dodržení všech limitů doby služby, doby letu a požadavků na dobu odpočinku definovaných v hlavě ORO.FTL výše uvedeného nařízení. Vhodný systém FRM se neaplikuje za účelem odchýlení od certifikačních specifikací k ORO.FTL a je třeba ho odlišit od plnohodnotného systému řízení rizik spojených s únavou (tzv. *Fully-fledged FRMS*) v souladu s požadavky ORO.FTL.120., který podléhá předchozímu schválení ÚCL ČR.
- ii. **GM2 CS FTL.1.205(a)(2)** – Provozovatel použije vhodný systém FRM pro noční služby a služby s pozdním ukončením v procesu řízení bezpečnostních rizik tím, že vyhodnotí rizika spojená s únavou vztahující se ke konkrétní službě a zmírní rizika a následky únavy na přijatelnou úroveň nebo nejnížší možnou proveditelnou úroveň a při sestavování plánů služeb posádek bude aplikovat vědecky podložené zásady týkající se bdělosti/únavy členů posádek. Pro účely použití vhodného FRM je vhodné sledovat noční služby a služby s pozdním ukončením a shromažďovat údaje pomocí hlášení o únavě členů posádek, hodnocení únavy a související cíle a prahové hodnoty, proaktivní nástroje pro sběr údajů o únavě jako jsou deníky spánku/bdělosti nebo dotazníky/průzkumy únavy posádek s cílem shromáždit relevantní údaje pro proces vyhodnocení rizika únavy, nástroje pro predikci únavy jako například tzv. „Sleep-wake model“ (viz **GM5 CS FTL.1.205(a)(2)**) a procesy zajištění bezpečnosti. Dále provozovatel uvede do provozní příručky odpovědnosti managementu, posádek a personálu odpovědného za plánování posádek a provede specifické školení členů posádek týkající se strategií zvládnání únavy zejména ve smyslu delšího spánku a jiných opatření před nočními službami nebo službami s pozdním ukončením.

- iii. **GM3 CS FTL.1.205(a)(2)** – Při plánování nočních služeb je rozhodující, aby se členové posádek před takovými službami dostatečně vyspali za předpokladu, že jsou adaptováni k tomu, aby fáze bdělosti probíhala během denních hodin v místním čase, kde jsou aklimatizováni. K optimalizaci bdělosti během nočních služeb by měla být při plánování dob odpočinku vzata v úvahu pravděpodobnost, že se člen posádky vyspí co nejbližší začátku FDP (doby letové služby) a bude mu poskytnut dostatečný čas na adaptaci na noční bdění. Při plánování by se tak mělo zabránit prodloužené době bdělosti před nahlášením se na noční službu. Mezi zásady vhodné pro plánování nočních služeb patří: vyhnout se nočním službám po prodloužených dobách odpočinku, postupné posouvání plánovaného času ukončení dob letových služeb před nočními službami a zamezit plánování série časných začátků a nočních služeb plánovaných po sobě. Při plánování pozdních ukončení se může zvyšovat tzv. spánková deprivace, což vede ke vzniku kumulované únavy. Aby se optimalizovala bdělost posádky během služeb s pozdním ukončením, plánování by se mělo vyvarovat takovým kombinacím služeb, které by mohly vést ke spánkovému deficitu před nahlášením se do služby plánované s pozdním ukončením. Získání dostatečného spánku je sdílenou odpovědností provozovatele a členů posádek a provozovatel by měl zavést různá opatření jako identifikace nočních služeb a služeb s pozdním ukončením, které jsou kritické z hlediska bezpečnosti, informování o možnosti využít zařízení k odpočinku na hlavní bázi (jsou-li k dispozici), propagace optimálního využití příležitostí k odpočinku, zejména před nástupem na noční službu nebo službu s pozdním ukončením a pokud je to možné, zajistit vhodné ubytování v místě hlášení do služby nebo v jeho blízkosti, případně využít zesílenou posádku. Pro členy posádky je důležité optimálně využít možnost spánku odpoledne před noční službou / před službou s pozdním ukončením, během služeb s odpočinkem za letu a během dlouhých průletů.
- iv. **GM4 CS FTL.1.205(a)(2)** – Při plánování po sobě jdoucích nočních služeb a služeb s pozdním ukončením by měl být aplikován vhodný FRM, a to plánováním identických typů služeb (pouze noční služby nebo pouze služby s pozdním ukončením) a nikoliv jejich kombinace, zahájit blok služeb kratší FDP, na kterou navazuje série nočních služeb nebo služeb s pozdním ukončením a nenaplánovat více než jeden přechod mezi dvěma různými typy rušivých rozvrhů (tzv. *Disruptive schedules*) mezi dvěma prodlouženými dobami odpočinku.

- v. **GM5 CS FTL.1.205(a)(2)** – Prior Sleep Wake Model (PSWM) = jednoduchý model týkající se spánku a bdělosti, založený na vědeckých poznatcích, který lze mimo jiné použít pro predikci pravděpodobnosti kumulace únavy nebo spánkového dluhu a k posouzení způsobilosti posádky k výkonu služby. Ospalost souvisí zejména s faktory, jako je konkrétní denní doba, doba od probuzení a délka předchozího spánku. Zkracuje-li se doba spánku a dochází-li k prodlužování doby bdělosti, zvyšuje se pravděpodobnost extrémní únavy, chyb a incidentů. Model umožňuje provozovateli nastavit minimální a maximální prahové hodnoty pro spánkový režim podle specifického rizikového profilu jednotlivých členů posádek, aby zjistil, zda měl dotyčný člen posádky dostatečný spánek a je schopný službu vykonat. Tyto stanovené hodnoty by neměly být považovány za cílové. Model také umožňuje samotným členům posádek, aby si vypočítali, kolik hodin byl jejich spánek a jak dlouho uplynulo od jejich posledního spánku. Provozovatel může stanovit postup, aby posádky samy nahlásili svému nadřízenému po zhodnocení schopnosti vykonat službu, že nesplňují příslušné limity. Tento jednoduchý a praktický postup tak může upozornit na ospalost a únavu dříve než dojde k události ohrožující bezpečnost a zároveň musí být jasně stanoven postup pro řízení rizik v případě, že posádky nahlásí, že neměli dostatečný spánek. Provozovatel i posádky si však musí být vědomi, že model má některá omezení – například nezohledňuje cirkadiánní rytmus, pracovní zátěž a kvalitu spánku. Proto by neměl být jediným nástrojem vhodného FRM a je potřeba využít doplňkové metody a nástroje k ověření predikcí únavy pomocí modelu PSWM nebo alternativní metody a nástroje založené na podobných principech.

(7) ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- a. Udělení/změnu schválení plánů specifikací doby letů v souladu s (1) b. i. provede ÚCL ČR v souladu s legislativou ČR vydáním rozhodnutí dle zákona č. 500/2004 Sb.
- b. Vyhodnocení omezení doby letové služby, doby služby a doby odpočinku v souladu s (1) b. ii. a III. a posouzení vhodného systému FRM (*Appropriate FRM*) bude dáno provozovateli na vědomí v souladu s postupy pro vyhodnocení provozní příručky části A dle postupů pro žadatele o AOC a dle postupů pro provádění a ohlašování změn, které nevyžadují předchozí schválení ÚCL ČR.
- c. Po obdržení výše uvedeného rozhodnutí dle bodu (7) a. zařadí žadatel/držitel AOC schválené plány specifikací doby letů do provozní příručky jako kapitulu 7 provozní příručky části A jako řádnou revizi v souladu s ustanovením AMC3 ORO.MLR.100 nařízení Komise (EU) č. 965/2012, které se týká obsahu provozní příručky pro obchodní leteckou dopravu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO