

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 83/2014

z dnia 29 stycznia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanawia wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych, które zastąpiły załącznik III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91⁽³⁾, z wyłączeniem części Q dotyczącej ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku.
- (2) Zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przepisy wykonawcze dotyczące czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku powinny początkowo obejmować wszystkie istotne postanowienia części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, z uwzględnieniem najnowszych ustaleń naukowych i technicznych.
- (3) Niniejsze rozporządzenie stanowi środek wykonawczy, o którym mowa w art. 8 ust. 5 oraz art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, i w związku z tym część Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 należy skreślić, zgodnie z art. 69 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Część Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 powinna mieć jednak nadal zastosowanie do czasu wygaśnięcia okresów przejściowych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu oraz w odniesieniu do rodzajów operacji, w przypadku których nie ustanowiono środków wykonawczych.
- (4) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla ograniczeń i minimalnych standardów ustanowionych już na podstawie dyrektywy Rady 2000/79/WE⁽⁴⁾, a zwłaszcza przepisów dotyczących czasu pracy i dni wolnych od obowiązków, których zawsze należy przestrzegać w odniesieniu do personelu pokładowego lotnictwa cywilnego. Celem przepisów niniejszego rozporządzenia i innych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem nie jest uzasadnienie jakiegokolwiek ograniczenia istniejącego poziomu

ochrony personelu pokładowego. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie wykluczają możliwości zapewnienia większej ochrony na podstawie krajowych przepisów socjalnych i zbiorowych układów pracy w odniesieniu do warunków oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, i obowiązują bez uszczerbku dla takich przepisów.

- (5) Aby lepiej uwzględnić szczególne uwarunkowania krajowe lub praktyki operacyjne, państwa członkowskie mogą przyznać lub zastosować odstępstwa od niniejszego rozporządzenia lub, odpowiednio, od powiązanych specyfikacji certyfikacyjnych, stosując przepisy gwarantujące poziom bezpieczeństwa co najmniej równoważny z poziomem bezpieczeństwa wynikającym z przepisów niniejszego rozporządzenia. Wszelkie odstępstwa lub przypadki odejścia od przepisów niniejszego rozporządzenia powinny być zgłaszane i traktowane zgodnie z art. 14 i 22 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, które zapewniają podejmowanie przejrzystych i niedyskryminacyjnych decyzji opartych na obiektywnych kryteriach.
- (6) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „agencją”) przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii⁽⁵⁾ zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (7) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, wprowadzając do niego ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w art. 2 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:
„6. »Działalność taksówki powietrznej« oznacza, na potrzeby ograniczeń czasu lotu i służby, nierozkładowe operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane na żądanie przy użyciu samolotu o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) nieprzekraczającej 19.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.⁽⁴⁾ Dz.U. L 302 z 1.12.2000, s. 57.⁽⁵⁾ Opinia nr 04/2012 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 28 września 2012 r. w sprawie rozporządzenia ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące ograniczeń czasu lotu, pełnienia obowiązków i wypoczynku w zarobkowym transporcie lotniczym (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Ograniczenia czasu lotu

1. Operacje CAT prowadzone przy użyciu samolotów podlegają przepisom podczęści FTL załącznika III.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegają przepisom art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 oraz części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 oraz powiązanim zwolnieniom krajowym opracowanym na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzonych przez właściwe organy.

3. Operacje CAT prowadzone przy użyciu helikopterów podlegają wymogom krajowym.”;

3) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku zawartych w załącznikach II i III. Nie później niż 18 lutego 2019 r. agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

Wspomniana ocena zawiera ekspertyzę naukową i opiera się na danych operacyjnych zebranych przy pomocy państw członkowskich w perspektywie długoterminowej po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Ocena, o której mowa w akapicie pierwszym, dotyczy wpływu, jaki na czujność załogi mają co najmniej następujące czynniki:

— pełnienie służby przez ponad 13 godzin w najkorzystniejszej porze doby,

— pełnienie służby przez ponad 10 godzin w mniej korzystnej porze doby,

— pełnienie służby przez ponad 11 godzin przez członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania,

— służba na dużej liczbie odcinków (więcej niż 6),

— pozostawanie w gotowości do służby, np. pełnienie dyżuru lub pozostawanie w rezerwie, po którym następuje służba podczas lotu oraz

— grafiki zakłócające.”;

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

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

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 18 lutego 2016 r.

W drodze odstępstwa od akapitu drugiego państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą stosować przepisów ORO.FTL.205 lit. e) załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, lecz będą w dalszym ciągu stosować obowiązujące przepisy krajowe dotyczące wypoczynku podczas lotu do dnia 17 lutego 2017 r.

W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje przepisy, o których mowa w akapicie trzecim, powiadamia ono o tym Komisję i agencję oraz opisuje przyczyny odstępstwa oraz czas jego obowiązywania i program wdrożenia określający przewidziane działania i ich harmonogram.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29 stycznia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się pkt ARO.OPS.230 i pkt ARO.OPS.235 w brzmieniu:

„ARO.OPS.230 Ustalanie grafików zakłócających

Na potrzeby ograniczeń czasu lotu właściwy organ ustala, zgodnie z definicjami »wczesnego typu« i »późnego typu« grafików zakłócających podanymi w ORO.FTL.105 załącznika III, który z tych dwóch typów grafików zakłócających ma zastosowanie do wszystkich znajdujących się pod jego nadzorem operatorów CAT.

ARO.OPS.235 Zatwierdzanie indywidualnych programów określania czasu lotu

- a) Właściwy organ zatwierdza indywidualne programy określania czasu lotu proponowane przez operatorów CAT, jeżeli dany operator wykazał zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz podczęści FTL załącznika III do niniejszego rozporządzenia.
 - b) Zawsze kiedy zaproponowany przez operatora program określania czasu lotu odbiega od obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych wydanych przez agencję, właściwy organ stosuje procedurę opisaną w art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
 - c) Zawsze kiedy zaproponowany przez operatora program określania czasu lotu odbiega od obowiązujących przepisów wykonawczych, właściwy organ stosuje procedurę opisaną w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
 - d) Po wdrożeniu, zatwierdzone przypadki odejścia od przepisów i zatwierdzone odstępstwa podlegają ocenie w celu ustalenia, czy należy je zatwierdzić, czy zmienić. Właściwy organ i agencja przeprowadzają niezależną ocenę w oparciu o informacje przekazane przez operatora. Ocena jest proporcjonalna, przejrzysta i oparta na zasadach naukowych oraz na wiedzy naukowej.”
-

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się podczęść FTL w brzmieniu:

„PODCZĘŚĆ FTL

OGRANICZENIA CZASU LOTU I SŁUŻBY ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOCZYNKU

SEKCJA 1

Przepisy ogólne**ORO.FTL.100 Zakres**

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora i jego członków załóg w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku członków załóg.

ORO.FTL.105 Definicje

Do celów niniejszej podczęści stosuje się następujące definicje:

- 1) »zaaklimatyzowany« oznacza stan, w którym biologiczny dobowy zegar członka załogi jest zsynchronizowany ze strefą, w której znajduje się ten członek załogi. Członka załogi uznaje się za zaaklimatyzowanego w strefie czasowej o zakresie dwóch godzin od czasu lokalnego w miejscu odlotu. W przypadku gdy czas lokalny w miejscu rozpoczęcia pełnienia służby różni się o ponad 2 godziny od czasu lokalnego w miejscu, w którym służba się kończy, na potrzeby obliczenia maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi uznaje się za zaaklimatyzowanego zgodnie z wartościami w tabeli 1.

Tabela 1

Różnica czasu (h) między godziną odniesienia a czasem lokalnym w miejscu, w którym członek załogi rozpoczyna następny okres pełnienia służby	Czas, jaki upłynął od zgłoszenia się do służby o godzinie odniesienia				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

»B« oznacza zaaklimatyzowanie do czasu lokalnego w strefie czasowej odlotu;

»D« oznacza zaaklimatyzowanie do czasu lokalnego w miejscu, w którym członek załogi rozpoczyna następny okres pełnienia służby; oraz

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

- 2) »czas odniesienia« oznacza czas lokalny w miejscu zgłoszenia się do służby w zakresie czasowym wynoszącym 2 godziny od czasu lokalnego w miejscu, w którym członek załogi jest zaaklimatyzowany;
- 3) »zakwaterowanie« oznacza – na potrzeby pozostawania w gotowości do pełnienia służby oraz podzielonego okresu służby – spokojne, wygodne i niedostępne dla osób postronnych miejsce, w którym można kontrolować natężenie światła i wysokość temperatury oraz którego umeblowanie umożliwia członkowi załogi sen; miejsce takie ma powierzchnię wystarczającą do jednoczesnego zakwaterowania wszystkich obecnych członków załogi oraz zapewnia dostęp do żywności i napojów;
- 4) »odpowiednie zakwaterowanie« oznacza – na potrzeby pozostawania w gotowości do pełnienia służby, podzielonego okresu służby i odpoczynku – oddzielne pomieszczenie dla każdego członka załogi, położone w cichym miejscu oraz wyposażone w łóżko, odpowiedni system wentylacji, urządzenie do regulacji temperatury i natężenia światła oraz z dostępem do żywności i napojów;

- 5) »zwiększona załoga lotnicza« oznacza załogę lotniczą złożoną z większej liczby osób niż minimalna liczba wymagana do obsługi samolotu, w której każdy członek załogi lotniczej może opuścić swoje stanowisko i zostać zastąpiony przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej;
- 6) »przerwa« oznacza okres w trakcie pełnienia czynności lotniczych, krótszy od okresu wypoczynku, liczony jako czas służby, podczas którego członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków;
- 7) »opóźniony termin zgłoszenia« oznacza przełożenie przez operatora zaplanowanego okresu pełnienia czynności lotniczych przed opuszczeniem przez członka załogi jego miejsca wypoczynku;
- 8) »grafik zakłócający« oznacza plan służby członka załogi, który zakłóca możliwość snu w godzinach do tego optymalnych, ponieważ obejmuje jeden okres pełnienia czynności lotniczych lub większą liczbę takich okresów zachodzących na dowolną część doby, podczas której członek załogi jest zaaklimatyzowany, lub rozpoczynających się bądź kończących się podczas takiej doby. Grafiki mogą być zakłócające z powodu wczesnego rozpoczęcia lub późnego zakończenia służby bądź z powodu pełnienia służby w nocy.
 - a) »typ wczesny« grafiku zakłócającego oznacza:
 - (i) w przypadku »wczesnego rozpoczęcia służby« – czas między godziną 05:00 i 05:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany; oraz
 - (ii) w przypadku »późnego zakończenia służby« – czas między godziną 23:00 i 01:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.
 - b) »typ późny« grafiku zakłócającego oznacza:
 - (i) w przypadku »wczesnego rozpoczęcia służby« – czas między godziną 05:00 i 06:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany; oraz
 - (ii) w przypadku »późnego zakończenia służby« – czas między godziną 00:00 i 01:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany;
- 9) »służba w nocy« oznacza okres pełnienia służby nachodzący na okres między 02:00 a 04:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany;
- 10) »służba« oznacza dowolne zadanie wykonywane przez członka załogi dla operatora, w tym służbę na pokładzie, pracę administracyjną, przechodzenie lub prowadzenie szkoleń lub sprawdzianów, przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska, a także niektóre elementy pozostawania w gotowości do pełnienia służby;
- 11) »okres służby« oznacza okres rozpoczynający się w momencie, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma zgłosić się do pełnienia służby lub rozpocząć służbę, i kończący się, kiedy osoba ta jest zwolniona z wszystkich obowiązków, w tym również z obowiązków po zakończeniu lotu;
- 12) »okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)« oznacza okres rozpoczynający się w chwili, w której członek załogi ma zgłosić się do pełnienia służby, która może obejmować wykonanie jednego lotu lub serii lotów, i kończący się w chwili ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego i wyłączenia jego silników na koniec ostatniego lotu, podczas którego osoba ta występuje w charakterze operacyjnego członka załogi;
- 13) »czas lotu« oznacza, w przypadku samolotów i motoszybowców turystycznych, czas pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju statku powietrznego w celu wykonania startu do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników lub zatrzymania śmigieł;
- 14) »baza macierzysta« oznacza miejsce wyznaczone przez operatora dla członka załogi, z którego ten członek załogi zwykle rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w normalnych okolicznościach operator nie odpowiada za jego zakwaterowanie;
- 15) »doba lokalna« oznacza okres 24 godzin rozpoczynający się o godzinie 00:00 czasu lokalnego;

- 16) »noc lokalna« oznacza okres 8 godzin przypadający między godziną 22:00 i 08:00 czas lokalnego;
- 17) »operacyjny członek załogi« oznacza członka załogi pełniącego służbę na pokładzie statku powietrznego podczas lotu;
- 18) »przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska« oznacza przeniesienie nieoperacyjnego członka załogi z miejsca na miejsce, na żądanie operatora, z wyłączeniem:
 - czasu na podróż z prywatnego miejsca wypoczynku do wyznaczonego miejsca stawienia się w bazie macierzystej i z powrotem, oraz
 - czasu na transfer miejscowy z miejsca wypoczynku do miejsca podjęcia służby i z powrotem.
- 19) »zaplecze wypoczynkowe« oznacza koję lub fotel z punktem oparcia dla nóg i stóp, który umożliwia członkowi załogi sen na pokładzie statku powietrznego;
- 20) »rezerwa« oznacza okres, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma być dostępny w celu otrzymania przydziału okresu pełnienia czynności lotniczych, przemieszczenia się w celu zajęcia stanowiska lub pełnienia innego rodzaju służby, z zachowaniem co najmniej dziesięciogodzinnego wyprzedzenia;
- 21) »okres wypoczynku« oznacza ciągły, nieprzerwany i określony okres po pełnieniu lub przed pełnieniem służby, podczas którego członek załogi jest zwolniony z wszystkich obowiązków, pozostawania w gotowości oraz pozostawania w rezerwie;
- 22) »rotacja« oznacza okres służby lub serię okresów służby, w tym co najmniej jeden okres służby na pokładzie, oraz okresy wypoczynku poza bazą macierzystą, z początkiem w bazie macierzystej i końcem w chwili powrotu do bazy macierzystej w celu wypoczynku, gdzie operator nie jest już odpowiedzialny za zakwaterowanie danego członka załogi;
- 23) »pojedynczy dzień wolny od służby« oznacza, na potrzeby zgodności z przepisami dyrektywy Rady 2000/79/WE (*), czas wolny od służby i pozostawania w gotowości obejmujący jeden dzień i dwie noce lokalne, który jest ogłaszany z wyprzedzeniem. Okres wypoczynku może stanowić część pojedynczego dnia wolnego od służby;
- 24) »odcinek« oznacza część okresu pełnienia czynności lotniczych od wyruszenia statku powietrznego w celu wykonania startu do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej;
- 25) »gotowość do pełnienia służby« oznacza wcześniej zgłoszony i ustalony okres, w trakcie którego operator wymaga od członka załogi gotowości do odbioru przydziału lotu, przemieszczenia się w celu zajęcia stanowiska lub podjęcia innych obowiązków bez okresu wypoczynku;
- 26) »gotowość do pełnienia służby w porcie lotniczym« oznacza pozostawanie w gotowości w porcie lotniczym;
- 27) »gotowość do pełnienia służby w innych sytuacjach« oznacza pozostawanie w gotowości w domu lub w odpowiednim miejscu zakwaterowania;
- 28) »okno niżu dobowego (WOCL)« oznacza okres między godziną 02:00 a 05:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

ORO.FTL.110 Obowiązki operatora

Operator:

- a) ogłasza plany służby z wystarczającym wyprzedzeniem w celu umożliwienia członkom załogi zaplanowania odpowiedniego wypoczynku;
- b) zapewnia, by okresy pełnienia czynności lotniczych były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi nie odczuwali skutków zmęczenia i aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa;
- c) określa godziny zgłaszania się, które zapewniają wystarczającą ilość czasu na pełnienie służby na ziemi;
- d) uwzględnia związek między częstotliwością i modelem okresów pełnienia czynności lotniczych i okresami wypoczynku, a także efekt kumulowania się wydłużonych okresów pełnienia służby połączonych z minimalnymi okresami wypoczynku;
- e) określa modele pełnienia służby, w których unika się poważnego zakłócenia ustalonego modelu snu/pracy, takiego jak np. pełnienie służby na przemian w dzień i w noc;

(*) Dz.U. L 302 z 1.12.2000, s. 57.

- f) przestrzega przepisów dotyczących grafików zakłócających zgodnie z ARO.OPS.230;
- g) zapewnia, by okresy wypoczynku zapewniały ilość czasu wystarczającą członkom załogi do przezwyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz umożliwiającą wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia czynności lotniczych;
- h) planuje regularne wydłużone okresy wypoczynku regeneracyjnego i zawiadamia o nich członków załogi z odpowiednim wyprzedzeniem;
- i) planuje czynności lotnicze w taki sposób, aby możliwe było ich zakończenie w dopuszczalnym okresie pełnienia czynności lotniczych, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na wypełnienie obowiązków przed lotem, czasu lotu oraz czasu postoju na ziemi i obsługi między rejsami;
- j) zmienia grafik lub obsadę załogi, jeżeli rzeczywisty czas trwania operacji lotniczych przekroczy maksymalny okres wykonywania czynności lotniczych w ponad 33 % lotów objętych takim grafikiem w trakcie zaplanowanego sezonu.

ORO.FTL.115 Obowiązki członków załogi

Członkowie załogi:

- a) przestrzegają przepisów zawartych w CAT.GEN.MPA.100 lit. b) załącznika IV (część CAT); oraz
- b) optymalnie wykorzystują zapewnione możliwości wypoczynku oraz zaplecze wypoczynkowe, a także w sposób odpowiedni planują okres wypoczynku oraz korzystają z niego.

ORO.FTL.120 Zarządzenie ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRM)

- a) W przypadku gdy przepisy niniejszej podczęści lub stosowne wymagania specyfikacji certyfikacyjnych wymagają wprowadzenia programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRM), operator ustanawia i realizuje program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia jako integralną część swojego systemu zarządzania. Program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zapewnia przestrzeganie podstawowych wymagań zawartych w pkt 7 lit. f) i g) oraz pkt 8 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Opis programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia znajduje się w instrukcji operacyjnej.
- b) Ustanowiony, wdrożony i realizowany program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia umożliwia ciągłe podnoszenie jego skuteczności oraz zawiera:
 - 1) opis założeń i zasad operatora w zakresie zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, które określa się mianem polityki dotyczącej zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia;
 - 2) dokumentację procesów związanych z zarządzaniem ryzykiem wystąpienia zmęczenia, w tym procesu uświadczenia personelowi jego obowiązków oraz procedury aktualizacji tej dokumentacji;
 - 3) zasady naukowe i wiedzę naukową;
 - 4) proces identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka umożliwiający ciągłe zarządzanie ryzykiem ponoszonym przez operatora wynikającym ze zmęczenia członków załóg;
 - 5) proces łagodzenia ryzyka umożliwiający niezwłoczne podejmowanie działań zaradczych niezbędnych do skutecznego łagodzenia ryzyka ponoszonego przez operatora wynikającego ze zmęczenia członków załóg oraz ciągłe monitorowanie i regularną ocenę stopnia, w jakim podjęte działania łagodzą to ryzyko;
 - 6) procesy zapewnienia bezpieczeństwa związane z zarządzaniem ryzykiem wystąpienia zmęczenia;
 - 7) procedury promocji programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia.
- c) Zarządzanie ryzykiem wystąpienia zmęczenia odpowiada programowi określania czasu lotu, rozmiarowi operatora oraz charakterowi i złożoności prowadzonej przez niego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i ryzyka właściwych dla tej działalności, a także pozostaje w związku ze stosownym programem określania czasu lotu.
- d) Operator podejmuje działania łagodzące w przypadku wykazania przez proces zapewnienia bezpieczeństwa związane z zarządzaniem ryzykiem wystąpienia zmęczenia, że utrzymywany poziom bezpieczeństwa nie spełnia założonych wymagań.

ORO.FTL.125 Programy określania czasu lotu

- a) Operatorzy ustanawiają, wdrażają i realizują programy określania czasu lotu odpowiednie dla rodzajów prowadzonej przez siebie działalności, które są zgodne z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008, przepisami niniejszej podczęści oraz innymi mającymi zastosowanie przepisami, w tym dyrektywą 2000/79/WE.

- b) Przed wdrożeniem, programy określania czasu lotu, w tym w razie konieczności wszelkie powiązane programy zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Aby wykazać zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz niniejszej podczęści, operator wdraża stosowne specyfikacje certyfikacyjne przyjęte przez Agencję. Ewentualnie, w przypadku zamiaru odstąpienia od wymagań specyfikacji certyfikacyjnych zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, operator przedstawia właściwemu organowi pełny opis takiego planowanego odstępstwa przed jego wdrożeniem. Opis powinien zawierać wszelkie istotne zmiany w instrukcjach i procedurach, a także ocenę wykazującą spełnienie wymagań ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i w niniejszej podczęści.
- d) Do celów przepisu ARO.OPS.235 lit. d) w ciągu 2 lat od odejścia od przepisów lub wdrożenia odstępstwa operator gromadzi dane dotyczące zatwierzonego odejścia lub przyznanego odstępstwa od przepisów oraz analizuje te dane przy użyciu zasad naukowych w celu oceny skutków, jakie takie odejście lub odstępstwo od przepisów wywiera na poziom zmęczenia załogi. Analizę tę przedstawia się właściwemu organowi w postaci sprawozdania.

SEKCJA 2

Operatorzy wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze**ORO.FTL.200 Baza macierzysta**

Operator przydziela każdemu członkowi załogi jego bazę macierzystą.

ORO.FTL.205 Okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)

a) Operator:

- 1) ustala godziny zgłaszania się dla poszczególnych operacji, uwzględniając przepisy ORO.FTL.110 lit. c);
- 2) ustanawia procedury określające sposób, w jaki dowódca, w razie wystąpienia okoliczności specjalnych, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia, oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych członków załogi, skraca rzeczywisty okres pełnienia czynności lotniczych lub zwiększa czas wypoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

b) Maksymalny podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych

- 1) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, bez wydłużeń dla zaaklimatyzowanych członków załogi, jest zgodny z wymaganiami zawartymi w poniższej tabeli:

Tabela 2

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych – zaaklimatyzowani członkowie załogi

Początek okresu pełnienia czynności lotniczych o godzinie odniesienia	1–2 odcinki	3 odcinki	4 odcinki	5 odcinków	6 odcinków	7 odcinków	8 odcinków	9 odcinków	10 odcinków
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- 2) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych w przypadku członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania jest zgodny z wymaganiami zawartymi w poniższej tabeli:

Tabela 3

Członkowie załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych w zależności od odcinków						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych dla członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania, w przypadku wdrożenia przez operatora programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, jest zgodny z wymaganiami zawartymi w poniższej tabeli:

Tabela 4

Członkowie załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania objęci programem zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia

Wartości zawarte w poniższej tabeli mają zastosowanie, o ile w ramach realizowanego przez operatora programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia prowadzone jest ciągle monitorowanie spełniania wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych w zależności od odcinków						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) Okres pełnienia czynności lotniczych w przypadku różnych godzin zgłoszenia się załogi lotniczej i personelu pokładowego

W każdym przypadku, kiedy personel pokładowy potrzebuje więcej czasu niż załoga lotnicza do odbycia odprawy przed tym samym odcinkiem lub serią odcinków, okres pełnienia czynności lotniczych personelu pokładowego może zostać wydłużony o różnicę między godziną zgłoszenia się personelu pokładowego a godziną zgłoszenia się załogi lotniczej. Różnica ta nie może przekroczyć 1 godziny. W takim przypadku maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych personelu pokładowego opiera się na godzinie zgłoszenia się załogi lotniczej do pełnienia czynności lotniczych, ale sam okres pełnienia czynności lotniczych rozpoczyna się od godziny zgłoszenia się personelu pokładowego.

- d) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych dla zaaklimatyzowanych członków załogi z zastosowaniem wydłużeń bez wypoczynku w trakcie lotu
- 1) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych może zostać wydłużony maksymalnie do 1 godziny nie częściej niż dwa razy w ciągu każdych kolejnych 7 dni. W takim przypadku:
 - (i) minimalne okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu zostają wydłużone o 2 godziny; lub
 - (ii) okres wypoczynku po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 4 godziny.
 - 2) Jeżeli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach pełnienia czynności lotniczych, dodatkowe okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma wydłużonymi okresami pełnienia czynności lotniczych, wymagane na podstawie ppkt 1, następują po sobie.
 - 3) Wykorzystanie wydłużeń planuje się z wyprzedzeniem i ogranicza się maksymalnie do:
 - (i) 5 odcinków, jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych nie obejmuje okna niżu dobowego; lub
 - (ii) 4 odcinków, jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych obejmuje do 2 godzin okna niżu dobowego; lub
 - (iii) 2 odcinków, jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych obejmuje ponad 2 godziny okna niżu dobowego.
 - 4) Wydłużeń maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych bez okresu odpoczynku w trakcie lotu nie łączy się z wydłużeniami z powodu wypoczynku podczas lotu lub podzielonego okresu służby podczas tego samego okresu służby.

- 5) Programy określania godzin lotu precyzują limity dotyczące wydłużeń maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, z uwzględnieniem:
- (i) liczby wykonanych odcinków; oraz
 - (ii) czasu zajęcia okna niżu dobowego.
- e) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych z zastosowaniem wydłużeń z powodu wypoczynku w trakcie lotu
- Programy określania czasu lotu precyzują warunki wykorzystywania wydłużeń maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych z powodu wypoczynku w trakcie lotu zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, z uwzględnieniem:
- (i) liczby wykonanych odcinków;
 - (ii) minimalnego czasu na wypoczynek w trakcie lotu przydzielonego każdemu członkowi załogi;
 - (iii) rodzaju zaplecza wypoczynkowego na pokładzie; oraz
 - (iv) zwiększenia podstawowej liczby członków załogi lotniczej.
- f) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczej – decyzje podejmowane według uznania dowódcy
- 1) Warunki modyfikowania ograniczeń czasu pełnienia czynności lotniczych oraz okresów służby i wypoczynku przez dowódcę w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczych, jakie rozpoczynają się z chwilą zgłoszenia lub później, są zgodne z poniższymi wymaganiami:
 - (i) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych powstały w wyniku zastosowania przepisów lit. b) i lit. e) pkt ORO.FTL.205 lub pkt ORO.FTL.220 nie może być wydłużony o więcej niż 2 godziny, chyba że liczba członków załogi lotniczej została zwiększona, w którym to przypadku maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych można wydłużyć o nie więcej niż 3 godziny;
 - (ii) jeśli na końcowym odcinku podczas okresu pełnienia czynności lotniczych następuje przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia z powodu nieprzewidzianych okoliczności, które wystąpiły po starcie, lot można kontynuować do planowanego lotniska docelowego lub zapasowego; oraz
 - (iii) okres wypoczynku przypadający po okresie pełnienia czynności lotniczych można skrócić, jednak nigdy nie może on być krótszy niż 10 godzin.
 - 2) W razie wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia, dowódca skracza rzeczywisty czas pełnienia czynności lotniczych lub zwiększa czas odpoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.
 - 3) Przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu modyfikacji zgodnie z pkt 1 i 2 dowódca zasięga opinii wszystkich członków załogi w sprawie poziomu ich czujności.
 - 4) Dowódca składa operatorowi meldunek w przypadku wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenia okresu wypoczynku według swojego uznania.
 - 5) Jeżeli wydłużenie czasu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenie okresu wypoczynku przekracza 1 godzinę, kopia meldunku, na którym operator nanosi swoje uwagi, przesłana zostaje przez operatora do właściwego organu nie później niż w ciągu 28 dni od zdarzenia.
 - 6) Operator wdraża procedurę nieprzewidującą sankcji, według której dowódca podejmuje decyzje według własnego uznania zgodnie z niniejszym przepisem, i opisuje ją w instrukcji operacyjnej.
- g) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczej – opóźniony termin zgłoszenia
- Operator ustanawia procedury dotyczące opóźnionego terminu zgłoszenia się do pełnienia służby w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji.

ORO.FTL.210 Czas lotu i okresy służby

- a) Całkowita długość okresów służby wyznaczonych członkowi załogi nie przekracza:
- 1) 60 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni;
 - 2) 110 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 14 dni; oraz
 - 3) 190 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres.
- b) Całkowity czas lotów na odcinkach, do których dany członek załogi jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi, nie przekracza:
- 1) 100 godzin lotu w ciągu każdych kolejnych 28 dni;
 - 2) 900 godzin lotu w roku kalendarzowym; oraz
 - 3) 1 000 godzin lotu ciągu każdych kolejnych 12 miesięcy kalendarzowych.
- c) Służbę po zakończeniu lotu wlicza się do czasu służby. Operator określa minimalny czas służby po zakończeniu lotu w instrukcji operacyjnej.

ORO.FTL.215 Przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska

W przypadku gdy operator przemieszcza członka załogi w celu zajęcia stanowiska, zastosowanie mają następujące przepisy:

- a) przemieszczenie się w celu zajęcia stanowiska po zgłoszeniu się, ale przed podjęciem obowiązków operacyjnych, liczy się jako okres pełnienia czynności lotniczych, ale nie liczy się jako odcinek;
- b) cały czas spędzony na przemieszczaniu się w celu zajęcia stanowiska wlicza się do czasu służby.

ORO.FTL.220 Podzielony okres służby

Warunki wydłużenia maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych z powodu przerwy na ziemi są zgodne z następującymi wymaganiami:

- a) w programach określania czasu lotu określa się poniższe elementy podzielonego okresu służby zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji:
 - 1) minimalny czas trwania przerwy na ziemi; oraz
 - 2) możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych zgodnie z ORO.FTL.205 lit. b), z uwzględnieniem czasu trwania przerwy na ziemi, zaplecza wypoczynkowego zapewnionego danemu członkowi załogi oraz innych istotnych czynników;
- b) przerwę na ziemi wlicza się w całości do okresu pełnienia czynności lotniczych;
- c) podzielony okres służby nie następuje po skróconym okresie wypoczynku.

ORO.FTL.225 Gotowość i dyżury w porcie lotniczym

W przypadku gdy operator przydzieli członków załogi do pozostawania w gotowości lub pełnienia dyżuru w porcie lotniczym, zastosowanie mają następujące przepisy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji:

- a) gotowość oraz dyżur w porcie lotniczym są planowane, a godzina rozpoczęcia i zakończenia gotowości jest określana i komunikowana danemu członkowi załogi z wyprzedzeniem umożliwiającym zaplanowanie odpowiedniego wypoczynku;
- b) członek załogi pozostaje w gotowości w porcie lotniczym od momentu zgłoszenia w standardowym punkcie zgłoszenia do zakończenia zgłoszonego okresu gotowości;
- c) dyżur w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu pełnienia czynności lotniczych do celów ORO.FTL.210 i ORO.FTL.235;
- d) każdy dyżur w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu pełnienia służby, a okres pełnienia czynności lotniczych liczy się w pełni od czasu stawienia się do pełnienia dyżuru w porcie lotniczym;

- e) operator zapewnia zakwaterowanie członkowi załogi pełniącemu dyżur w porcie lotniczym;
- f) w programach określania czasu lotu określa się następujące elementy:
- 1) maksymalną długość czasu pozostawania w gotowości;
 - 2) wpływ pozostawania w gotowości na maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych, jaki może zostać przydzielony, z uwzględnieniem zaplecza wypoczynkowego zapewnionego danemu członkowi załogi oraz innych istotnych czynników, takich jak:
 - potrzeba natychmiastowej gotowości danego członka załogi,
 - zakłócenie snu związane z pozostawaniem w gotowości, oraz
 - wystarczająco wczesne zawiadomienie między wezwaniem do pełnienia służby a wyznaczonym okresem sprawowania czynności lotniczych, zapewniające możliwość snu;
 - 3) minimalny podstawowy okres wypoczynku po pozostawaniu w gotowości, który nie prowadzi do przydzielenia okresu sprawowania czynności lotniczych;
 - 4) sposób wliczania czasu spędzonego na pozostawaniu w gotowości, oprócz dyżuru w porcie lotniczym, do łącznych godzin służby.

ORO.FTL.230 Rezerwa

W przypadku gdy operator przydzieli członków załogi do rezerwy, zastosowanie mają następujące przepisy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji:

- a) rezerwa jest planowana;
- b) w programach określania czasu lotu wyznacza się następujące elementy:
- 1) maksymalną długość okresu pozostawania w rezerwie;
 - 2) liczbę kolejnych dni pozostawania w rezerwie, jaką można przydzielić członkowi załogi.

ORO.FTL.235 Okresy wypoczynku

- a) Minimalny okres wypoczynku w bazie macierzystej
- 1) Minimalny okres wypoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się w bazie macierzystej trwa co najmniej tyle samo, co poprzedzający go okres służby lub trwa 12 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.
 - 2) W ramach odstępstwa od pkt 1, minimalny okres wypoczynku zgodnie z lit. b) ma zastosowanie, jeżeli operator zapewnia członkowi załogi odpowiednie zakwaterowanie w bazie macierzystej.
- b) Minimalny okres wypoczynku poza bazą macierzystą
- Minimalny okres wypoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się poza bazą macierzystą trwa co najmniej tyle samo, co poprzedzający go okres służby lub trwa 10 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy. Okres ten zapewnia możliwość 8 godzin snu i uwzględnia czas na podróż oraz potrzeby fizjologiczne.
- c) Skrócony okres wypoczynku

W drodze odstępstwa od wymogów określonych w lit. a) i b) w programach określania czasu lotu można skrócić minimalny okres wypoczynku, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, uwzględniając przy tym następujące elementy:

- 1) minimalny skrócony okres wypoczynku;
- 2) wydłużenie następnego okresu wypoczynku; oraz
- 3) skrócenie okresu pełnienia czynności lotniczych następującego po skróconym okresie wypoczynku.

d) Regularne wydłużone okresy wypoczynku regeneracyjnego

W programach określania czasu lotu określa się długość regularnych wydłużonych okresów wypoczynku regeneracyjnego kompensujących efekt kumulacji zmęczenia. Minimalny czas trwania regularnego wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego wynosi 36 godzin, w tym dwie noce lokalne, a w każdym przypadku czas między końcem jednego regularnego wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego a początkiem kolejnego nie przekracza 168 godzin. Dwa razy w miesiącu regularny wydłużony okres wypoczynku regeneracyjnego zwiększa się do 2 dni lokalnych.

e) W programach określania czasu lotu określa się dodatkowe okresy wypoczynku zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacyjnymi w celu kompensowania:

- 1) wpływu różnic między strefami czasowymi oraz wydłużeń okresu pełnienia czynności lotniczych;
- 2) dodatkowego skumulowanego zmęczenia spowodowanego grafikami zakłócającymi; oraz
- 3) zmian bazy macierzystej.

ORO.FTL.240 Wyżywienie

- a) Podczas okresu pełnienia czynności lotniczych członek załogi ma możliwość spożycia posiłku i napojów, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy, zwłaszcza jeśli okres pełnienia czynności lotniczych przekracza 6 godzin.
- b) Operator określa w instrukcji operacyjnej sposób zapewnienia członkom załogi wyżywienia w trakcie okresu pełnienia czynności lotniczych.

ORO.FTL.245 Rejestry dotyczące bazy macierzystej, czasu lotu, okresów pełnienia służby i okresów wypoczynku

- a) Operator zachowuje przez okres 24 miesięcy:
 - 1) indywidualne rejestry dla każdego członka załogi zawierające informacje o:
 - (i) czasie lotu;
 - (ii) czasie, długości i zakończeniu każdego okresu służby oraz okresu wykonywania czynności lotniczych;
 - (iii) okresach wypoczynku i dniach wolnych od służby; oraz
 - (iv) przydzielonej bazie macierzystej.
 - 2) meldunki dotyczące wydłużeń okresu pełnienia czynności lotniczych i skróconych okresów wypoczynku.
- b) Na żądanie operator przedstawia kopie indywidualnych rejestrów okresów pełnienia czynności lotniczych, okresów służby i wypoczynku:
 - 1) członkom załogi, których one dotyczą; oraz
 - 2) innemu operatorowi, w przypadku członka załogi, który jest lub ma zostać członkiem załogi tego operatora.
- c) W przypadku członków załogi pełniących służbę dla więcej niż jednego operatora rejestry, o których mowa w CAT.GEN.MPA.100 lit. b) pkt 5, przechowuje się przez okres 24 miesięcy.

ORO.FTL.250 Szkolenie z zakresu zarządzania zmęczeniem

- a) Operator zapewnia członkom załóg, personelowi układającemu i utrzymującemu harmonogramy pracy członków załóg oraz zainteresowanej kadry kierowniczej wstępne i okresowe szkolenia z zakresu zarządzania zmęczeniem.
- b) Szkolenia te realizują program szkoleń ustanowiony przez operatora i opisany w instrukcji operacyjnej. Zakres programowy szkolenia obejmuje możliwe przyczyny i skutki zmęczenia, a także sposoby przeciwdziałania zmęczeniu.”