

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 Zakona o vazдушnom saobraćaju ("Službeni list CG", broj 30/12), uz prethodnu saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo, donijela je

## **PRAVILNIK**

### **o dopunama Pravilnika o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazdušnih operacija**

#### **Član 1**

U pravilniku o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazdušnih operacija („Službeni list CG“ broj 31/13) u članu 2, na kraju stava 1, tačka se zamjenjuje zapetom i dodaju se riječi „Uredba Komisije (EU) broj 71/2014 od 27. januara 2014. godine i Uredba Komisije (EU) br. 83/2014 od 29. januara 2014. godine, koje mijenjaju i dopunjavaju Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012 od 05. oktobra 2012. godine o tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama za obavljanje vazdušnih operacija.

Poslije stava 1 dodaju se dva nova stava koja glase:

"Uredba Komisije (EU) broj 71/2014 od 27. januara 2014. godine data je u Prilogu 2, koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Uredba Komisije (EU) br. 83/2014 od 29. januara 2014. godine, data je u Prilogu 3, koji je sastavni dio ovog pravilnika.“

#### **Član 2**

Član 4 mijenja se i glasi:

„Član 4

U primjeni Uredbi iz Priloga 1, Priloga 2 i Priloga 3 ovog pravilnika koriste se rješenja propisana Odlukama izvršnog direktora Agencije (EASA-e) koja sadrži prihvatljive načine usaglašavanja i smjernice, koje su objavljene na internet stranicama Agencije (EASA-e): prihvatljivi načini usaglašavanja (Acceptable Means of Compliance – AMC), smjernice (Guidance Material – GM) i certifikacioni zahtjevi (Certification Specifications – CS) – u oblasti Uredbe Komisije (EU) 965/2012, Uredbe Komisije (EU) broj 71/2014 i Uredbe Komisije (EU) broj 83/2014“.

#### **Član 3**

Poslije Priloga 1, dodaju se Prilog 2 i Prilog 3.

#### **Član 4**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore", a primjenjivaće se od 28. oktobra 2014. godine, a Prilog 3 primjenjivaće se od 18. februara 2016. godine.

**Direktor**  
**Dragan Đurović**

Broj: 01/2-652/3-14  
Podgorica, 27. maja 2014. godine

**UREDBA KOMISIJE (EU)**  
**broj 71/2014 od 27. januara 2014. godine**  
**kojom se mijenja i dopunjava Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 05. oktobra**  
**2012. godine o tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama za**  
**obavljanje vazdušnih operacija**

*Član 1*

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(1) Član 9 mijenja se i glasi:

‘Član 9

**Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova**

Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL), odobrena prije primjene ove Uredbe od strane Države Operatora ili Registra, se smatra odobrenom u skladu sa ovom Uredbom i može se nastaviti sa korišćenjem iste od strane operatora.

Nakon stupanja na snagu ove Uredbe svaka promjena MEL-a iz stava 1 ovog člana, za koju je glavna lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL) utvrđena kao dio podataka o operativnoj prikladnosti u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012, mora da bude usklađena sa tačkom ORO.MLR.105 Odjeljka 2 Aneksa III ove Uredbe što je prije moguće, ali najkasnije do 18. decembra 2017. godine ili dvije godine nakon odobravanja podataka o operativnoj prikladnosti, uzimajući u obzir kasniji datum.

Svaka promjena MEL-a iz prvog podstava za koji MMEL nije utvrđen kao dio podataka o operativnoj prikladnosti, mora da se radi u skladu sa MMEL-om prihvaćenim od strane Države Operatora ili Registra, zavisno ko je nadležan.

(2) Dodaje se novi član 9a i glasi:

‘Član 9a

## Obuka letačke i kabinske posade

Operatori su dužni da obezbijede da članovi letačke i kabinske posade koji već učestvuju u operacijama i koji su završili obuku u skladu sa odjeljcima FC i CC Aneksa III koja nije sadržala obavezne elemente utvrđene u odgovarajućim podacima o operativnoj prikladnosti, pohađaju obuku koja obuhvata navedene obavezne elemente, do 18. decembra 2017. godine ili dvije godine nakon odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, uzimajući u obzir kasniji datum.;

(3) Aneks III (PART-ORO) je izmijenjen i dopunjen u skladu sa Aneksom I ove Uredbe.

(4) Aneks V (PART-SPA) je izmijenjen i dopunjen u skladu sa Aneksom II ove Uredbe.

### Član 2

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske Unije*.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i direktno se primjenjuje u svim državama članicama.

Brisel, 27. januar 2014. godine.

Za Komisiju  
Predsjednik  
Žoze Manuel Barozo

---

## ANEKS I

Aneks III (PART-ORO) Uredbe (EU) b. 965/2012 je izmijenjen i dopunjen na sljedeći način:

(1) U tački ORO.GEN.160, tačka (b) mijenja se i glasi:

(b) Bez obzira na tačku (a) operator je dužan da prijavi nadležnim vlastima i organizaciji koja je odgovorna za projektovanje vazduhoplova bilo koji incident, kvar, tehnički nedostatak, prekoračenje tehničkih ograničenja ili događaj koji bi istakao netačne, nepotpune ili dvosmislene informacije sadržane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012 ili drugu nepravilnu okolnost koja jeste ili je mogla da ugrozi sigurnu operaciju vazduhoplova, a koja nije rezultirala nesrećom ili ozbiljnom nezgodom.;

(2) Tačka ORO.MLR.105 je izmijenjena i dopunjena na sljedeći način:

(a) Tačka (a) mijenja se i glasi:

'(a) Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL) mora da bude ustanovljena kao što je navedeno u tački 8.a.3 Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008, na osnovu relevantne glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova

(MMEL) kao što je definisano u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1702/2003.

(b) U tački (j), tačka (1) mijenja se i glasi:

'(1) su predmetni instrumenti, stavke opreme ili funkcije u okviru MMEL-a kao što je definisano u tački (a).';

(3) U tački ORO.FC.140, tačka (a) mijenja se i glasi:

'(a) Članovi letačke posade koji rade na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova moraju da ispune zahtjeve propisane u ovom Odjeljku za svaki tip ili varijantu, osim ukoliko su krediti vezani za obuku, provjeru i zahtjeve o skorašnjem iskustvu definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012 za relevantne tipove ili varijante.';

(4) U tački ORO.FC.145, tačka (b) mijenja se i glasi:

'(b) Prilikom uspostavljanja programa obuke i nastavnog plana, operator je dužan da obuhvati odgovarajuće elemente definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012.';

(5) U tački ORO.FC.220, tačka (e) mijenja se i glasi:

'(e) U slučaju aviona, piloti kojima je izdato ovlaštenje o tipu na osnovu kursa obuke sa nula sati zaleta (ZFTT) moraju da:

(1) započnu linijsko letenje pod nadzorom ne kasnije od 21 dana nakon završetka praktičnog ispita ili nakon odgovarajuće obuke koju obezbjeđuje operator. Sadržaj ove obuke mora da bude opisan u operativnom priručniku;

(2) završe šest polijetanja i slijetanja u FSTD ne kasnije od 21 dana nakon završetka praktičnog ispita pod nadzorom instruktora za letjenje na tipu aviona (TRI(A)) koji zauzima drugo pilotsko sjedište. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su krediti definisani u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012. Ukoliko ova polijetanja i slijetanja nisu izvršena u roku od 21 dana, operator mora da obezbijedi obuku za osvježavanje znanja čiji sadržaj mora da bude opisan u operativnom priručniku.

(3) sprovedu prva četiri polijetanja i slijetanja LIFUS-a u avionu pod nadzorom TRI(A) koji zauzima drugo pilotsko sjedište. Broj polijetanja i slijetanja se može smanjiti kada su krediti definisani u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012.';

(6) U tački ORO.CC.125, tačka (b) mijenja se i glasi:

'(b) Prilikom uspostavljanja programa obuke i nastavnog plana za tip vazduhoplova i prelaznu obuku operatora, operator mora da obuhvati, gdje je to moguće, odgovarajuće elemente kao što je definisano u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012.';

(7) U tački ORO.CC.130, tačka (c) mijenja se i glasi:

'(c) Prilikom uspostavljanja programa obuke i nastavnog plana u razlikama za varijantu tipa vazduhoplova kojim se trenutno leti, operator mora da uključi, gdje je to moguće,

odgovarajuće elemente definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012.

(8) U tački ORO.CC.250(b), tačka 1 mijenja se i glasi:

'(1) svaki vazduhoplov kao tip ili varijantu uzimajući u obzir, gdje je to moguće, odgovarajuće elemente definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br. 748/2012 za odgovarajući tip ili varijantu vazduhoplova; i';

---

## ANEKS II

Aneks V (PART-SPA) Uredbe (EU) br. 965/2012 je izmijenjen i dopunjen na sljedeći način:

(1) U tački SPA.GEN.105(b), tačka (2) mijenja se i glasi:

'(2) da se odgovarajući elementi definisani u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012 uzimaju u obzir.';

(2) Tačka SPA.GEN.120 mijenja se i glasi:

### **'SPA.GEN.120 Stalna važnost posebnog odobrenja**

Posebna odobrenja se izdaju na neodređeno vrijeme trajanja i ostaju na snazi dok operator ispunjava zahtjeve u vezi sa posebnim odobrenjem, uzimajući u obzir odgovarajuće elemente definisane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012.

---

**UREDBA KOMISIJE (EU)**

**broj 83/2014 od 29. januara 2014. godine**

**kojom se mijenja i dopunjava Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 05. oktobra 2012. godine o tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama za obavljanje vazdušnih operacija**

*Član 1*

Uredba (EU) 965/2012 je izmijenjena i dopunjena na sljedeći način:

(1) U članu 2, dodaje se tačka (6) i glasi:

'(6) "operacije taksi prevoza" znači, u svrhu ograničenja vremena provedenog na letu i radnog vremena, operaciju vanrednog komercijalnog vazdušnog prevoza na zahtjev koja se izvodi avionom čija je konfiguracija sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) 19 ili manje.');

(2) Član 8 mijenja se i glasi:

*Član 8*

**Ograničenja vremena leta**

1. Na CAT operacije sa avionima primjenjuje se Odjeljak FTL Aneksa III.
2. Odstupajući od stava I, na taksi prevoz, hitne medicinske službe i CAT operacije sa jednim pilotom primjenjuje se član 8, stav 4 Uredbe (EEZ) br. 3922/91 i Odjeljak Q Aneksa III Uredbe (EEZ) br. 3922/91 i povezani nacionalni izuzeci zasnovani na procjeni rizika sigurnosti koje sprovode nadležne vlasti.
3. CAT operacije helikopterima moraju biti u skladu sa nacionalnim zahtjevima,;

(3) Dodaje se član 9a koji glasi:

*Član 9a*

Agencija je dužna da sprovede kontinuirani pregled efikasnosti odredbi o ograničenjima vremena leta i radnog vremena kao i zahtjeva koji se odnose na odmore iz Aneksa II i III. Najkasnije do 18. februara 2019. godine, Agencija je dužna da sačini prvi izvještaj o rezultatima ovog pregleda.

Taj pregled uključuje stručno vještačenje i zasnovan je na operativnim podacima prikupljenim, uz pomoć država članica, u dužem periodu vremena nakon datuma primjene ove Uredbe.

Pregledom iz stava 1 procjenjuje se uticaj najmanje sljedećeg na pažnju članova posade vazduhoplova:

- dužnosti u trajanju više od 13 sati u najpovoljnije doba dana,
- dužnosti u trajanju više od 10 sati u manje povoljno doba dana,
- dužnosti u trajanju više od 11 sati za članove posade vazduhoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti (*state of acclimatisation*),
- dužnosti koje uključuju veliki broj sektora (više od 6),
- pripravnost za dužnost poput dežurstva ili rezerve koji su praćeni letačkim dužnostima, i
- ometajućih rasporeda.;

(4) Aneks II je izmijenjen i dopunjen u skladu sa Aneksom I ove Uredbe;

(5) Aneks III je izmijenjen i dopunjen u skladu sa Aneksom II ove Uredbe.

## *Član 2*

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske Unije*.

Primjenjuje se od 18. februara 2016. godine.

Odstupajući od drugog stava, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju odredbe tačke ORO.FTL.205(e) Aneksa III Uredbe (EU) br. 965/2012 i da nastave da primjenjuju postojeće nacionalne odredbe koje se odnose na odmor u toku leta do 17. februara 2017. godine.

Kada država članica primjenjuje odredbe trećeg stava, ona je dužna da o tome obavijesti Komisiju i Agenciju, i dužna je da da razloge za to odstupanje, njegovo trajanje kao i program implementacije koji sadrži predviđene aktivnosti i sa njima povezane rokove.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i direktno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjeno u Briselu, 29. januara 2014. godine.

Za Komisiju  
Predsjednik

## *ANEKS I*

U Aneksu II Uredbe (EU) br. 965/2012, dodaju se tačke ARO.OPS.230 i ARO.OPS.235 i glase:

### **'ARO.OPS.230 Utvrđivanje ometajućih rasporeda**

U svrhu ograničenja, vremena letjenja i radnog vremena i odmora nadležna vlast utvrđuje, u skladu sa definicijama „ranog tipa“ i „kasnog tipa“ ometajućih rasporeda u tački ORO.FTL.105 Aneksa III, koji se od ta dva tipa ometajućih rasporeda primjenjuje na sve CAT operatore koji su pod njegovim nadzorom.

### **ARO.OPS.235 Odobrenje pojedinačnih specifikacijskih šema vremena leta**

(a) Nadležna vlast odobrava specifikacijske šeme vremena leta koje predlažu CAT operatori ako operator demonstrira usklađenost sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i Odjeljkom FTL Aneksa III ove Uredbe.

(b) Kada specifikacijska šema vremena letjenja koju predloži operator odstupa od primjenljivih certifikacionih zahtjeva koje je izdala Agencija (EASA), nadležna vlast primjenjuje postupak iz člana 22, stava 2 Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(c) Kada specifikacijska šema trajanja leta koju predloži operator odstupa od primjenljivih pravila implementacije, nadležna vlast primjenjuje postupak iz člana 14 stava 6 Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(d) Odobrena odstupanja ili izuzeci podliježu, nakon primjene, procjeni, kako bi se utvrdilo da li takva odstupanja ili izuzetke treba potvrditi ili izmijeniti. Nadležna vlast i Agencija obavljaju nezavisnu procjenu na osnovu informacija koje je dostavio operator. Procjena mora biti srazmjerna, transparentna i zasnovana na naučnim principima i znanju.'

---



## ANEKS II

U Aneksu III Uredbe (EU) br. 965/2012, dodaje se Odjeljak FTL i glasi:

### „ODJELJAK FTL

## OGRANIČENJA VREMENA LETJENJA, RADNOG VREMENA I ZAHTJEVI ZA ODMOROM

### Sekcija 1

#### Opšte odredbe

#### ORO.FTL.100 Oblast primjene

U ovom Odjeljku se utvrđuju zahtjevi koje su dužni da ispune operator i njegovi članovi posade u vezi sa ograničenjima vremena letjenja, radnog vremena i zahtjevima za odmorom za članove posade vazduhoplova.

#### ORO.FTL.105 Značenja izraza

U svrhu ovog Odjeljka, primjenjuju se sljedeća značenja izraza:

(1) „prilagođen (*acclimatised*)“ je stanje u kojem je biološki sat dnevne aktivnosti organizma člana posade vazduhoplova usklađen sa vremenskom zonom u kojoj se taj član posade nalazi. Član posade smatra se prilagođenim na vremensku zonu u rasponu od 2 sata od lokalnog vremena u mjestu polaska. Kada se lokalno vrijeme na mjestu u kojem počinje dužnost razlikuje za više od 2 sata od lokalnog vremena u kojem počinje sljedeća dužnost, član posade vazduhoplova se, u svrhu računanja maksimalnog dnevnog trajanja perioda letačke dužnosti, smatra prilagođenim u skladu sa vrijednostima navedenim u Tabeli 1. *Tabela 1.*

Vremenska razlika (h) između referentnog vremena i lokalnog vremena mjesta gdje članu posade vazduhoplova počinje sljedeća dužnost	Vrijeme koje je prošlo od javljanja na dužnost u referentno vrijeme				
	< 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“ znači prilagođen na lokalno vrijeme vremenske zone polaska,

„D“ znači prilagođen na lokalno vrijeme vremenske zone polaska u kojem član posade vazduhoplova počinje svoju sljedeću dužnost, i

„X“ znači da je član posade vazduhoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti (*state of acclimatisation*).

(2) „referentno vrijeme“ (reference time) je lokalno vrijeme u mjestu javljanja na dužnost koja se nalazi u vremenskom rasponu od dva sata od lokalnog vremena u kojem je član posade prilagođen;

(3) „odgovarajući smještaj“ (accomodation) je, u svrhu dežurstva i podijeljenog radnog vremena, tiho i ugodno mjesto koje nije otvoreno za javnost i na kojem se može kontrolisati osvjetljenje i temperatura, opremljeno odgovarajućim namještajem koji članu posade omogućava da spava, sa dovoljno kapaciteta za sve članove posade koji su istovremeno prisutni i sa pristupom hrani i piću;

(4) „prikladan smještaj“ (suitable accomodation) je, u svrhu dežurstva, podijeljenog radnog vremena i odmora, posebna prostorija za svakog člana posade, koja se nalazi u mirnom okruženju i opremljena je krevetom, dovoljno provjetrena, opremljena uređajem za regulisanje temperature i jačine osvjetljenja, i sa pristupom hrani i piću;

(5) „pojačana letačka posada“ (augmented flight crew) je letačka posada koju čini veći broj članova od najmanje propisanog broja članova posade koji su potrebni za upravljanje vazduhoplovom, pri čemu je svakom članu posade omogućeno da napusti svoje mjesto zbog odmora u toku leta, kada ga mijenja drugi adekvatno kvalifikovani član letačke posade;

(6) „prekid“ (break) je vremenski period u okviru perioda letačke dužnosti tokom kojeg je član posade oslobođen svih dužnosti, koji je kraći od perioda odmora, a koji se računa kao dužnost;

(7) „odloženo javljanje na dužnost“ (delayed reporting) je odlaganje predviđenog FDP-a od strane operatora prije nego što je član posade napustio mjesto odmora;

(8) „ometajući raspored“ (disruptive schedule) je raspored radnog vremena člana posade koji remeti mogućnost spavanja u toku optimalnog vremena za spavanje obuhvatajući FDP ili kombinaciju FDP-a koji ulaze, počinju ili završavaju u bilo koje doba dana ili noći gdje je član posade prilagođen. Raspored može da bude ometajući usljed ranih polazaka, kasnih povrataka ili noćnih dužnosti;

(a) „rani tip“ (early type) ometajućeg rasporeda je:

(i) za „rani polazak“ (early start), period dužnosti koji počinje u periodu između 05:00 sati i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen; i

(ii) za „kasni povratak“ (late finish), period dužnosti koji završava u periodu između 23:00 sati i 01:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen .

(b) „kasni tip“ (late type) ometajućeg rasporeda je:

(i) za „rani polazak“ (early start), period dužnosti koji počinje u periodu između 05:00 sati i 06:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen; i

(ii) za „kasni povratak“ (late finish), period dužnosti koji završava u periodu između 00:00 sati i 01:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen (*acclimatised*).

(9) „noćna dužnost“ (night duty) je period dužnosti koji ulazi u bilo koji dio perioda između 02:00 sata i 04:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen;

(10) „dužnost“ (duty) je svaki zadatak koji član posade izvršava za operatora, uključujući letačku dužnost, administrativne poslove, pohađanje ili vršenje obuka i provjera, pozicioniranje, kao i neke elemente dežurstva;

(11) „period dužnosti“ (duty period) je period koji počinje kada se član posade po nalogu operatora mora javiti na dužnost ili započeti dužnost i koje završava kada je osoba oslobođena svih dužnosti, uključujući dužnosti nakon leta;

(12) „period letačke dužnosti (FDP)“ (flight duty period (FDP)) je period koji počinje kada se od člana posade traži da se javi na dužnost, koja uključuje jedan ili više sektora, i završava se kada se vazduhoplov konačno zaustavi i ugase se motori na kraju posljednjeg sektora na kojem je taj član posade na dužnosti;

(13) „vrijeme leta“ (flight time) je, za vazduhoplove i motorne jedrilice, vrijeme od trenutka kada se vazduhoplov pokrene sa svojeg parkirnog mjesta u svrhu polijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja vazduhoplova na određenom parkirnom mjestu i gašenja svih motora i elisa;

(14) „matična baza“ (home base) je lokacija, koju je operator odredio članu posade, na kojoj član posade vazduhoplova u redovnim prilikama započinje i završava period dužnosti ili niz perioda dužnosti i gdje, u normalnim okolnostima, operator nije obavezan da osigura odgovarajući smještaj člana posade na kojeg se to odnosi;

(15) „lokalni dan“ (local day) je vremenski period od 24 sata koji počinje u 00:00 sati po lokalnom vremenu;

(16) „lokalna noć“ (local night) je period od 8 sati između 22:00 sata i 08:00 sati po lokalnom vremenu;

(17) „operativni član posade“ (operating crew member) je član posade koji vrši dužnosti u vazduhoplovu tokom sektora;

(18) „pozicioniranje“ (positioning) je prevoz člana posade koji nije operativni član posade iz jednog mjesta u drugo, po nalogu operatora, isključujući:

- vrijeme putovanja iz privatnog mjesta odmora na određeno mjesto javljanja na dužnost u matičnoj bazi, i obratno, i

- vrijeme lokalnog prevoza iz mjesta odmora na početak dužnosti, i obratno;

(19) „prostorija za odmor“ (rest facility) je kabina ili sjedište sa osloncem za noge i stopala na kojem članovi posade vazduhoplova mogu spavati u vazduhoplovu;

(20) „rezerva“ (reserve) je vremenski period tokom kojeg od člana posade operator traži da bude dostupan za dodjelu FDP-a, pozicioniranje ili drugu dužnost o kojima je obaviješten najmanje 10 sati ranije;

(21) „odmor“ (rest period) je kontinuirani, neprekidni i određeni vremenski period, poslije dužnosti ili prije dužnosti, u kojem je član posade vazduhoplova oslobođen svih dužnosti, dežurstava i rezerve;

(22) „rotacija“ (rotation) je dužnost ili niz dužnosti, koji sadrži najmanje jednu letačku dužnost i odmore izvan matične baze, koji počinju u matičnoj bazi i završavaju povratkom u matičnu bazu za period odmora kada operator više nije odgovoran za odgovarajući smještaj člana posade;

(23) „slobodan dan“ (single day free of duty) je, u svrhu usklađenosti s odredbama Direktive Savjeta 2000/79/EZ, period u kojem nema dužnosti i pripravnosti a koji se sastoji od jednog dana i dvije lokalne noći, i o kojem je obavještenje dato unaprijed. Period odmora može činiti dio slobodnog dana;

(24) „sektor“ (sector) je dio FDP-a između prvog pokretanja vazduhoplova u svrhu polijetanja do zaustavljanja nakon slijetanja na određenom parkirnom mjestu;

(25) „dežurstvo“ (standby) je unaprijed najavljeni i određeni vremenski period tokom kojeg član posade vazduhoplova mora biti na raspolaganju operatoru za preuzimanje dužnosti za let, pozicioniranje ili drugu dužnost bez odmora u međuvremenu;

(26) „dežurstvo na aerodromu“ (airport standby) je dežurstvo koje se obavlja na aerodromu;

(27) „ostala dežurstva“ (other standby) su dežurstva kod kuće ili u prikladnom smještaju;

(28) „period najniže dnevne aktivnosti organizma (WOCL)“ (window of circadian low (WOCL)) je period između 02:00 sata i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade vazduhoplova prilagođen.

### **ORO.FTL.110 Odgovornosti operatora**

Operator je dužan da:

(a) objavi raspored radnog vremena dovoljno unaprijed kako bi se omogućilo članovima posade vazduhoplova da planiraju odgovarajući odmor;

(b) osigura da se periodi letačke dužnosti planiraju na način koji će omogućiti članovima posade vazduhoplova da budu dovoljno odmorni kako bi mogli raditi u skladu sa zadovoljavajućim nivoom sigurnosti u svim okolnostima;

(c) odredi vrijeme javljanja na dužnost koje omogućava dovoljno vremena za dužnosti na zemlji;

(d) uzme u obzir odnos između frekvencija i obrasca perioda letačke dužnosti i odmora kao i da obrati pažnju na kumulativne efekte dugotrajnog radnog vremena u kombinaciji sa minimalnim odmorima;

(e) dodijeli obrasce dužnosti kojima se izbjegava praksa koja uzrokuje poremećaje utvrđenih obrazaca spavanja/rada, kao što je smjenjivanje dnevnih/noćnih dužnosti;

(f) ispunjava zahtjeve iz odredbi vezanih za ometajuće rasporede u skladu sa ARO.OPS.230;

(g) obezbijedi dovoljno odmora koji će članovima posade omogućiti da se oporave od prethodnih dužnosti i da se odmore do početka sljedećeg perioda letačke dužnosti;

(h) planira produženo vrijeme odmora u redovnim razmacima u svrhu oporavka kao i da o tome obavijesti članove posade dovoljno unaprijed;

(i) planira završavanje letačkih dužnosti okviru dopuštenog perioda letačke dužnosti uzimajući u obzir vrijeme potrebno za dužnosti prije leta, sektor i vrijeme provedeno na zemlji između letova;

(j) promijeni red letjenja i/ili raspored rada posade ako stvarna operacija traje duže od dopuštenog maksimalnog perioda letačke dužnosti na više od 33% letačkih dužnosti u redu letjenja za tu sezonu.

### **ORO.FTL.115 Odgovornosti članova posade**

Članovi posade su dužni:

(a) da ispune zahtjeve iz odredbi CAT.GEN.MPA.110 tačke (b) Aneksa IV (Dio-CAT); i

(b) da na najbolji mogući način iskoriste mogućnosti odmora i obezbijeđene prostorije za odmor kao i da planiraju i koriste periode odmora na prikladan način.

### **ORO.FTL.120 Upravljanje rizikom od zamora (FRM)**

(a) Kada je FRM potreban u skladu sa ovim Odjeljkom ili primjenljivim certifikacionim zahtjevima, operator je dužan da utvrdi, primjenjuje i održava FRM kao sastavni dio svog sistema upravljanja. FRM-om se osigurava usklađenost sa bitnim zahtjevima u tačkama 7.f, 7.g i 8.f Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008. FRM mora da bude opisan u operativnom priručniku.

(b) Uspostavljenim, primijenjenim i održavanim FRM-om predviđa se kontinuirano unaprjeđenje cjelokupne efikasnosti FRM-a i uključuje sljedeće:

(1) opis filozofije i principa operatora u odnosu na FRM, koji se nazivaju politikom FRM-a;

(2) dokumentaciju procesa FRM-a, uključujući proces koji osoblje čini svjesnim svoje odgovornosti i postupak izmjene i dopune te dokumentacije;

(3) naučne principe i znanje;

(4) postupak utvrđivanja opasnosti (hazard) i procjene rizika koji omogućava upravljanje operativnim rizikom/rizicima operatora koji su posljedica kontinuiranog zamora člana posade vazduhoplova;

(5) postupak ublažavanja rizika kojim se predviđaju korektivne akcije koje se moraju primijeniti bez odlaganja, u svrhu efikasnog ublažavanja rizika operatora a koji su posljedica zamora člana posade, kao i za kontinuirano praćenje i redovnu procjenu ublažavanja rizika od zamora koje se ostvaruje tim radnjama;

(6) procesi FRM-a za osiguranje sigurnosti;

(7) procesi za unaprjeđenje FRM-a.

(c) FRM mora odgovarati specifikacijskoj šemi trajanja leta, veličini operatora kao i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike sadržane u tim aktivnostima i važeću specifikacijsku šemu vremena leta.

(d) Operator je dužan da preduzima ublažavajuće radnje kada postupak FRM-a za osiguranje sigurnosti pokazuje da se ne održava odgovarajuća sigurnosna efikasnost.

### **ORO.FTL.125 Specifikacijske šeme vremena letjenja**

(a) Operatori su dužni da utvrde, sprovode i održavaju specifikacijske šeme vremena letjenja koje odgovaraju vrsti/vrstama operacija koje se izvode i u skladu su sa Uredbom (EZ) br. 216/2008, ovim Odjeljkom i drugim primjenljivim propisima, uključujući Direktivu 2000/79/EZ.

(b) Prije njihove primjene, specifikacijske šeme vremena leta, uključujući po potrebi svaki povezani FRM, moraju biti odobrene od strane nadležnog organa.

(c) U svrhu dokazivanja usklađenosti sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i ovim Odjeljkom, operator je dužan da primjenjuje primjenljive certifikacione zahtjeve koje je donijela Agencija. Alternativno, ukoliko operator želi da odstupa od tih certifikacionih zahtjeva u skladu sa članom 22 stavom 2 Uredbe (EZ) br. 216/2008, on je dužan da nadležnom organu pruži detaljan opis planiranog odstupanja prije njegove implementacije. Opis

uključuje sve revizije priručnika ili postupaka koje bi mogle biti važne, kao i ocjenu kojom se dokazuje da su zahtjevi Uredbe (EZ) br. 216/2008 i ovog Odjeljka ispunjeni.

(d) U svrhu tačke ARO.OPS.235(d), u roku od dvije godine od primjene odstupanja ili izuzeća, operator prikuplja podatke o odobrenom odstupanju ili izuzeću i analizira te podatke primjenom naučnih principa sa ciljem procjene efekata odstupanja ili izuzeća na zamor posade vazduhoplova. Ta analiza se dostavlja u formi izvještaja nadležnim vlastima.

## *SEKCIJA 2*

### **Operatori komercijalnog vazdušnog prevoza**

#### **ORO.FTL.200 Matična baza**

Operator dodjeljuje matičnu bazu svakom članu posade.

#### **ORO.FTL.205 Period letačke dužnosti (FDP)**

(a) Operator je dužan da:

(1) definiše vrijeme javljanja na dužnost za svaku pojedinu operaciju uzimajući u obzir ORO.FTL.110(c);

(2) utvrdi postupke kojima se određuje kako će vođa vazduhoplova, u slučaju posebnih okolnosti koje bi mogle dovesti do velikog umora, kao i nakon savjetovanja sa članovima posade na koje se to odnosi, skratiti stvarni FDP i/ili povećati odmor kako bi se uklonili svi škodljivi efekti na sigurnost leta.

(b) Osnovni maksimalni dnevni FDP

(1) Maksimalni dnevni FDP bez produženja za prilagođene članove posade vazduhoplova mora da bude u skladu sa sljedećom tabelom:

*Tabela 2:*  
**Maksimalni dnevni FDP – Prilagođeni članovi posade vazduhoplova**

Početak FDP-a u referentno vrijeme	1 - 2 sektora	3 sektora	4 sektora	5 sektora	6 sektora	7 sektora	8 sektora	9 sektora	10 sektora
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) Maksimalni dnevni FDP kada su članovi posade vazduhoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti mora da bude u skladu sa sljedećom tabelom:

*Tabela 3*  
**Članovi posade vazduhoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti**

Maksimalni dnevni FDP prema broju sektora						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Maksimalni dnevni FDP kada su članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti i kada je operator primijenio FRM, mora da bude u skladu sa sljedećom tabelom:

*Tabela 4*  
**Članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti u skladu sa FRM-om**

Vrijednosti iz sljedeće tabele mogu se primjenjivati pod uslovom da FRM operatora kontinuirano kontroliše održavanje potrebne sigurnosne efikasnosti.

Maksimalni dnevni FDP prema sektorima						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) FDP sa različitim vremenom javljanja na dužnost za letačku posadu i kabinsku posadu.

Kada je kabinskoj posadi potrebno više vremena za davanje predpoletnih instrukcija nego letačkoj posadi za isti sektor ili niz sektora, FDP kabinske posade može se produžiti za razliku u vremenu javljanja na dužnost između kabinske posade i letačke posade. Razlika ne smije prelaziti 1 sat. Maksimalni dnevni FDP za kabinsku posadu je zasnovan na vremenu kada se letačka posada javi za svoj FDP, a FDP počinje u trenutku javljanja na dužnost kabinske posade.

(d) Maksimalni dnevni FDP za prilagođene članove posade uz primjenu produženja bez odmora u toku leta.

(1) Maksimalni dnevni FDP može se produžiti do 1 sat najviše dva puta u 7 uzastopnih dana. U tom slučaju:

- (i) minimalni periodi odmora prije i poslije leta povećavaju se za 2 sata; ili
- (ii) period odmora poslije leta povećava se za 4 sata.

(2) Kada se produženja koriste za uzastopne FDP-ove, dodatno vrijeme odmora prije i poslije leta između dva produženja FDP-a koje se zahtijeva u skladu sa podstavom 1 (i) osigurava se uzastopno.



(3) Primjena produženja planira se unaprijed, a ograničena je na najviše:

- (i) 5 sektora kada se ne ulazi u WOCL; ili
- (ii) 4 sektora, kada se ulazi u WOCL za 2 sata ili manje; ili
- (iii) 2 sektora, kada se ulazi u WOCL za više od 2 sata.

(4) Produženje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a bez odmora u toku leta ne smije se kombinovati sa produženjima zbog odmora u toku leta ili podijeljenog radnog vremena u okviru istog perioda dužnosti.

(5) U specifikacijskim šemama trajanja leta određuju se ograničenja za produženje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije, uzimajući u obzir:

- (i) broj sektora; i
- (ii) ulazak u period najniže dnevne aktivnosti organizma (WOCL).

(e) Maksimalni dnevni FDP uz primjenu produženja zbog odmora u toku leta

U specifikacijskim šemama trajanja leta navode se uslovi za produženje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a s odmorom za vrijeme leta u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije, uzimajući u obzir:

- (i) broj sektora;
- (ii) minimalno vrijeme odmora za vrijeme leta dodijeljeno svakom članu posade;
- (iii) vrstu prostora za odmor u toku leta; i
- (iv) pojačanje osnovne letačke posade.

(f) nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama – diskreciono pravo zapovjednika

(1) Uslovi za izmjene ograničenja perioda letačke dužnosti, dužnosti i zahtjeva za odmorom od strane zapovjednika u slučaju nepredviđenih okolnosti u letačkim operacijama, koje započnu u trenutku ili nakon vremena javljanja na dužnost, moraju da budu u skladu sa sljedećim:

(i) maksimalni dnevni FDP koji je rezultat primjene tačaka (b) i (e) tačke ORO.FTL.205 ili tačke ORO.FTL.220 ne smije se povećati za više od 2 sata osim u slučaju pojačane letačke posade, u kojem slučaju se maksimalni period letačke dužnosti može povećati za najviše 3 sata;

(ii) ako je na posljednjem sektoru u okviru FDP-a dozvoljeno povećanje prekoračeno zbog nepredviđenih okolnosti koje su se javile nakon polijetanja, let se može nastaviti do planiranog odredišta ili alternativnog aerodroma; i

(iii) odmor nakon FDP-a može se smanjiti ali nikada ne smije biti manje od 10 sati.

(2) U slučaju nepredviđenih okolnosti koje bi mogle dovesti do velikog zamora, zapovjednik je dužan da smanji stvarni period letačke dužnosti i/ili da poveća period odmora sa ciljem uklanjanja svih škodljivih efekata na sigurnost leta.

(3) Zapovjednik se sa svim članovima posade savjetuje o njihovom stepenu budnosti prije nego što donese odluke o izmjenama iz podstavova 1 i 2.

(4) Zapovjednik dostavlja izvještaj operatoru kada iskoristi svoje diskreciono pravo za produženje FDP-a ili skraćenje odmora.

(5) Kada je povećanje FDP-a ili skraćenje odmora veće od 1 sat, operator šalje nadležnim vlastima primjerak izvještaja kojem je dodao svoje napomene najkasnije 28 dana nakon tog događaja.

(6) Operator je dužan da primijeni proces nekažnjivosti ukoliko zapovjednik koristi diskreciono pravo u skladu sa ovom odredbom i da proces opiše u operativnom priručniku.

(g) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama – odloženo javljanje na dužnost  
Operator uspostavlja postupke, u operativnom priručniku, za odloženo javljanje na dužnost u slučaju nepredviđenih okolnosti, u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije.

### **ORO.FTL.210 Vremena leta i periodi dužnosti**

(a) Ukupni periodi dužnosti člana posade ne smije prelaziti:

- (1) 60 sati dužnosti u bilo kojih 7 uzastopnih dana;
- (2) 110 sati dužnosti u bilo kojih 14 uzastopnih dana; i
- (3) 190 sati dužnosti u bilo kojih 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je ravnomjernije moguće u okviru tog perioda.

(b) Ukupno vrijeme leta u sektorima na koje je član posade raspoređen kao operativni član posade ne smije da pređe:

- (1) 100 sati vremena leta u bilo kojih 28 uzastopnih dana;
- (2) 900 sati vremena leta u bilo kojoj kalendarskoj godini; i
- (3) 1000 sati vremena leta u bilo kojih 12 uzastopnih kalendarskih mjeseci u godini.

(c) Dužnosti poslije leta računaju se kao period dužnosti. Operator navodi u svom operativnom priručniku minimalni vremenski period trajanja dužnosti poslije leta.

### **ORO.FTL.215 Pozicioniranje**

Ako operator pozicionira člana posade, primjenjuje se sljedeće:

(a) Pozicioniranje nakon javljanja na dužnost ali prije angažovanja kao operativnog člana posade računa se kao FDP ali ne računa se kao sektor;

(b) cijelo vrijeme provedeno na pozicioniranju računa se kao period dužnosti.

### **ORO.FTL.220 Podijeljena dužnost**

Uslovi za produženje osnovnog maksimalnog dnevnog FDP-a zbog prekida na zemlji u skladu su sa sljedećim:

(a) u specifikacijskim šemama trajanja leta navode se sljedeći elementi za podijeljeno radno vrijeme u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije:

(1) minimalno trajanje prekida na zemlji; i

(2) mogućnost produženja FDP-a predviđena u tački ORO.FTL.205(b) uzimajući u obzir trajanje prekida na zemlji, obezbijeđene prostorije za odmor članova posade i druge relevantne faktore;

(b) prekid na zemlji računa se u potpunosti kao FDP;

(c) podijeljena dužnost ne smije slijediti nakon skraćenog odmora.

### **ORO.FTL.225 Dežurstvo i dužnosti na aerodromu**

Ako operator rasporedi članove posade na dežurstvo ili na neku dužnost na aerodromu, primjenjuje se sljedeće u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije:

(a) dežurstvo i sve dužnosti na aerodromu moraju biti u rasporedu radnog vremena i moraju se odrediti početak i kraj dežurstva o kojima se članovi posade kojih se to tiče moraju unaprijed obavijestiti kako bi im se omogućilo da planiraju odgovarajući odmor;

(b) smatra se da je član posade dežuran na aerodromu od vremena javljanja na dužnost na mjestu javljanja na dužnost do kraja prijavljenog perioda trajanja dežurstva na aerodromu;

(c) dežurstvo na aerodromu računa se u potpunosti kao period dužnosti u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz tački ORO.FTL.210 i ORO.FTL.235;

(d) svaka dužnost na aerodromu računa se u potpunosti kao period dužnosti i FDP se računa u potpunosti od vremena javljanja na dužnost na aerodromu.

(e) operator mora da osigura odgovarajući smještaj članu posade koji je na dežurstvu na aerodromu;

(f) u specifikacijskim šemama trajanja leta navode se sljedeći elementi:

(1) maksimalno trajanje svakog dežurstva;

(2) uticaj perioda provedenog u dežurstvu na maksimalan FDP koji je moguće dodijeliti, uzimajući u obzir prostorije obezbijeđene za odmor članova posade vazduhoplova, kao i druge mjerodavne faktore, kao što su:

- potreba za neposrednom spremnošću člana posade vazduhoplova,
- uticaj dežurstva na spavanje, i
- pravovremeno obavještenje na odgovarajući način da bi se obezbijedila prilika za spavanje između poziva na dužnost i dodijeljenog FDP-a;

(3) minimalni odmor koji mora proteći nakon dežurstva prije početka sljedećeg FDP-a;

(4) kako se vrijeme provedeno u dežurstvu izvan aerodroma računa u sabrane periode dužnosti.

### **ORO.FTL.230 Rezerva**

Ako operator imenuje članove posade kao rezervu, primjenjuju se sljedeći elementi u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije:

(a) rezerva mora da bude uključena u raspored radnog vremena;

(b) specifikacijska šema vremena leta sadrži sljedeće elemente:

(1) maksimalno trajanje svakog pojedinačnog perioda rezerve;

(2) broj uzastopnih dana rezerve koji se mogu dodijeliti članu posade vazduhoplova.

### **ORO.FTL.235 Odmori**

(a) Minimalni odmor u matičnoj bazi.

(1) Minimalni odmor koji mora biti obezbijeđen prije početka FDP-a u matičnoj bazi mora biti najmanje onoliko koliko je trajao prethodni period dužnosti, ili 12 sati, pri čemu se u obzir uzima duži period.

(2) Odstupajući od tačke (1), minimalni odmor obezbijeđen u skladu sa tačkom (b) primjenjuje se ako operator podoban odgovarajući smještaj članu posade u matičnoj bazi.

(b) Minimalni odmor izvan matične baze .

Minimalni odmor obezbijeđen prije početka FDP-a izvan matične baze mora da traje najmanje onoliko koliko je trajao prethodni period dužnosti, ili 10 sati, pri čemu se u obzir se uzima duži period. Taj period mora da uključi mogućnost spavanja 8 sati, ne uključujući vrijeme potrebno za putovanje i za ostale fiziološke potrebe.

(c) Skraćeni odmor

Odstupajući od tačaka (a) i (b), u specifikacijskim šemama vremena leta mogu se skratiti minimalni odmori u skladu sa certifikacionim zahtjevima primjenljivim na vrstu operacije i uzimajući u obzir sljedeće elemente:

- (1) minimalni skraćeni odmor;
- (2) povećanje odmora koji slijedi; i
- (3) skraćenje FDP-a poslije skraćenog odmora.

(d) Periodična produženi odmori za oporavak

U specifikacijskim šemama vremena leta navode se periodični produženi odmori za oporavak u svrhu kompenzacije kumulativnog zamora. Minimalni periodični produženi odmor u svrhu oporavka mora da iznosi 36 sati, uključujući 2 lokalne noći, i u svakom slučaju vrijeme između kraja jednog periodičnog produženog odmora i početka drugog periodičnog produženog odmora ne smije da bude veće od 168 sati. Periodični produženi odmor za oporavak mora da se poveća na 2 lokalna dana dva puta svakog mjeseca.

(e) U specifikacijskim šemama vremena leta navode se dodatni odmori u skladu sa primjenljivim certifikacionim zahtjevima u svrhu kompenzacije za:

- (1) efekte razlika u vremenskim zonama i produženja FDP-a;
- (2) dodatni kumulativni zamor uslijed ometajućeg rasporeda; i
- (3) promjenu matične baze.

## **ORO.FTL.240 Ishrana**

(a) Za vrijeme FDP-a mora postojati mogućnost uzimanja hrane i pića kako bi se izbjegli škodljivi efekti na radnu efikasnost člana posade, posebno kada je FDP duži od 6 sati.

(b) Operator je dužan da u svojem operativnom priručniku navede na koji način je obezbijeđena ishrana člana posade za vrijeme FDP-a.

## **ORO.FTL.245 Evidencije matične baze, vremena leta, perioda dužnosti i odmora**

(a) Operator mora čuvati, u periodu od 24 mjeseca:

- (1) pojedinačne evidencije za svakog člana posade, uključujući:
  - (i) vremena leta;
  - (ii) početak, trajanje i kraj svakog perioda dužnosti i FDP-a;
  - (iii) odmore i slobodne dane; i
  - (iv) dodijeljenu matičnu bazu.

(2) izvještaje o produženim periodima letačke dužnosti i skraćenim odmorima.

(b) Operator mora, na zahtjev, dostaviti primjerke pojedinačnih evidencija o vremenima leta, periodima dužnosti i odmorima:

- (1) predmetnom članu posade; i
- (2) drugom operatoru, u vezi sa članom posade koji je član posade predmetnog operatora ili postaje njihov član.

(c) Evidencija iz tačke CAT.GEN.MPA.100(b)(5) u vezi sa članovima posade koji obavljaju dužnosti za više od jednog operatora mora da se čuva 24 mjeseca.

## **ORO.FTL.250 Obuka za upravljanje zamorom**

(a) Operator obezbjeđuje početnu i periodičnu obuku za upravljanje zamorom članovima posade vazduhoplova, osoblju odgovornom za izradu i održavanje rasporeda rada posade i predmetnom upravljačkom osoblju.

(b) Ta obuka slijedi nakon programa obuke koji je operator uspostavio i opisao u operativnom priručniku. Program obuke mora da obuhvati sve moguće uzroke i efekte zamora i mjere za sprječavanje zamora.“

---