

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

3100

Na temelju članka 142. točka 3. Zakona o zračnom prometu («Narodne novine», br. 69/09) ministar mora, prometa i infrastrukture, donosi

PRAVILNIK

O RADNOM VREMENU ČLANOVA POSADE ZRAKOPLOVA

Područje primjene

Članak 1.

Ovim Pravilnikom propisuje se radno vrijeme i vrijeme leta, trajanje dežurstva i prijevoza, dužina dnevnog, tjednog i godišnjeg odmora, broj uzlijetanja i slijetanja, te zdravstvene i mjere zaštite na radu u svezi s obavljanjem dužnosti mobilnog osoblja u civilnom zrakoplovstvu (u daljnjem tekstu: članova posade zrakoplova) u javnom zračnom prometu i drugim komercijalnim djelatnostima u zračnom prometu.

Pojmovi

Članak 2.

Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom Pravilniku imaju sljedeće značenje:

1. *cirkadijski zakon/cirkadijski ritam (Circadian Low)*: unutrašnji ritam aktivnosti koji se ponavlja svaka 24 sata.
2. *cirkadijski period (Window of Circadian Low –WOCL)*: vrijeme između 02:00 i 05:59 sati u kojem je ljudsko tijelo programirano za spavanje i psihofizičke sposobnosti su na najnižoj razini. Unutar tri vremenske zone odnosi se na vrijeme u domaćoj bazi (home base time). Izvan te tri vremenske zone, a za prvih 48 sati nakon odlaska iz vremenske zone domaće baze, cirkadijski period se referira na vrijeme u domaćoj bazi, a nakon tih 48 sati na lokalno vrijeme u mjestu dolaska.
3. *član posade na dužnosti (Operating Crew Member)*: član posade koji obavlja dužnosti u zrakoplovu tijekom leta ili tijekom bilo kojeg dijela leta.
4. *dijeljeno radno vrijeme (Split Duty)*: vrijeme letačke dužnosti koja se sastoji od dva ili više sektora, odvojenih vremenom odmora koji je manji od minimalnog vremena odmora.
5. *domaća baza (Home Base)*: mjesto određeno od strane zračnog prijevoznika, iz kojega član posade normalno započinje i završava vrijeme dužnosti ili seriju dužnosti i gdje, u normalnim uvjetima, zračni prijevoznik nije obavezan osigurati smještaj člana posade zrakoplova.

6. *dužnost (Duty)*: svaka radna zadaća koju član posade zrakoplova izvršava po nalogu zračnog prijevoznika.

7. *dostupnost (Contactability)*: kratki period tijekom dana, ali ne na slobodan dan, tijekom kojeg zračni prijevoznik zahtijeva od člana posade zrakoplova da bude dostupan u svrhu davanja obavijesti o početku dužnosti koja neće započeti prije isteka 10 sati od davanja te obavijesti. Period dostupnosti određuje zračni prijevoznik, u intervalu koji po lokalnom vremenu ne smije prelaziti 2 i pol sata. Ako je potrebno, zračni prijevoznik može period dostupnosti podijeliti na dva zasebna perioda, uz odobrenje Agencije za civilno zrakoplovstvo (u daljnjem tekstu: Agencija).

8. *kabinska posada (Cabin Crew)*: članovi posade zrakoplova koji nisu članovi letačke posade, a koji obavljaju poslove koje im, u interesu sigurnosti ukrcanih putnika, odredi zračni prijevoznik ili zapovjednik zrakoplova.

9. *letačka posada (Flight Crew)*: članovi posade zrakoplova koji posjeduju odgovarajuću dozvolu za upravljanje zrakoplovom ili obavljanje drugih poslova u svezi s upravljanjem zrakoplova tijekom vremena leta.

10. *lokalni dan (Local Day)*: period od 24 sata koji započinje u 00:00 sati po lokalnom vremenu.

11. *lokalna noć (Local Night)*: period od 8 sati koji pada između 22:00 sata i 08:00 sati po lokalnom vremenu.

12. *mobilno osoblje u civilnom zrakoplovstvu (Mobile Staff in Civil Aviation)*: članovi posade ukrcani u zrakoplov, a koji su zaposleni kod zračnog prijevoznika sa sjedištem u Državi članici.

13. *odgovarajući smještaj (Suitable Accomodation)*: prikladno namještena spavaća soba s mogućnošću kontrole svjetla, temperature i s minimalnom razinom buke.

14. *pozicioniranje (Positioning)*: prijevoz člana posade zrakoplova koji nije na operativnoj dužnosti, iz mjesta u mjesto po nalogu zračnog prijevoznika isključujući vrijeme putovanja (travelling time).

15. *prekid (Break)*: vrijeme kada je član posade zrakoplova slobodan od svake dužnosti i koje se računa kao dužnost, a kraće je od vremena odmora (rest period).

16. *radno vrijeme (Working Time)*: bilo koji period tijekom kojeg je djelatnik na poslu, na raspolaganju poslodavcu i kada obavlja aktivnosti ili dužnosti, u skladu s važećim propisima i/ili praksom.

17. *sektor (Sector)*: jedan let, od trenutka kada zrakoplov započne vožnju vlastitim pogonom do trenutka zaustavljanja zrakoplova, na određenom parkirnom položaju, nakon leta.

18. *slobodan dan (Single Day Free of Duty)*: dan oslobođen od svih dužnosti koji uključuje dvije lokalne noći. Vrijeme odmora može činiti dio slobodnog dana.

19. *uvećana letačka posada (Augmented Flight Crew)*: letačka posada koju čini veći broj od minimalno propisanog broja članova letačke posade. Dodatni članovi posade se prevoze da bi se omogućila zamjena članova letačke posade drugim odgovarajuće osposobljenim članovima letačke posade.

20. *vrijeme dežurstva (Standby)*: vrijeme tijekom kojega je član posade zrakoplova na raspolaganju zračnom prijevozniku kako bi primio obavijest o rasporedu na dužnost, pozicioniranju ili rasporedu na druge dužnosti bez odmora u međuvremenu.

21. *vrijeme dužnosti (Duty Period)*: vrijeme koje počinje u trenutku kada zračni prijevoznik zahtijeva da član posade zrakoplova započne dužnost i završava kada je član posade zrakoplova slobodan od svih dužnosti.

22. *vrijeme odmora (Rest Period)*: određen i neprekinut period vremena za vrijeme kojega je član posade zrakoplova slobodan od svih dužnosti i dežurstva.

23. *vrijeme javljanja (Reporting Time)*: vrijeme u kojemu zračni prijevoznik zahtijeva da se član posade zrakoplova javi na dužnost.

24. *vrijeme leta (Block Flying Time)*: ukupno vrijeme od trenutka kada zrakoplov započne vožnju sa svojeg parkirnog položaja u svrhu polijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja zrakoplova na određenom parkirnom položaju i gašenja svih motora.

25. *vrijeme letačke dužnosti (Flight Duty Period – FDP)*: bilo koje vrijeme tijekom kojeg osoba obavlja dužnosti u zrakoplovu kao član njegove posade. Vrijeme letačke dužnosti počinje u trenutku kada zračni prijevoznik zahtijeva da se član posade zrakoplova prijavi za let ili seriju letova i završava na kraju zadnjeg leta na kojem je taj član posade na dužnosti (operating crew member).

26. *vrijeme putovanja (Travelling Time)*: je vrijeme od trenutka polaska od kuće do određenog mjesta javljanja (reporting place) i obrnuto, te vrijeme lokalnog prijevoza od mjesta odmora do mjesta početka dužnosti i obrnuto.

Organizacija rada

Članak 3.

(1) Prilikom planiranja rasporeda radnog vremena zračni prijevoznik mora uzeti u obzir opći princip prilagođavanja posla članovima posade zrakoplova s ciljem zaštite njihova zdravlja i sigurnosti.

(2) Zračni prijevoznik mora osigurati da raspored radnog vremena omogućava članovima posade zrakoplova adekvatan odmor i tamo gdje je to moguće, da umanjuje monotoniju rada.

Odgovornost zračnog prijevoznika

Članak 4.

(1) Zračni prijevoznik mora odrediti domaću bazu za svakog člana posade zrakoplova.

(2) Prilikom planiranja rasporeda rada zračni prijevoznik mora uzeti u obzir vezu između frekvencija, dužine trajanja vremena leta i dužine trajanja odmora, te obratiti pažnju na kumulativne efekte dugotrajnog radnog vremena isprekidanih s kratkim/minimalnim odmorima.

(3) Zračni prijevoznik mora letove planirati na način da izbjegne nepoželjnu praksu

izmjenjivanja noćnih i dnevnih dužnosti ili pozicioniranje posade zrakoplova na načina koji bi izazvao ozbiljne poremećaje rasporeda spavanja i radnih obveza.

(4) Zračni prijevoznik mora osigurati da je dužina trajanja odmora prije započinjanja sljedeće radne obveze dovoljna da omogući posadi zrakoplova oporavak od prethodnih dužnosti.

(5) Zračni prijevoznik mora:

1. u Operativnom priručniku propisati shemu ograničenja vremena letačke dužnosti i odredaba o odmoru (flight and duty time limitation and rest requirement scheme) za sve članove posade zrakoplova u skladu s odredbama ovoga Pravilnika;

2. letove planirati tako da se završe unutar dozvoljenog vremena letačke dužnosti, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za pripremu leta (pre-flight duties), vrijeme leta i vrijeme provedeno na zemlji između letova (turn-around times); i

3. unaprijed pripremiti i objaviti raspored radnog vremena (duty roster), čime omogućava članovima posade zrakoplova planiranje adekvatnog odmora.

(6) Shema ograničenja vremena letačke dužnosti i odredaba o odmoru iz stavka 5. točke 1. ovoga članka mora sadržavati sljedeće:

- svrha/cilj (Purpose/Aim);
- primjenjivost (Applicability);
- odgovornosti (Responsibilities);
- definicije (Definitions).

OGRANIČENJA LETAČKIH DUŽNOSTI I ODREDBE O ODMORU

(Flight and Duty Time Limitations and Rest Requirements)

- definiranje vremena letačke dužnosti (Determination of flight duty period);
- najveće dopušteno radno vrijeme (Cumulative duty time limits);
- najveće dopušteno vrijeme letačke dužnosti (Maximum flight duty periods);
- mješovite dužnosti unutra vremena dužnosti (Mixed duties within total duty periods);
- dodatna ograničenja u letanju (Additional limits on flying);
- vrijeme putovanja (Travelling time);
- pozicioniranje (Positioning);
- odgođeno vrijeme javljanja (Delayed reporting times);
- vrijeme dežurstva (Standby duty);
- vrijeme odmora (Rest periods);
- slobodni dani (Days off);

- ograničenja koja se odnose na kabinsku posadu (Cabin crew limitations);
- čuvanje zapisa (Records to be maintained).

PREKORAČENJA VREMENA LETAČKE DUŽNOSTI / SKRAĆENJE ODMORA

(Exceedance of Flight Duty Time Limitations/Reduction of Rest Period)

- produženje vremena letačke dužnosti primjenom odredaba o dijeljenom radnom vremenu (Extension of flight duty period by split duty provisions);
- produženje vremena letačke dužnosti zbog odmora tijekom leta (Extension of flight duty period by in-flight relief);
- produženje vremena letačke dužnosti – diskrecija zapovjednika zrakoplova (Commander's discretion to extend flight duty period);
- skraćenje odmora – diskrecija zapovjednika zrakoplova (Commander's discretion to reduce rest periods);
- obrazloženje o primjeni odredaba o diskreciji zapovjednika zrakoplova (Reporting the exercise of Commanders discretion).

(7) Zračni prijevoznik mora ishoditi odobrenje Agencije za shemu ograničenja vremena letačke dužnosti i odredbe o odmoru članova posade zrakoplova iz stavka 6. ovoga članka, kao i za sve naknadne izmjene i dopune.

Odgovornost članova posade zrakoplova

Članak 5.

- (1) Član posade zrakoplova ne smije obavljati radne zadatke u zrakoplovu ukoliko je preumoran, ili bi mogao biti preumoran, ili ako se ne osjeća sposobnim, čime bi se mogla ugroziti sigurnost leta.
- (2) Član posade zrakoplova treba na najbolji mogući način iskoristiti smještajne pogodnosti i priliku za odmor, te primjereno planirati i koristiti odmore.
- (3) Član letačke posade zrakoplova mora na propisan način zabilježiti u knjižicu letenja detalje o svim letovima.
- (4) Član letačke posade koji upravlja zrakoplovima izvan flote zračnog prijevoznika odgovoran je za pridržavanje propisanih odredaba ovoga Pravilnika.

Najveće dopušteno radno vrijeme tijekom godine

Članak 6.

- (1) Prilikom određivanja ograničenja vremena letačke dužnosti i ograničenja vremena dužnosti te uvjeta vezanih uz vrijeme odmora članova posade zrakoplova uvijek treba uzeti u obzir važeće nacionalne propise kojima je regulirano radno vrijeme, ne dovodeći u pitanje buduće propise Zajednice o toj materiji.
- (2) Zračni prijevoznik, mora osigurati da najveće dopušteno radno vrijeme u jednoj

godini, uključujući i dio vremena dežurstva koji se uzima u obzir kod izračuna kumulativnih sati na dužnosti, ne prelazi 2 000 sati.

(3) Najveće dopušteno radno vrijeme u jednoj godini se mora, koliko god je to moguće, ravnomjerno rasporediti tijekom cijele godine.

(4) Zračni prijevoznik, mora voditi računa o tome da član posade zrakoplova ne smije obavljati dužnosti člana posade zrakoplova ukoliko njegovo ukupno vrijeme leta tijekom perioda od 12 mjeseci prelazi 900 sati.

Ograničenje trajanja vremena leta i radnog vremena

Članak 7.

(1) Zračni prijevoznik mora osigurati da ukupan broj sati provedenih na dužnosti (total duty time) za članove posade zrakoplova ne smije prijeći:

(a) 190 sati tijekom bilo kojih 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je više moguće, ravnomjerno tijekom tog perioda i

(b) 60 sati tijekom bilo kojih 7 uzastopnih dana.

(2) Zračni prijevoznik mora osigurati da ukupno vrijeme leta (total block time) svakog člana posade zrakoplova ne smije prijeći:

(a) 900 sati tijekom kalendarske godine;

(b) 100 sati tijekom bilo kojih 28 uzastopnih dana.

Najveće dopušteno dnevno trajanje vremena letačke dužnosti

Članak 8.

(1) Najveće dopušteno dnevno trajanje vremena letačke dužnosti (maximum daily FDP) je 13 sati.

(2) Najveće dopušteno dnevno trajanje vremena letačke dužnosti se smanjuje za 30 minuta po svakom sektoru od trećeg pa na dalje s maksimalnim smanjenjem od dva sata.

(3) Kada vrijeme letačke dužnosti (Flight Duty Period – FDP) (u daljnjem tekstu FDP) počinje u cirkadijskom periodu najveće dopušteno dnevno trajanje letačke dužnosti će se smanjiti za vrijeme koje ulazi u taj period, a najviše za dva sata. Kada FDP završava u cirkadijskom periodu, ili u cijelosti obuhvaća cirkadijski period, tada će se najveće dopušteno dnevno trajanje FDP-a smanjiti za 50% vremena koje ulazi u taj period.

(4) Najveće dopušteno dnevno trajanje FDP-a može se planirano produžiti:

(a) odlukom zračnog prijevoznika za najviše jedan sat; ili

(b) dijeljenim radnim vremenom (split duty); ili

(c) uvećanom letačkom posadom (augmented flight crew).

(5) Produženje nije dozvoljeno za osnovno vrijeme letačke dužnosti (basic FDP)

koje obuhvaćaju 6 ili više sektora.

(6) Najviše su dozvoljena dva produženja u bilo kojih 7 uzastopnih dana.

(7) Kada FDP ulazi u cirkardijski period do najviše dva sata, produženje je ograničeno na najviše 4 sektora. U slučaju kada FDP ulazi u cirkardijski period za više od dva sata, produženje je ograničeno na najviše 2 sektora.

(8) Kada se planira produženje FDP-a, odmor prije i nakon leta se povećava za dva sata ili se odmor nakon leta povećava za četiri sata. Kada se produženje primjenjuje na uzastopni FDP, odmor prije i poslije leta između dvije operacije će se koristiti uzastopno.

(9) Kada produženo FDP započinje u periodu između 22:00 i 04:59 sata, zračni prijevoznik mora ograničiti FDP na najviše 11:45 sati.

(10) Na dugolinijskim letovima FDP se može produžiti članovima kabinske posade, s razlikom u vremenu javljanja u odnosu na članove letačke posade, ali ta razlika ne smije biti veća od jedan sat.

(11) Zračni prijevoznik mora planirati red letenja tako da letovi završavaju unutar dopuštenog FDP-a. Kada stvarne operacije traju dulje od najviše dopuštenog FDP-a u više od 33% letova u tom redu letenja za tu sezonu, zračni prijevoznik mora poduzeti odgovarajuće mjere kako bi uskladio red letenja ili planiranje posada.

(12) Zračni prijevoznik u mora Operativnom priručniku odrediti vremena javljanja na dužnost, koja realno odražavaju potrebno vrijeme za predpoletne dužnosti vezane uz sigurnost.

(13) Standardno vrijeme javljanja na dužnost prije leta je 1 sat. Predpoletne dužnosti su dio FDP-a, a 30 minuta se mora osigurati za poslijeletne dužnosti koje se računaju kao vrijeme na dužnosti. Vrijeme provedeno između javljanja na dužnost prije leta i završetak poslijeletnih dužnosti određuje dužinu vremena odmora koji slijedi.

(14) Odredbe ovoga članka ne primjenjuje se na jedno-pilotske operacije i na letove u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći (Emergency Medical Service – EMS).

Obveza dežurstva (standby duty)

Članak 9.

(1) Zračni prijevoznik mora članove posade unaprijed obavijestiti u rasporedu letenja o vremenu početka, završetka i vrsti obveze dežurstva.

(2) Početak obveze dežurstva određuje koliki će biti dopušteni FDP, osim kada stvarni FDP ne započinje u uvjetima koji su restriktivniji, pa će se tada to ograničenje primjenjivati.

(3) Kada se obveza dežurstva provodi kod kuće, ili u odgovarajućem smještaju koje je osigurao zračni prijevoznik, tijekom perioda između 22:00 i 08:00 sati po lokalnom vremenu, a članu posade je obavijest o vremenu javljanja na dužnost dana do dva sata ranije, dopušteni FDP započinje u vrijeme javljanja na određenom mjestu javljanja.

- (4) Ako je član posade pozvan s obveze dežurstva, obveza dežurstva će prestati kada se ta osoba javi na određenu poziciju javljanja.
- (5) Ako je član posade pozvan s obveze dežurstva da bi započeo FDP prije navršenih 6 sati obveze dežurstva tada će ukupno dopušteno vrijeme dužnosti biti zbroj ukupnog vremena provedenog na dežurstvu i dopuštenog FDP-a.
- (6) Ako je član posade opozvan s obveze dežurstva da bi započeo FDP nakon navršenih 6 ili više sati obveze dežurstva, tada će ukupno dopušteno vrijeme dužnosti biti zbroj ukupnog vremena provedenog na dežurstvu i dopuštenog FDP, umanjenog za trajanje dežurstva koje je odrađeno preko 6 sati.
- (7) Pola od ukupnog vremena provedenog na dežurstvu, ukoliko član posade nije pozvan na dužnost, uzima se u obzir prilikom računanja kumulativnih sati na dužnosti.
- (8) Najveće dopušteno trajanje obveze dežurstva je – 12 sati unutar jednog perioda dužnosti.
- (9) Nakon završetka obveze dežurstva, tijekom kojeg član posade nije pozvan na izvršenje letačke dužnosti mora mu se osigurati odmor, prije početka sljedeće dužnosti, u trajanju koje nije manje od 12 sati. Slično, nakon završetka perioda dostupnosti, mora proteći najmanje deset sati prije početka sljedeće dužnosti.
- (10) Na opravdan i argumentiran zahtjev zračnog prijevoznika, i uz suglasnost zainteresiranih strana, Agencija može odobriti dopušteno trajanje obveze dežurstva drugačijeg od onog navedenog u stavku 8. ovoga članka.

Dežurstvo na aerodromu (airport standby)

Članak 10.

- (1) Član posade zrakoplova je na dežurstvu na aerodromu (airport standby) od trenutka javljanja na određenom mjestu javljanja do kraja najavljenog vremena dežurstva.
- (2) Vrijeme dežurstva provedeno na aerodromu se u potpunosti uzima u obzir prilikom računanja kumulativnih sati na dužnosti.
- (3) Kada je član posade na dežurstvu na aerodromu, u neposrednoj spremnosti, za preuzimanje letačke dužnosti, tada dopušteni FDP započinje vremenom javljanja na dežurstvo.
- (4) Kada nakon dežurstvu na aerodromu ne slijedi FDP, minimalni odmor koji nakon toga slijedi mora trajati najmanje koliko i minimalni odmor propisan ovim Pravilnikom.
- (5) Zračni prijevoznik mora članovima posade zrakoplova za vrijeme dežurstva na aerodromu osigurati udobno i mirno mjesto zatvoreno za javnost.

Vrijeme putovanja (traveling time)

Članak 11.

- (1) Vrijeme putovanja, osim onog provedenog na pozicioniranju, ne računa se kao

dužnost (duty).

(2) Ukoliko vrijeme putovanja od kuće do aerodroma polaska prelazi 1sat i 30 minuta, tada član posade zrakoplova mora organizirati privremeni smještaj u blizini domaće baze (home base) zračnog prijevoznika.

(3) Kada se od člana posade zrakoplova zahtijeva da putuje od svoje kuće na aerodrom koji nije domaća baza, tada će se svako vrijeme putovanja, preko vremena putovanja od kuće do domaće baze, računati kao pozicioniranje.

Pozicioniranje

Članak 12.

(1) Vrijeme provedeno na pozicioniranju računa se kao vrijeme dužnosti (duty).

(2) Pozicioniranje nakon javljanja na dužnost, a prije operativnog sektora, uračunava se u FDP, ali se ne računa kao sektor.

(3) Kada pozicioniranje slijedi nakon operativnog sektora, ono se ubraja u izračun minimalnog odmora propisanog člankom 15. ovoga Pravilnika.

Godišnji odmor

Članak 13.

(1) Članovi posade zrakoplova imaju pravo na plaćeni godišnji odmor u trajanju od najmanje četiri tjedna ili na razmjerni dio godišnjeg odmora ukoliko je trajanje radnog odnosa manje od 1 godine.

(2) Minimalni period plaćenog godišnjeg odmora ne smije se zamijeniti s nekim drugim oblikom naknade, osim u slučaju prekida radnog odnosa.

Slobodni dani

Članak 14.

Zračni prijevoznik mora osigurati da svi članovi posade zrakoplova imaju pravo na slobodne dane oslobođene od svih dužnosti i dežurstva, o kojima ih je ranije pismeno obavijestio, kako slijedi:

– najmanje sedam lokalnih dana svakog kalendarskog mjeseca, u koje se može uračunati propisano obvezno vrijeme odmora;

– najmanje 96 lokalnih dana u svakoj kalendarskoj godini, u koje se može uračunati propisano obvezno vrijeme odmora.

Odmor

Članak 15.

(1) Minimalno vrijeme odmora koje zračni prijevoznik mora osigurati prije početka FDP-a u domaćoj bazi mora biti najmanje onoliko koliko je trajala prethodna dužnost ili 12 sati, što je duže.

(2) Minimalno vrijeme odmora koje je zračni prijevoznik dužan osigurati članovima posade zrakoplova prije početka FDP-a izvan domaće baze mora biti najmanje onoliko koliko je trajala prethodna dužnost ili 10 sati, što je duže. Kada je posada zrakoplova izvan domaće baze zračni prijevoznik mora osigurati mogućnost spavanja od minimalno 8 sati, ne uključujući vrijeme putovanja i vrijeme potrebno za ostale fiziološke potrebe.

(3) Zračni prijevoznik mora osigurati da se efekti razlike vremenskih zona na članove posade zrakoplova kompenziraju s dodatnim odmorom.

(4) Zračni prijevoznik mora osigurati da se minimalno vrijeme odmora periodički povećava do tjednog odmora, tj. do 36-satnog odmora uključujući dvije lokalne noći, na način da nikada između kraja prethodnog tjednog odmora i početka sljedećeg tjednog odmora ne prođe više od 168 sati. U izuzetnim slučajevima, Agencija može donijeti odluku o tome da druga lokalna noć započne u 20:00, ukoliko je tjedni odmor trajao najmanje 40 sati.

Produženje trajanja letačke dužnosti zbog odmora između letova (extended FDP by split duty)

Članak 16.

(1) Kada se FDP sastoji od dva ili više sektora, od kojih jedan može biti putovanje u svrhu pozicioniranja koje se računa kao sektor, a odvojeni su odmorom koji je manji od minimalno propisanog vremena odmora, FDP se može produžiti kako slijedi:

Tablica 1.

Trajanje prekida	Najveće dopušteno produženje FDP-a
manje od 3 sata	nije dozvoljeno
od 3 sata do 9 sati i 59 minuta	period jednak polovini vremena trajanja prekida

(2) Vrijeme odmora ne uključuje vrijeme za neposredne poslijetne i predpoletne dužnosti u trajanju od najmanje 30 minuta. Vrijeme za neposredne poslijetne i predpoletne dužnosti određuje zračni prijevoznik. Kada je vrijeme odmora 6 sati ili kreće, dovoljno je osigurati mirno i udobno mjesto, nedostupno javnosti. Odgovarajući smještaj se mora osigurati ako je vrijeme odmora duže od 6 uzastopnih sati, odnosno ako traje 3 sata ili više u vremenu između 22:00 i 06:00 sati po lokalnom vremenu.

(3) Ako se odmor odvija u zrakoplovu na zemlji, zračni prijevoznik mora u Operativnom priručniku definirati minimalne standarde buke, temperature, svijetla i ventilacije zraka. U tom slučaju posada mora imati adekvatnu kontrolu temperature i ventilacije zraka u zrakoplovu. Putnici ne smiju biti u zrakoplovu.

Nepredviđene okolnosti na aktualnom letu – diskrecija zapovjednika

zrakoplova

Članak 17.

(1) U nepredvidivim okolnostima i uz pojačan nadzor glede primjene odredaba ovoga članka, ograničenja FDP-a, vremena dužnosti i vremena odmora mogu se izmijeniti. Takve izmjene moraju biti prihvaćene od strane zapovjednika zrakoplova nakon konzultiranja s ostalim članovima posade zrakoplova i moraju biti u skladu sa sljedećim odredbama:

(a) najveći dopušteni dnevni FDP iz članka 8., stavka 1. ovoga Pravilnika ne može se produžiti za više od dva sata, osim u slučaju uvećane letačke posade, kada se najveći dopušteni FDP može produžiti za najviše 3 sata.

(b) ako u zadnjem sektoru (final sector) unutar FDP-a, zbog nepredvidivih okolnosti nakon polijetanja, dođe do prekoračenja dozvoljenog produženja FDP-a, let se može nastaviti prema planiranom određištju ili alternaciji. U tom slučaju, odmor koji slijedi nakon FDP-a može se smanjiti, ali nikada ne smije biti manji od odmora propisanog člankom 15. stavak 1. ovoga Pravilnika.

(2) Zapovjednik zrakoplova može, u posebnim okolnostima koje bi mogle dovesti do ozbiljnog zamora posade i nakon konzultiranja s ostalim članovima posade zrakoplova iskoristiti svoje diskreciono pravo i skratiti stvarni FDP i/ili produžiti vrijeme odmora u cilju eliminiranja štetnog utjecaja na sigurnost leta.

(3) Zapovjednik zrakoplova mora u slučaju produženja vremena letačke dužnosti ili skraćanja odmora na temelju diskrecionog prava podnijeti izvještaj zračnom prijevozniku.

(4) Kada produženje vremena letačke dužnosti ili smanjenje odmora premašuje jedan sat, zračni prijevoznik je dužan kopiju izvještaja sa svojim komentarima, dostaviti Agenciji u roku od 28 dana.

(5) Izvještaj o korištenju diskrecijskog prava zapovjednika zrakoplova o produženju FDP-a i/ili vremena leta mora sadržavati podatke navedene na obrascu CDR-01, koji se nalazi u Dodatku 1 ovoga Pravilnika.

(6) Izvještaj o korištenju diskrecijskog prava zapovjednika zrakoplova o skraćanju FDP-a mora sadržavati podatke navedene na obrascu CDR-02, koji se nalazi u Dodatku 2 ovoga Pravilnika.

Kumulativni sati na dužnosti (cumulative duty hours)

Članak 18.

(1) Prilikom računanja ukupnog radnog vremena (cumulative totals) sati provedeni na dužnosti (duty hours) uzet će se u potpunosti (100%) za:

(a) vrijeme na dužnosti i vrijeme letačke dužnosti, plus poslijeletne dužnosti koje slijede;

(b) sve obveze dežurstva, izuzev onih navedenih u stavku 2. ovoga članka;

(c) vrijeme provedeno u pozicioniranju.

(2) Prilikom računanja ukupnog radnog vremena (cumulative totals) sati provedeni na dežurstvu računat će se kao pola vremena na dužnosti (50%):

(a) za obvezu dežurstva, kada je posada obaviještena o tome 1 sat prije javljanja na dužnost.

(b) kada se obveza dežurstva kod kuće ili u odgovarajućem smještaju osiguranom od strane zračnog prijevoznika, gdje član posade može imati neometani odmor, provodi tijekom perioda između 22:00 i 08:00 po lokalnom vremenu, a tijekom tog perioda nije pozvan na dužnost.

Zapisi o radnom vremenu, vremenu letačke dužnosti i vremenu odmora

Članak 19.

(1) Zračni prijevoznik mora voditi zapise koji moraju uključiti sljedeće podatke:

(a) vrijeme leta;

(b) početak, trajanje i kraj svake dužnosti ili FDP-a; i

(c) vrijeme odmora i slobodne dane.

(2) Zapisi iz stavka 1. ovoga članka moraju se čuvati najmanje 15 kalendarskih mjeseci od datuma zadnjeg upisa.

(3) Preslike zapisa iz stavka 1. ovoga članka moraju biti dostupne posadi na njihov zahtjev.

(4) Ukoliko zapisi koje je zračni prijevoznik dužan voditi prema stavku 1. ovoga članka ne uključuju sva vremena letačke dužnosti, vremena na dužnosti i vremena odmora pojedinog člana posade zrakoplova, taj član mora voditi osobni zapis s podacima iz stavka 1. ovoga članka.

(5) Zapisi iz stavka 4. ovoga članka moraju se voditi na obrascu FDR-01, koji se nalazi u Dodatku 3 ovoga Pravilnika i moraju se čuvati najmanje 15 kalendarskih mjeseci od datuma zadnjeg upisa.

(6) Član posade zrakoplova mora prezentirati svoj zapis, na zahtjev bilo kojeg zračnog prijevoznika koji ga zapošljava, prije nego započne letačku dužnost.

(7) Zračni prijevoznik mora posebno čuvati sve izvještaje o korištenju diskrecionog prava zapovjednika zrakoplova o produženju FDP-a, vremena leta i skraćanju vremena odmora, najmanje 6 mjeseci nakon događaja.

(8) Svi zapisi o radnom vremenu članova posade zrakoplova moraju biti dostupni Agenciji, ukoliko ona to zahtijeva.

Izuzeca

Članak 20.

(1) Agencija može privremeno, na razdoblje ne duže od tri mjeseca, odobriti odstupanja od odredaba ovoga Pravilnika preuzetih iz Pododjeljka Q, Dodatka III Pravilnika iz članka 30. stavka 2. ovoga Pravilnika, uz konzultacije sa zainteresiranim stranama. Zračni prijevoznik, u tom slučaju, mora Agenciji pružiti

dokaze o odgovarajućem operativnom iskustvu i uzimajući u obzir druge relevantne faktore dokazati uspostavu jednakovaljane razine sigurnosti.

(2) Odstupanja od stavka 1. ovoga članka zračni prijevoznik mora na odgovarajući način vrednovati.

(3) Agencija može, bez vremenskog ograničenja, odobriti odstupanja od odredaba ovoga Pravilnika koje se ne temelje na Pododjeljku Q, Dodatka III Pravilnika iz članka 30. stavka 2. ovoga Pravilnika. Zračni prijevoznik, u tom slučaju, mora Agenciji obrazložiti razloge zahtjeva za izuzećem.

Mjere zaštite na radu

Članak 21.

(1) Zračni prijevoznik mora omogućiti članovima posade zrakoplova koji su kod njega zaposleni zaštitu zdravlja i zaštitu na radu, u skladu s prirodom njihovog posla.

(2) Članovima posade zrakoplova moraju u svakom trenutku biti dostupne odgovarajuće zdravstvene službe ili objekti te službe ili objekti zaštite na radu vezane za njihovu sigurnost i zdravlje.

Zdravstveni pregled

Članak 22.

(1) Zračni prijevoznik mora osigurati da članovi posade zrakoplova prije preuzimanja dužnosti imaju pravo na, za njih, besplatan zdravstveni pregled i nakon toga u redovitim intervalima, ovisno o tome o kojem se članu posade zrakoplova radi.

(2) Podaci sa zdravstvenog pregleda iz stavka 1. ovoga članka su povjerljivi i ne smiju se otkrivati niti jednoj drugoj osobi bez pisane suglasnosti člana posade zrakoplova o kojem se radi.

(3) Zdravstveni pregledi iz stavka 1. ovoga članka nisu ni u kakvoj vezi s pregledima koji se obavljaju radi stjecanja i produžavanja valjanosti dozvola i ovlaštenja, i mogu se obavljati u sklopu zdravstvenog sustava.

(4) Ovlaštene osobe koje obavljaju procjenu zdravstvene sposobnosti iz stavka 1. ovog članka mogu savjetovati poslodavca o pitanjima vezanim za zdravstvene probleme pojedinog člana posade zrakoplova za koje liječnik smatra da su povezani s činjenicom da taj član posade zrakoplova radi noću.

(5) U slučaju kada ovlaštena osoba koja obavlja liječničke preglede tako savjetuje poslodavca u skladu sa stavkom 4. ovoga članka, poslodavac će tog člana posade zrakoplova premjestiti, kad god je to moguće, na druge mobilne ili nemobilne dnevne poslove za koje je sposoban.

(6) Svi podaci koji su u vezi sa specifičnostima radnog okruženja članova posade zrakoplova moraju biti dostupni Agenciji, ukoliko zatraži te podatke.

Prehrana

Članak 23.

Zračni prijevoznik mora osigurati i mogućnost prehrane (obrok i piće) kako ne bi došlo do smanjenja sposobnosti članova posade zrakoplova, posebno u slučaju kada FDP prelazi 6 sati.

Ograničenja letenja u poljoprivredi

Članak 24.

(1) Vrijeme leta člana posade zrakoplova, koji prilikom letenja obavlja usluge u poljoprivredi i šumarstvu, tijekom 24 sata smije iznositi najviše 6 sati, pri čemu radno vrijeme smije trajati najviše 12 sati tijekom 24 sata.

(2) Član posade zrakoplova smije tijekom radnog vremena obaviti najviše 45 uzlijetanja, ako ih obavlja kao jedinstvenu obavezu, odnosno 60 uzlijetanja ako ih obavlja u podijeljenoj obavezi.

(3) Dnevni odmor člana posade zrakoplova mora trajati neprekidno najmanje 12 sati.

(4) Ukupno tjedno vrijeme leta ne smije prelaziti 28 sati, s time da tijekom 30 uzastopnih dana iznosi najviše 85 sati, odnosno 900 sati tijekom 12 uzastopnih mjeseci.

Ograničenja letenja za potrebe potrage i spašavanja

Članak 25.

(1) Vrijeme letenja člana posade zrakoplova, koji leti za potrebe potrage i spašavanja, tijekom 24 sata smije iznositi najviše 6 sati, pri čemu radno vrijeme smije trajati najviše 12 sati tijekom 24 sata.

(2) Dnevni odmor člana posade zrakoplova mora trajati neprekidno najmanje 12 sati.

(3) Ukupno tjedno vrijeme leta ne smije prelaziti 28 sati, s time da tijekom 30 uzastopnih dana iznosi najviše 85 sati, odnosno 900 sati tijekom 12 uzastopnih mjeseci.

Ograničenja prilikom osposobljavanja za stjecanje dozvola privatnih (sportskih), profesionalnih i prometnih pilota

Članak 26.

(1) Ukupno vrijeme leta instruktora letenja prilikom osposobljavanja za stjecanje dozvola privatnih (sportskih), profesionalnih i prometnih pilota tijekom 24 sata smije iznositi najviše 8 sati, pri čemu radno vrijeme smije trajati najviše 12 sati tijekom 24 sata.

(2) Instruktor letenja tijekom radnog vremena prilikom osposobljavanja za stjecanje dozvola privatnih (sportskih) i profesionalnih pilota smije obaviti najviše 40 uzlijetanja, a prilikom osposobljavanja za stjecanje dozvola prometnih pilota smije obaviti najviše 15 uzlijetanja. Dnevni odmor mora trajati najmanje 12 sati neprekidno.

(3) Ukupno vrijeme leta ne smije prelaziti 85 sati tijekom 30 uzastopnih dana, odnosno 900 sati tijekom 12 uzastopnih mjeseci. Radno vrijeme ne smije prelaziti 2 000 sati tijekom 12 uzastopnih mjeseci.

Ograničenja prilikom obavljanja panoramskih letova

Članak 27.

(1) Ukupno FDP ne smije biti veće od 10 sati. Ovo vrijeme se može produžiti na najviše 12 sati samo u svrhu pozicioniranja zrakoplova iz/u bazu.

(2) Pilot smije provesti najviše 7 sati za komandama zrakoplova u vremenu trajanja letačkih dužnosti. Ovo vrijeme se može produžiti za najviše 2 sata samo u svrhu pozicioniranja zrakoplova iz/u bazu.

(3) Najveće dopušteno neprekidno vrijeme za komandama bez prekida je 3 sata. Tijekom ukupnog vremena letačke dužnosti pilot mora imati prekide ne kraće od 30 minuta, a ukupno vrijeme trajanja prekida tijekom vremena letačke dužnosti zračni prijevoznik mora definirati u skladu sa sljedećim zahtjevima:

Tablica 2.

Vrijeme letačke dužnosti – FDP	Najmanje ukupno trajanje prekida:
manje od 3 sata	30 minuta
između 3 i 6 sati	1 sat
između 6 i 8 sati	1 sat i 30 minuta
preko 8 sati	2 sata

(4) Po završetku FDP-a član letačke posade mora imati odmor od najmanje 12 sati.

Dodaci

Članak 28.

Dodaci 1, 2 i 3 tiskani su uz ovaj Pravilnik i čine njegov sastavni dio.

Prijelazne i završne odredbe

Članak 29.

Danom stupanja na snagu ovoga Pravilnika prestaje vrijediti Pravilnik o radnom vremenu članova posade zrakoplova («Narodne novine», broj 54/07).

Stupanje na snagu

Članak 30.

(1) Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objave u »Narodnim novinama«.

(2) Nakon njegovog stupanja na snagu, neće se primjenjivati odredbe ovoga Pravilnika koje su u suprotnosti s odredbama Pododjeljka Q, Dodatka III Pravilnika o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (»Narodne novine«, broj 117/09).

Klasa: 011-01/09-02/57

Urbroj: 530-09-09-02

Zagreb, 2. listopada 2009.

Ministar
mora, prometa i infrastrukture
Božidar Kalmeta, v. r.

DODATAK 1.

IZVJEŠTAJ O KORIŠTENJU DISKRECIJSKOG PRAVA ZAPOVJEDNIKA ZRAKOPLOVA O PRODUŽENJU VREMENA LETAČKE DUŽNOSTI I/ILI VREMENA LETA

**COMMANDER'S DISCRETION REPORT – EXTENSION OF FLYING
DUTY PERIOD/FLYING HOURS**

PART A Operator _____ Aircraft Type _____
 Flight Number _____ Commander _____
 Date _____

NOTE: If discretion exercised for part crew or individuals state name(s) and operating capacity below.

PART B Voyage Details

1 Crew acclimatised YES / NO _____

2 Length of preceding rest Hrs..... Mins.....

3 Allowable FDP _____

4 Split duty: actual time off time on Credit.....

5 In-flight relieve: rest taken bunk/seat Credit.....

6 Revised allowable FDP

Voyage Details						
	Schedule (Planned)			Actual		
	Place	UTC	Local		UTC	Local
Duty to start				Duty started		
Depart				Departed		
Arrive				Arrived		
Depart				Departed		
Arrive				Arrived		
Depart				Departed		
Arrive				Arrived		
Depart				Departed		
Arrive				Arrived		
Depart				Departed		
Arrive				Arrived		
FDP to end				FDP ended		
				Actual FDP		

Amount of Commander's Discretion Exercised Hrs Min.....

Maximum Flying Hours Permitted in 28 days/1 year period. Hours Flown.....

Signed
Date

Operator's Remark / Action Taken

Signed
Date

Forwarded to CAA

DODATAK 2.

**IZVJEŠTAJ O KORIŠTENJU DISKRECIJSKOG PRAVA
ZAPOVJEDNIKA ZRAKOPLOVA O SKRAĆENJU VREMENA**

COMMANDER'S DISCRETION REPORT – REDUCTION OF REST	
NOTE: All times to be recorded as date / time six-figure groups, expressed in both UTC and Local time.	
PART A	Operator Flight Number Date
	Aircraft Type Commander
NOTE: If discretion exercised for part crew or individuals state name(s) and operating capacity below.	
PART B:	Last duty started Last duty ended Rest earned Calculated earliest next available Actual start of next FDP Rest period reduced by Crew affected:
	UTC / Local UTC / Local Hours UTC / Local UTC / Local
PART C	Commander's Report
	Signed..... Date.....
Operator's Remarks / Action Taken	
	Signed..... Date.....
	Forwarded to CAA File

Obrazac CDR - 2

DODATAK 3.

ZAPIS O VREMENIMA LETENJA I DUŽNOSTI

