

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 83/2014

(2014. gada 29. janvāris),

ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 8. panta 5. punktu,

tā kā:

- (1) Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju, ar kurām aizstāja Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 ⁽³⁾ III pielikumu, izņemot Q apakšdaļu attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām.
- (2) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 22. panta 2. punktu īstenošanas noteikumos par lidojuma laika, darba laika un atpūtas laika prasībām sākotnēji būtu jāiekļauj visi Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšdaļas svarīgākie noteikumi, ņemot vērā jaunākos zinātnes un tehnikas atzinumus.
- (3) Šī regula ir īstenošanas pasākums, kas minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 8. panta 5. punktā un 22. panta 2. punktā, tāpēc Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšdaļa būtu jāsvīturo saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 69. panta 3. punktu. Tomēr Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšdaļu būtu jāturpina piemērot, līdz beidzas šajā regulā paredzētie pārejas periodi un attiecībā uz ekspluatācijas veidiem, kuriem nav noteikti īstenošanas pasākumi.
- (4) Šī regula neskar ierobežojumus un minimālās prasības, kas jau noteiktas ar Padomes Direktīvu 2000/79/EK ⁽⁴⁾, jo īpaši noteikumus attiecībā uz darba laiku un brīvdienām, kas vienmēr ir jāievēro attiecībā uz civilās aviācijas mobilajiem darba ņēmējiem. Šīs regulas noteikumi, kā arī citi atbilstīgi šai regulai apstiprinātie noteikumi nav paredzēti, lai pamatotu jebkādu mobilo darba ņēmēju pašreizējo drošības līmeņu pazemināšanos. Šīs regulas noteikumi neliedz pieņemt un neskar tādu valstu sociālo

tiesību normu ieviešanu un kolektīvo darba līgumu noslēgšanu, kas nodrošina labākus darba apstākļus, kā arī veselības aizsardzības un darba drošības nosacījumus.

- (5) Dalībvalstis drīkst paredzēt atkāpi vai atšķirību no šīs regulas vai attiecīgi no saistītajām sertifikācijas specifikācijām, piemērojot noteikumus, kuri paredz tādu drošības līmeni, kas nav zemāks par šīs regulas noteikumos paredzēto, lai labāk ievērotu konkrētus valstu apsvērumus vai ekspluatācijas prakses. Par atkāpēm vai atšķirībām no šīs regulas jāpaziņo un tās jāveic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. un 22. pantu, kas nodrošina pārredzamus un nediskriminējošus lēmumus, kuru pamatā ir objektīvi kritēriji.
- (6) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk – “Aģentūra”) sagatavoja īstenošanas noteikumu projektu un iesniedza to kā atzinumu ⁽⁵⁾ Komisijai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. panta 1. punktu.
- (7) Tādēļ Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai tajā iekļautu lidojuma un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.
- (8) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantam pievieno šādu 6. punktu:

“6. “Gaisa taksometru pārvaldājumi” lidojuma laika un darba laika ierobežojumu ziņā ir komerciāli gaisa pārvaldājumi, kas nav plānveida un ko veic pēc pieprasījuma ar lidmašīnām, kuru maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija (MOPSC) ir 19 vai mazāka.”;

⁽¹⁾ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 302, 1.12.2000., 57. lpp.

⁽⁵⁾ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2012. gada 28. septembra Atzinums Nr. 04/2012 par regulu, ar kuru izveido īstenošanas noteikumus par lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām (FTL) komerciālajos aviopārvaldājumos (CAT) ar lidmašīnām: (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf>).

2) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Lidojuma laika ierobežojumi

1. Attiecībā uz komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām piemēro III pielikuma FTL apakšdaļu.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, attiecībā uz gaisa taksometru, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un viena pilota apkalpes veiktajiem komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām piemēro Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punktu, Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšdaļu un saistītos valstu piemērotos atbrīvojumus, kuru pamatā ir kompetento iestāžu veikts drošības riska novērtējums.

3. Komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar helikopteriem jāievēro valsts noteiktās prasības.”;

3) regulā iekļauj šādu 9.a pantu:

“9.a pants

Aģentūra pastāvīgi izvērtē efektivitāti II un III pielikumā ietvertajām prasībām par lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtu. Ne vēlāk kā 2019. gada 18. februārī Aģentūra iesniedz pirmo ziņojumu par šā izvērtējuma rezultātiem.

Ziņojumā iekļauj zinātniskos atzinumus, pamatojot ziņojumu ar ekspluatācijas datiem, kas ilgtermiņā ar dalībvalstu palīdzību apkopotī pēc šīs regulas piemērošanas dienas.

Šā panta pirmajā daļā minētajā ziņojumā novērtē ietekmi uz gaisa kuģa apkalpes modrību, aplūkojot vismaz šādus aspektus:

- vairāk nekā 13 stundu ilga darba laika ietekme labvēlīgākajā dienas laikā,
- vairāk nekā 10 stundu ilga darba laika ietekme mazāk labvēlīgā dienas laikā,
- vairāk nekā 11 stundu ilga darba laika ietekme uz apkalpes locekļiem nezināmā aklimatizācijas stadijā,
- dienesta pienākumi, kas iekļauj augstu sektoru līmeni (vairāk par 6),
- papildu dienesta pienākumi, piemēram, dežūra vai rezervācija, pēc kuras paredzēts lidojums,
- diennakts ritmu traucējoši grafiki.”;

4) regulas II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu;

5) regulas III pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Regulu piemēro no 2016. gada 18. februāra.

Atkāpjoties no otrās daļas, dalībvalstis var izlemt līdz 2017. gada 17. februārim piemērot nevis Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma ORO.FTL.205. punkta e) apakšpunktu, bet turpināt piemērot spēkā esošos valstu noteikumus par atpūtu lidojuma laikā.

Ja dalībvalsts piemēro trešās daļas noteikumus, tai par to jāinformē Komisija un Aģentūra un jāapraksta šīs atkāpes iemesli un ilgums, kā arī īstenošanas programma ar paredzētajiem pasākumiem un to īstenošanas laiku.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2014. gada 29. janvārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikumā iekļauj šādu ARO.OPS.230. punktu un ARO.OPS.235. punktu:

“ARO.OPS.230 Diennakts ritmu traucējošu grafiku noteikšana

Lidojuma laika ierobežojumu nolūkā kompetentā iestāde, ievērojot III pielikuma ORO.FTL.105. punktā norādītās terminu “agra tipa” un “vēla tipa” definīcijas, nosaka, kurš no abiem diennakts ritmu traucējošo grafiku veidiem piemērojams visiem kompetentās iestādes uzraudzītajiem komerciālo gaisa pārvadājumu ekspluatantiem.

ARO.OPS.235 Individuālu lidojuma laika specififikācijas shēmu apstiprināšana

- a) Kompetentā iestāde apstiprina lidojuma laika specififikācijas shēmas, ko ierosinājuši komerciālo gaisa pārvadājumu ekspluatanti, ja ekspluatants ir pierādījis atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās III pielikuma FTL apakšdaļai.
 - b) Ja ekspluatanta ierosinātā lidojuma laika specififikācijas shēma atšķiras no Aģentūras izdotajām piemērojamajām sertifikācijas specififikācijām, kompetentā iestāde piemēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 22. panta 2. punktā aprakstīto procedūru.
 - c) Ja ekspluatanta ierosinātajā lidojuma laika specififikācijas shēmā ir atkāpes no piemērojamajiem īstenošanas noteikumiem, kompetentā iestāde piemēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. panta 6. punktā aprakstīto procedūru.
 - d) Apstiprinātajām atšķirībām vai atkāpēm pēc to piemērošanas jāveic izvērtēšana, lai noteiktu, vai šīs atšķirības vai atkāpes nav jāapstiprina vai jāgroza. Kompetentā iestāde un Aģentūra veic neatkarīgu novērtējumu, kura pamatā ir ekspluatanta sniegtā informācija. Novērtējumam jābūt samērīgam, pārredzamam un balstītam uz zinātniskiem principiem un pieredzi.”
-

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumam pievieno šādu FTL apakšdaļu:

“FTL APAKŠDAĻA

LIDOJUMA UN DARBA LAIKA IEROBEŽOJUMI UN ATPŪTAS PRASĪBAS

1. IEDAĻA

Vispārīgie jautājumi**ORO.FTL.100 Darbības joma**

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāizpilda ekspluatantam un tā gaisa kuģa apkalpes locekļiem attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām apkalpes locekļiem.

ORO.FTL.105 Definīcijas

Šajā apakšdaļā izmanto šādas definīcijas:

- 1) “aklimatizējies” – stadija, kad gaisa kuģa apkalpes locekļa diennakts bioloģiskais ritms ir sinhronizējies ar vietas, kur apkalpes loceklis atrodas, laika zonu. Tiek uzskatīts, ka apkalpes loceklis ir aklimatizējies laika zonai ar divu stundu novirzi no izlidošanas vietas vietējā laika. Ja vietējais laiks darba sākšanas vietā par vairāk nekā divām stundām atšķiras no vietējā laika nākamā darba sākšanas vietā, apkalpes locekļa aklimatizāciju izvērtē atbilstīgi 1. tabulā norādītajām vērtībām, lai aprēķinātu maksimālo dienas lidojuma apkalpes darba laiku.

1. tabula

Laika starpība (h) starp atskaites laiku un vietējo laiku vietā, kur apkalpes loceklis sāk nākamo darbu	Laiks, kas pagājis kopš ziņošanas pēc atskaites laika				
	< 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” – apkalpes loceklis ir aklimatizējies vietējam laikam izlidošanas laika zonā,

“D” – apkalpes loceklis ir aklimatizējies vietējam laikam vietā, kur apkalpes loceklis sāk nākamā darba izpildi, un

“X” – apkalpes loceklis ir nezināmā aklimatizācijas stadijā;

- 2) “atskaites laiks” – vietējais laiks ziņošanas punktā laika zonā, kas par divām stundām atšķiras no vietējā laika vietā, kur apkalpes loceklis ir aklimatizējies;
- 3) “izmitināšanas vieta” – dežūru un dalītu dienesta pienākumu gadījumā klusa un ērta vieta, kas nav pieejama plašākai sabiedrībai, kur ir apgaismojuma un temperatūras regulēšanas iespējas, kas ir aprīkota ar vajadzīgajām mēbelēm, kur apkalpes loceklis var izgulēties, un kas ir pietiekami ietilpīga, lai tajā vienlaikus izmitinātu visus apkalpes locekļus un nodrošinātu viņu piekļuvi pārtikai un dzērieniem;
- 4) “piemērota izmitināšanas telpa” – dežūru, dalītu dienesta pienākumu un atpūtas gadījumā atsevišķa katram apkalpes loceklim paredzēta telpa, kas izvietota klusā vietā un tiek pietiekami vēdināta, kurā ir gulta un ierīce, kas regulē temperatūras un apgaismojuma intensitāti, kā arī ir piekļuve pārtikai un dzērieniem;

- 5) "paplašināta lidojuma apkalpe" – lidojuma apkalpe, kuras locekļu skaits pārsniedz gaisa kuģa ekspluatācijai nepieciešamo minimālo apkalpes locekļu skaitu, lai katrs gaisa kuģa apkalpes loceklis varētu atstāt norīkoto darba vietu atpūtai lidojuma laikā un šo apkalpes locekli varētu aizstāt ar citu pienācīgi kvalificētu apkalpes locekli;
- 6) "pārtraukums" – lidojuma apkalpes darba laikā ietilpstošs laika periods, kas ir īsāks par atpūtas periodu un tiek uzskatīts par daļu no dienesta pienākumu pildīšanas laika un kura laikā apkalpes loceklis ir atbrīvots no visu uzdevumu izpildes;
- 7) "novēlota ziņošana" – situācija, kad ekspluatants atliek ieplānotu *FDP*, pirms apkalpes loceklis ir atstājis savu atpūtas vietu;
- 8) "diennakts ritmu traucējošs grafiks" – apkalpes locekļa darbu saraksts, kurā ietilpst viens vai vairāki *FDP*, kas notiek, tiek sākti vai pabeigti jebkurā dienas vai nakts daļā laika zonā, kur apkalpes loceklis ir aklimatizējies, un tas liedz apkalpes loceklim gulēt optimālā gulēšanas laika logā. Grafiks var traucēt diennakts ritmam, ja darbs tiek sākts agri no rīta, pabeigts vēlu vakarā un tiek veikts pa nakti.
 - a) "Agra tipa" diennakts ritmu traucējošs grafiks:
 - i) "agri sākts" – darba periods, kas sākas laikposmā no plkst. 5.00 līdz 5.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies; un
 - ii) "vēlu pabeigts" – darba periods, kas beidzas laikposmā no plkst. 23.00 līdz 1.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies.
 - b) "Vēla tipa" diennakts ritmu traucējošs grafiks:
 - i) "agri sākts" – darba periods, kas sākas laikposmā no plkst. 5.00 līdz 6.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies; un
 - ii) "vēlu pabeigts" – darba periods, kas beidzas laikposmā no plkst. 00.00 līdz 1.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies;
- 9) "nakts darbs" – darba periods, kurā ietilpst kāda daļa no laikposma starp plkst. 2.00 un 4.59 laika zonā, kurā apkalpe ir aklimatizējusies;
- 10) "darbs" – ikviens uzdevums, ko apkalpes loceklis veic ekspluatanta labā, tostarp lidojumi, administratīvs darbs, apmācības un pārbaužu nodrošināšana vai iziešana, pozicionēšana, kā arī daži dežūras elementi;
- 11) "darba periods" – laikposms, kas sākas, kad ekspluatants liek apkalpes loceklim ziņot par gatavību sākt darbu vai sākt darbu, un kas beidzas, kad šis apkalpes loceklis ir brīvs no visiem pienākumiem, tostarp pienākumiem, ko veic pēc lidojuma;
- 12) "lidojuma darba laika periods (*FDP*)" – laikposms, kas sākas, kad apkalpes loceklim ir jāziņo par gatavību sākt darbu, tostarp sektoru vai sektoru sērijām, un noslēdzas, kad gaisa kuģis visbeidzot apstājas un tiek izslēgti dzinēji, beidzoties pēdējam sektoram, kurā attiecīgais apkalpes loceklis pilda strādājoša apkalpes locekļa pienākumus;
- 13) "lidojuma laiks" – lidmašīnām un motorplanieriem tūristu pārvadāšanai tas ir laikposms no brīža, kad gaisa kuģis sāk kustību no stāvvietas, lai veiktu pacelšanos, līdz brīdim, kad gaisa kuģis apstājas tam paredzētā stāvvietā un tiek izslēgti visi dzinēji vai propelleri;
- 14) "mājas bāze" – ekspluatanta noteikta vieta apkalpes loceklim, no kuras apkalpes loceklis parasti sāk un beidz darba periodu vai darba periodu sērijas un kur ekspluatants parastos apstākļos neatbild par attiecīgā apkalpes locekļa izmitināšanu;
- 15) "vietējā diena" – 24 stundu ilgs laika periods, kas sākas plkst. 00.00 pēc vietējā laika;

- 16) "vietējā nakts" – 8 stundu ilgā laika periods no plkst. 22.00 līdz 8.00 pēc vietējā laika;
- 17) "strādājošs apkalpes loceklis" – apkalpes loceklis, kas veic savus pienākumus gaisa kuģī sektora laikā;
- 18) "pozicionēšana" – nestrādājoša apkalpes locekļa pārvietošana no vienas vietas uz citu saskaņā ar ekspluatanta norīkojumu, neskaitot laiku, kas:
- pavadīts ceļā no privātas atpūtas vietas uz norādīto ziņošanas vietu mājas bāzē un pretēji, un
 - pavadīts, veicot vietēju pārvietošanu no atpūtas vietas uz vietu, kur tiks sākti pienākumu izpilde, un pretēji;
- 19) "atpūtas telpa" – guļamvieta vai sēdvietā ar kāju un pēdu balstu, kur apkalpes loceklis var gulēt gaisa kuģī;
- 20) "rezerve" – laika periods, kurā pēc ekspluatanta rīkojuma apkalpes loceklim jābūt pieejamam *FDP* pozicionēšanas uzdevumu vai citu pienākumu saņemšanai, par to paziņojot vismaz 10 stundas iepriekš;
- 21) "atpūtas periods" – ilgstošs, nepārtraukts un noteikts laika periods pēc vai pirms pienākumu veikšanas, kura laikā apkalpes loceklis ir atbrīvots no visiem pienākumiem, dežūras un rezerves;
- 22) "rotācija" – darbs vai darbu sērija, tostarp vismaz viens lidojums, un atpūtas periodi ārpus mājas bāzes, kas tiek sākti mājas bāzē un pabeigti, atgriežoties uz atpūtas periodu mājas bāzē, kur ekspluatants vairs nav atbildīgs par apkalpes locekļu izmitināšanas nodrošināšanu;
- 23) "viena brīvdiena" – lai nodrošinātu atbilstību Padomes Direktīvas 2000/79/EK (*) noteikumiem, šis termins apzīmē laiku, kad nav jāveic nekādi pienākumi un nav dežūru un kas ilgst vienu dienu un divas vietējās nakts, un par šo laiku tiek paziņots iepriekš. Atpūtas periods var būt arī daļa no brīvdienas;
- 24) "sektors" – *FDP* posms no brīža, kad gaisa kuģis izkustas, lai paceltos, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc nosēšanās noteiktā stāvvietā;
- 25) "dežūra" – iepriekš paziņots un noteikts laika periods, kurā apkalpes loceklim pēc ekspluatanta pieprasījuma ir jābūt pieejamam, lai saņemtu norīkojumu veikt lidošanas, pozicionēšanas vai citus pienākumus bez atpūtas perioda pienākumu veikšanas laikā;
- 26) "dežūra lidostā" – dežurēšana lidostā;
- 27) "cita veida dežūra" – dežurēšana mājās vai piemērotā izmitināšanas vietā;
- 28) "diennakts vispārējā līmeņa logs (WOCL)" – laikposms no plkst. 2.00 līdz 5.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies.

ORO.FTL.110 Ekspluatanta pienākumi

Ekspluatants:

- a) publicē darbu sarakstus pietiekami savlaicīgi, lai apkalpes locekļi varētu plānot pienācīgu atpūtu;
- b) nodrošina, ka lidojuma darba laika periodi tiek plānoti tā, lai apkalpes locekļiem neiestātos nogurums un lai viņi visos apstākļos varētu savus pienākumus veikt pietiekami augstā drošības līmenī;
- c) nosaka tādas ziņošanas laikus, lai pietiktu laika pienākumu veikšanai uz zemes;
- d) ņem vērā saistību starp lidojuma darba laika periodu un atpūtas periodu biežumu un raksturu un ņem vērā kopīgo ietekmi, kas rodas, ilgstoši veicot darba pienākumus ar minimāliem atpūtas brīžiem;
- e) nosaka tādu darba periodu struktūru, kas nerada noteiktā miega/darba ritma traucējumus, kuri var rasties, piemēram, strādājot pārmaiņus dienā un naktī;

(*) OV L 302, 1.12.2000., 57. lpp.

- f) ievēro noteikumus attiecībā uz diennakts ritmu traucējošiem grafikiem saskaņā ar ARO.OPS.230. punktu;
- g) nodrošina pietiekami ilgus atpūtas periodus, lai apkalpes locekļi varētu pārvarēt paveiktā darba ietekmi un būtu atpūtušies līdz nākamā lidojuma darba laika perioda sākumam;
- h) plāno atkārtoti pagarinātas atpūtas periodus un pietiekami savlaicīgi paziņo par tiem apkalpes locekļiem;
- i) plāno lidojuma darbus tā, lai tie tiktu pabeigti, iekļaujoties pieļaujamajā lidojuma darba laika periodā, ņemot vērā laiku, kāds nepieciešams pienākumu veikšanai pirms lidojuma, sektoru un apgriezes laikus;
- j) maina grafiku un/vai apkalpes komplektēšanas shēmu, ja šajā grafikā plānotajā sezonas periodā vairāk nekā 33 % lidojumu reālā ekspluatācija pārsniedz maksimālo lidojumu darba periodu.

ORO.FTL.115 Apkalpes locekļu pienākumi

Apkalpes locekļi:

- a) ievēro IV pielikuma (CAT daļas) CAT.GEN.MPA.100. punkta b) apakšpunkta prasības;
- b) optimāli izmanto piedāvātās iespējas un telpas atpūtai un pienācīgi plāno un izmanto savus atpūtas periodus.

ORO.FTL.120 Noguruma riska vadība (FRM)

- a) Ja šajā apakšdaļā vai piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās tiek prasīta FRM, ekspluatantam FRM jāizveido, jāievieš un jāuztur spēkā kā vadības sistēmas neatņemama sastāvdaļa. Ar FRM nodrošina atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f, 7.g un 8.f punkta pamatprasībām. FRM jāapraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- b) Izveidotajā, ieviestajā un spēkā uzturētajā FRM jāparedz turpmāki FRM vispārējās darbības uzlabojumi, un tajā jāiekļauj:
 - 1) ekspluatanta galveno ideju un principu apraksts attiecībā uz FRM, saukts par FRM politiku;
 - 2) FRM procesu, arī procesa personāla informēšanai par viņu pienākumiem, dokumentācija un procedūra šīs dokumentācijas grozīšanai;
 - 3) zinātniskie principi un pieredze;
 - 4) apdraudējuma faktoru noteikšana un riska novērtēšanas process, ar kuru pārvaldīt ekspluatanta darbības risku(-us), ko rada apkalpes locekļu pastāvīgs nogurums;
 - 5) riska mazināšanas process, kas nodrošina nekavējoties ieviešamus korektīvos pasākumus, kuri nepieciešami, lai efektīvi mazinātu ekspluatanta risku(-us), ko izraisījis apkalpes locekļa nogurums, kā arī nodrošina ar šādu rīcību panāktu noguruma risku mazināšanas pastāvīgu uzraudzību un regulāru novērtēšanu;
 - 6) FRM drošības nodrošināšanas procesi;
 - 7) FRM veicināšanas procesi.
- c) FRM jāatbilst lidojuma laika specifikācijas shēmas prasībām, ekspluatanta lielumam un tā darbību būtībai un sarežģītībai, ņemot vērā šīm darbībām raksturīgos apdraudējumus un ar tām saistītos riskus, kā arī piemērojamo lidojuma laika specifikācijas shēmu.
- d) Ekspluatantam jāveic riska mazināšanas pasākumi, ja FRM drošības nodrošināšanas process liecina, ka netiek uzturēts vajadzīgais darbības drošības līmenis.

ORO.FTL.125 Lidojuma laika specifikācijas shēmas

- a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur spēkā lidojuma laika specifikācijas shēmas, kas ir piemērotas veicamās ekspluatācijas veidam(-iem) un atbilst Regulai (EK) Nr. 216/2008, šai apakšdaļai un pārējiem piemērojamajiem tiesību aktiem, tostarp Direktīvai 2000/79/EK.

- b) Lidojuma laika specifikācijas shēmas pirms ieviešanas, tostarp, ja nepieciešams, ar tām saistīto FRM ieviešanas, ir jāapstiprina kompetentajai iestādei.
- c) Lai pierādītu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un šai apakšdaļai, ekspluatantam jāizmanto Aģentūras pieņemtās piemērojamās sertifikācijas specifikācijas. Ja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 22. panta 2. punktu ekspluatants vēlas paredzēt atšķirību no šīm sertifikācijas specifikācijām, ekspluatantam kompetentajā iestādē pilnīgs paredzētās atšķirības apraksts jāiesniedz pirms tās ieviešanas. Aprakstā jāiekļauj visas iespējami būtiskās rokasgrāmatu vai procedūru izmaiņas, kā arī novērtējums, kas pierāda, ka tiek ievērotas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un šīs apakšdaļas prasības.
- d) Piemērojot ARO.OPS.235. punkta d) apakšpunktu, ekspluatants divu gadu laikā no dienas, kad ieviesta atšķirība vai atkāpe, vāc datus par atļautās atšķirības vai atkāpes piemērošanas rezultātiem un analizē šos datus, izmantojot zinātniskos principus, lai novērtētu, kā atšķirība vai atkāpe ir ietekmējusi gaisa kuģa apkalpes nogurumu. Šī analīze jāiesniedz kompetentajai iestādei ziņojuma veidā.

2. IEDAĻA

Komerčiālo gaisa pārvadājumu ekspluatanti

ORO.FTL.200 Mājas bāze

Ekspluatants katram apkalpes loceklim nosaka mājas bāzi.

ORO.FTL.205 Lidojuma darba laika periods (FDP)

a) Ekspluatants:

- 1) nosaka katrai individuālai ekspluatācijai piemērotus ziņošanas laikus saskaņā ar ORO.FTL.110. punkta c) apakšpunktu;
- 2) izveido procedūras, ar kurām nosaka, kā īpašos apstākļos, kuru dēļ var iestāties smags nogurums, gaisa kuģa kapteinim pēc apspriešanās ar iesaistītajiem apkalpes locekļiem jāsamazina faktiskais FDP un/vai jāpaildzina atpūtas periods, lai novērstu jebkādu kaitīgu ietekmi uz lidojuma drošību.

b) Maksimālais dienas pamata FDP:

- 1) maksimālajam dienas FDP, neizmantojot pagarinājumus apkalpes locekļiem, kas ir aklimatizējušies, jāatbilst vērtībām šajā tabulā:

2. tabula

Maksimālais FDP dienā – aklimatizējušies apkalpes locekļi

FDP sākums pēc atskaites laika	1–2 sektori	3 sektori	4 sektori	5 sektori	6 sektori	7 sektori	8 sektori	9 sektori	10 sektori
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) ja apkalpes locekļi ir nezināmā aklimatizācijas stadijā, maksimālajam FDP dienā jāatbilst vērtībām šajā tabulā:

3. tabula

Apkalpes locekļi nezināmā aklimatizācijas stadijā

Maksimālais FDP dienā atbilstīgi sektoriem						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3) ja apkalpes locekļi ir nezināmā aklimatizācijas stadijā un ekspluatants ir ieviesis FRM, maksimālajam FDP dienā jāatbilst šajā tabulā norādītajām vērtībām:

4. tabula

Apkalpes locekļi nezināmā aklimatizācijas stadijā saskaņā ar FRM

Šīs tabulas vērtības var piemērot, ja ar ekspluatanta FRM pastāvīgi tiek uzraudzīta vajadzīgā darbības drošības līmeņa uzturēšana.

Maksimālais FDP dienā atbilstīgi sektoriem						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) FDP ar atšķirīgu ziņošanas laiku lidojuma apkalpei un salona apkalpei.

Ja vienā un tajā pašā sektorā vai sektoru sērijās laiks, kas salona apkalpei nepieciešams pirmslidojuma instruktāžas veikšanai, ir ilgāks nekā lidojumu apkalpei, salona apkalpes FDP var paildzināt par starpību starp salona apkalpes un lidojuma apkalpes ziņošanas laiku. Starpība nedrīkst pārsniegt vienu stundu. Salona apkalpes maksimālajam dienas FDP jābūt saskaņā ar laiku, kad lidojuma apkalpe ziņo par savu FDP, taču FDP sākas līdz ar salona apkalpes ziņošanas brīdi.

d) Maksimālais dienas FDP apkalpes locekļiem, kas ir aklimatizējušies, izmantojot pagarinājumus bez atpūtas lidojuma laikā:

1) maksimālo dienas FDP var pagarināt par laiku līdz vienai stundai ne vairāk kā divas reizes septiņās secīgās dienās. Šajā gadījumā:

- i) minimālais atpūtas periods pirms lidojuma un pēc lidojuma jāpaildzina par divām stundām; vai
- ii) atpūtas periods pēc lidojuma jāpaildzina par četrām stundām;

2) ja pagarinājumus izmanto secīgiem FDP, 1) punktā minētā papildu atpūta pirms lidojuma un pēc lidojuma starp diviem pagarinātajiem FDP jānodrošina secīgi;

3) pagarinājuma izmantošana ir jāplāno iepriekš, un tā maksimālie ierobežojumi ir šādi:

- i) pieci sektori, ja neskar WOCL; vai
- ii) četri sektori, ja skar WOCL, kas nepārsniedz divas stundas; vai
- iii) divi sektori, ja skar WOCL, kas pārsniedz divas stundas;

4) maksimālā dienas pamata FDP pagarinājumu bez atpūtas lidojuma laikā nedrīkst apvienot ar pagarinājumiem, kuru iemesls ir atpūta lidojuma laikā vai daļēti dienesta pienākumi vienā un tajā pašā darba periodā;

5) lidojuma laika specififikācijas shēmās jānosaka maksimālā dienas pamata FDP pagarinājumu ierobežojumi saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specififikācijām, ņemot vērā:

i) nolidoto sektoru skaitu; un

ii) WOCL skārumu.

e) Maksimālais dienas FDP, izmantojot pagarinājumus, kuru iemesls ir atpūta lidojuma laikā.

Lidojuma laika specififikācijas shēmās jānosaka nosacījumi maksimālā dienas pamata FDP pagarinājumiem ar atpūtu lidojuma laikā saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specififikācijām, ņemot vērā:

i) nolidoto sektoru skaitu;

ii) katram apkalpes loceklim piešķirto minimālo atpūtas laiku lidojuma laikā;

iii) lidojuma laikā atpūtai paredzēto telpu veidu;

iv) lidojuma pamata apkalpes paplašināšanu.

f) Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā – pēc gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem.

1) Nosacījumiem, kas regulē to, kā gaisa kuģa kapteinis var mainīt lidojuma darba laika periodu un darba un atpūtas periodu ierobežojumus, ja ziņošanas brīdī vai pēc tās rodas neparedzēti apstākļi gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, ir jāatbilst šādām prasībām:

i) maksimālo dienas FDP, ko iegūst pēc ORO.FTL.205. punkta b) un e) apakšpunkta vai ORO.FTL.220. punkta piemērošanas, nedrīkst paildzināt par vairāk kā divām stundām, ja vien lidojuma apkalpe nav paplašināta, un tādā gadījumā maksimālo lidojuma darba laika periodu drīkst paildzināt ne vairāk kā par trim stundām;

ii) ja FDP laikā beidzamajā sektorā pēc pacelšanās rodas neparedzēti apstākļi, kuru dēļ tiek pārsniegts atļautais paildzinājums, lidojumu drīkst turpināt līdz plānotajam galapunktam vai rezerves lidlaukam; un

iii) atpūtas periodu pēc FDP beigām var saīsināt, bet tas nekad nedrīkst būt īsāks par 10 stundām.

2) Neparedzētu apstākļu gadījumā, kas var izraisīt smagu nogurumu, gaisa kuģa kapteinim, lai novērstu lidojuma drošību apdraudošus faktorus, jāsamazina faktiskais lidojuma darba laika periods un/vai jāpaildina atpūtas periods.

3) Pirms lēmuma pieņemšanas par 1) un 2) punktā minētajām izmaiņām kapteinim jāapspriežas ar visiem apkalpes locekļiem par viņu modrības līmeni.

4) Gaisa kuģa kapteinis iesniedz ekspluatantam ziņojumu gadījumos, kad pēc kapteiņa ieskatiem tiek paildzināts FDP vai saīsināts atpūtas periods.

5) Ja FDP paildzinājums vai atpūtas perioda saīsinājums pārsniedz vienu stundu, ekspluatantam ne vēlāk kā 28 dienas pēc attiecīgā notikuma jānosūta kompetentajai iestādei ziņojuma kopija, kuram ekspluatants pievieno savus komentārus.

6) Ekspluatantam jāievieš process, kas neparedz soda sankcijas, šajā punktā aprakstītajai kapteiņa rīcības brīvības izmantošanai lēmumu pieņemšanā, un tas jāapraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā.

g) Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā – novēlota ziņošana.

Ekspluatants saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specififikācijām ekspluatācijas rokasgrāmatā nosaka procedūras novēlotas ziņošanas gadījumiem neparedzētu apstākļu gadījumā.

ORO.FTL.210 Lidojuma laiki un darba periodi

a) Kopējais darba periodu ilgums, ko var noteikt apkalpes loceklim, nedrīkst pārsniegt:

- 1) 60 darba stundas jebkurās 7 secīgās dienās;
- 2) 110 darba stundas jebkurās 14 secīgās dienās;
- 3) 190 darba stundas jebkurās 28 secīgās dienās, iespējami vienmērīgāk sadalītas visā šajā periodā.

b) Kopējais sektoru lidojuma laiks, kad atsevišķs apkalpes loceklis ir norīkots par strādājošu apkalpes locekli, nedrīkst pārsniegt:

- 1) 100 lidojuma laika stundas jebkurās 28 secīgās dienās;
- 2) 900 lidojuma laika stundas jebkurā kalendārajā gadā;
- 3) 1 000 lidojuma laika stundas jebkuros 12 secīgos kalendārajos mēnešos.

c) Darbs pēc lidojuma ir uzskatāms par darba periodu. Minimālais laika periods darbam pēc lidojuma ekspluatantam jānosaka ekspluatācijas rokasgrāmatā.

ORO.FTL.215 Pozicionēšana

Ja ekspluatants pozicionē apkalpes locekli, ir spēkā šādi nosacījumi:

- a) pozicionēšana pēc ziņošanas, bet pirms ekspluatācijas sākšanas uzskatāma par *FDP*, taču nav uzskatāma par sektoru;
- b) viss pozicionēšanai veltītais laiks uzskatāms par darba periodu.

ORO.FTL.220 Dalīti dienesta pienākumi

Attiecībā uz maksimālā dienas pamata *FDP* pagarināšanu sakarā ar pārtraukumu uz zemes ir spēkā šādi nosacījumi:

a) saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām lidojuma laika specifikācijas shēmās jānosaka šādi dalītu dienesta pienākumu elementi:

- 1) minimālais pārtraukuma uz zemes ilgums; un
- 2) iespējamība pagarināt ORO.FTL.205. punkta b) apakšpunktā noteikto *FDP*, ņemot vērā pārtraukuma uz zemes ilgumu, apkalpes locekļiem nodrošinātās atpūtas telpas un citus nozīmīgus faktorus;

b) pārtraukums uz zemes pilnībā ir uzskatāms par *FDP*;

c) pēc dalītu dienesta pienākumu veikšanas nedrīkst sekot saīsināta atpūta.

ORO.FTL.225 Dežūra un darbs lidostā

Ja ekspluatants norīko apkalpes locekļus uz dežūru vai darbu lidostā, saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām ir spēkā šādi nosacījumi:

- a) dežūra un darbs lidostā ir jānorāda darbu sarakstā, kā arī dežūras sākuma un beigu laiks jānosaka un jāpaziņo savlaicīgi attiecīgajiem apkalpes locekļiem, lai tie varētu plānot pienācīgu atpūtu;
- b) ir uzskatāms, ka apkalpes loceklis uzsāk dežūru lidostā ar brīdi, kad tas noziņo ziņošanas punktā, un beidz dežūru brīdī, kad beidzas paziņotais dežūras periods lidostā;
- c) dežūra lidostā ORO.FTL.210. punkta un ORO.FTL.235. punkta mērķiem pilnībā ir uzskatāma par darba periodu;
- d) darbs lidostā pilnībā ir uzskatāms par darba periodu, un *FDP* jāaprēķina pilnībā no ziņošanas laika par darbu lidostā;

- e) ekspluatantam jānodrošina izmitināšanas vieta apkalpes loceklim, kas veic dežūru lidostā;
- f) lidojuma laika specififikācijas shēmās ir jānorāda šādi elementi:
- 1) maksimālais dežūras ilgums;
 - 2) dežūras ietekme uz maksimālo *FDP*, ko var piešķirt, ņemot vērā telpas, kas nodrošinātas apkalpes locekļiem atpūtai un citus nozīmīgus faktorus, piemēram:
 - nepieciešamību apkalpes locekļiem būt pastāvīgā gatavībā,
 - dežūras izraisītos miega traucējumus un
 - savlaicīgu paziņošanu, lai nodrošinātu iespēju izgulēties starp izsaukšanu pildīt pienākumus un noteikto *FDP*;
 - 3) minimālais atpūtas periods pēc dežūras, pēc kuras nav *FDP* piešķiruma;
 - 4) metode, ar kuru saskaņā tiek skaitīts dežūrā pavadītais laiks, kas nav dežūra lidostā, lai aprēķinātu kopējos darba periodus.

ORO.FTL.230 Rezerve

Ja ekspluatants norīko apkalpes locekļus rezervei, saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specififikācijām ir spēkā šādi nosacījumi:

- a) rezerve ir jāiekļauj darbu sarakstā;
- b) lidojuma laika specififikācijas shēmās ir jānorāda šādi elementi:
- 1) maksimālais jebkura atsevišķa rezerves perioda ilgums;
 - 2) secīgu rezerves dienu skaits, ko var piešķirt apkalpes loceklim.

ORO.FTL.235 Atpūtas periodi

- a) Minimālais atpūtas periods mājas bāzē:

- 1) minimālajam atpūtas periodam pirms *FDP* sākšanas mājas bāzē jābūt vismaz tikpat ilgam kā darba periodam pirms tā vai 12 stundas ilgam, izvēloties ilgāko periodu;
- 2) atkāpjoties no 1) punkta, b) apakšpunktā noteikto minimālo atpūtas periodu piemēro, ja ekspluatants nodrošina apkalpes loceklim atbilstīgu izmitināšanu mājas bāzē.

- b) Minimālais atpūtas periods ārpus mājas bāzes.

Minimālajam atpūtas periodam pirms *FDP* sākšanas ārpus mājas bāzes jābūt vismaz tikpat ilgam kā darba periodam pirms tā vai 10 stundas ilgam, izvēloties ilgāko periodu. Šajā periodā papildus ceļā pavadītajam laikam un fizioloģiskajām vajadzībām atvēlētajam laikam iekļauj iespēju astoņu stundu gulēšanai.

- c) Saīsināta atpūta.

Atkāpjoties no a) un b) apakšpunkta, lidojuma laika specififikācijas shēmās var saīsināt minimālos atpūtas periodus saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specififikācijām, ņemot vērā šādus elementus:

- 1) minimālais saīsinātās atpūtas periods;
- 2) secīgā atpūtas perioda paildzināšana;
- 3) *FDP* saīsināšana pēc saīsinātās atpūtas.

d) Atkārtoti pagarināti atpūtas periodi.

Lidojuma laika specifikācijas shēmās jānorāda atkārtoti pagarināti atpūtas periodi, ar kuriem kompensē kopīgo nogurumu. Minimālais atkārtoti pagarinātas atpūtas periods ir 36 stundas, tostarp divas vietējās nakts, tā, lai laiks starp viena atkārtoti pagarinātas atpūtas perioda beigām un nākamā atkārtoti pagarinātas atpūtas perioda sākumu nekad nebūtu ilgāks par 168 stundām. Atkārtoti pagarinātas atpūtas periods divas reizes mēnesī jāpaildzina līdz divām vietējām dienām.

e) Lidojuma laika specifikācijas shēmās jānorāda papildu atpūtas periodi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ar kuriem kompensē:

- 1) laika zonu atšķirību un FDP pagarinājumu ietekmi;
- 2) papildu kopīgo nogurumu, ko izraisījuši diennakts ritmu traucējoši grafiki;
- 3) mājas bāzes maiņu.

ORO.FTL.240 Ēdināšana

a) Lai neviena apkalpes locekļa veikspēja nepasliktinātos, FDP laikā jānodrošina iespēja paēst un padzerties, jo īpaši ja FDP pārsniedz sešas stundas.

b) Eksploatantam jānorāda savā eksploatācijas rokasgrāmatā, kā FDP laikā tiek nodrošināta apkalpes locekļu ēdināšana.

ORO.FTL.245 Mājas bāzes, lidojumu laika, darba un atpūtas periodu uzskaitē

a) Eksploatantam 24 mēnešus jā saglabā šāda informācija:

- 1) individuāla uzskaites dokumentācija par katru apkalpes locekli, tostarp par:
 - i) lidojumu laikiem;
 - ii) katra darba perioda un FDP sākumu, ilgumu un beigām;
 - iii) atpūtas periodiem un brīvajām dienām, kad nav nekādu dienesta pienākumu;
 - iv) norādīto mājas bāzi;
- 2) ziņojumi par pagarinātiem lidojuma darba laika periodiem un saīsinātiem atpūtas periodiem.

b) Pēc pieprasījuma eksploatants sagatavo lidojumu laiku, darba un atpūtas periodu atsevišķu uzskaites dokumentu kopijas:

- 1) attiecīgajam apkalpes loceklim;
- 2) citam eksploatantam par apkalpes locekli, kas ir attiecīgā eksploatanta apkalpes loceklis vai kļūst par tādu.

c) Uzskaites dokumenti, kas minēti CAT.GEN.MPA.100. punkta b) apakšpunkta 5) punktā par apkalpes locekļiem, kas strādā pie vairāk nekā viena eksploatanta, jāglabā 24 mēnešus.

ORO.FTL.250 Noguruma vadības apmācība

a) Eksploatants nodrošina sākotnējo un atkārtoto noguruma vadības apmācību apkalpes locekļiem un darbiniekiem, kas gatavo un aktualizē apkalpes darbu sarakstus, kā arī attiecīgajiem vadošajiem darbiniekiem.

b) Apmācībai jānotiek saskaņā ar eksploatanta izveidotu mācību programmu, kas aprakstīta eksploatācijas rokasgrāmatā. Mācību programmā jābūt ietvertai informācijai par iespējamajiem noguruma cēloņiem un sekām, kā arī pasākumiem noguruma mazināšanai.”
