Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2026/1979

2026 11 13

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2026/1979

2026 m. rugsėjo 8 d.

kuriuo dėl oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločiams skrydžiams taikytinų skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ([1]), ypač į jo 32 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ([2]) nustatyti su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, įskaitant skrydžio ir darbo laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus (FTL), taikomus komercinio oro transporto (CAT) vežėjams, naudojantiems lėktuvus reguliariesiems ir užsakomiesiems skrydžiams;

(2) rengiant FTL reikalavimus CAT vežėjams pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012, nuspręsta oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločių skrydžių FTL klausimą spręsti vėlesniame etape, kad būtų galima surinkti mokslinių įrodymų apie veiksnius, darančius poveikį nuovargiui, atsirandančiam vykdant tuos skrydžius;

(3) pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 8 straipsnio 2 dalį, FTL, taikomi CAT vežėjams, naudojantiems lėktuvus oro taksi, skubios medicinos pagalbos (AEMS) ir vienpiločiams skrydžiams, taikomi pagal reikalavimus, nustatytus nacionalinės teisės aktuose, nurodytuose Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 ([3]) 8 straipsnio 4 dalyje ir to reglamento III priedo Q poskyryje. Ta nukrypti leidžianti nuostata turėtų galioti tol, kol pagal šį reglamentą bus pradėtos taikyti naujos priemonės;

(4) Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q poskyrio reikalavimai buvo parengti reguliariesiems ir užsakomiesiems daugianarės įgulos skrydžiams. Tačiau jie taip pat taikomi pagal užsakymą vykdomiems oro taksi, AEMS ir vienpiločiams skrydžiams, nepaisant tų skrydžių ir daugianarės įgulos skrydžių skirtumų ir naudojamo orlaivio tipo. Be to, Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q poskyryje nenustatytas didžiausias paros tarnybinis skrydžio laikas vienpiločiams ir AEMS skrydžiams, taip pat nereglamentuojamas budėjimas, poilsis skrydžio metu ir pertrauktasis darbas. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad į jį būtų įtraukti tinkami FTL, taikytini lėktuvais vykdomiems komercinio oro transporto skrydžiams, kurie vykdomi kaip oro taksi, AEMS ir vienpiločiai skrydžiai;

([1]) OL L 212, 2018 8 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (OL L 296, 2012 10 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) piloto darbo, susijusio su aviacijos veikla, kuri apima, pavyzdžiui, oro taksi ir AEMS skrydžius, pobūdis labai skiriasi nuo piloto darbo vykdant reguliariuosius arba užsakomuosius skrydžius pobūdžio, nes oro taksi ir AEMS pilotai paprastai skraido mažiau, bet jų reisai trunka ilgiau. Kai vykdomi oro taksi ir AEMS skrydžiai, darbas trunka visą parą ir gali apimti pamaininį darbą, naktinius skrydžius, nereguliarius ir nenuspėjamus grafikus ir dažnus laiko juostų pokyčius. Todėl reikėtų užtikrinti tinkamą norminamųjų ir į rezultatus orientuotų taisyklių balansą, nes, jei visiškai skirtingose operacinėse aplinkose būtų taikomos panašios taisyklės, tai prieštarautų tikslui užtikrinti aukštą ir vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Sąjungoje;

(6) atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2018/1139 4 straipsnio 2 dalyje nustatytus apsaugos nuo rizikos tikslus, turėtų būti nustatytos konkrečios rizikos mažinimo priemonės ir taip atsižvelgta į operacines sektoriaus realijas, įskaitant oro taksi ir AEMS skrydžių, kurie nėra atviri plačiajai visuomenei, pobūdį, taip pat į skrydžių, kurie yra mažiau sudėtingi ir susiję su mažiau sudėtingais lėktuvais nei reguliariesiems ar užsakomiesiems skrydžiams naudojami lėktuvai, tipą ir mastą. Kiekviena iš tų rizikos mažinimo priemonių turėtų būti tikslinė ir ja turėtų būti mažinama nustatyta nuovargio rizika, kylanti dėl tam tikros grafiko sudarymo praktikos, darbo laiko ar poilsio tvarkos;

(7) siekiant geriau atsižvelgti į konkrečias nacionalines aplinkybes ar operacinę praktiką, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nukrypti nuo tam tikrų šiuo reglamentu nustatytų nuostatų arba nukrypti nuo susijusių sertifikavimo specifikacijų – taikyti reikalavimus, kurių saugos lygis yra bent lygiavertis šio reglamento nuostatoms. Apie visas nukrypti nuo šio reglamento leidžiančias nuostatas ar nuokrypius turėtų būti pranešama ir jie turėtų būti taikomi laikantis Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnio ir 76 straipsnio 7 dalies nuostatų, kuriomis užtikrinama, kad remiantis objektyviais kriterijais būtų priimami skaidrūs ir nediskriminaciniai sprendimai;

(8) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą nuo šiuo metu taikomo Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q poskyrio ir valstybių narių nacionalinių taisyklių, vežėjams ir valstybių narių kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta pakankamai laiko atnaujinti savo operacinius dokumentus, įdiegti tinkamas programinės įrangos priemones ir išmokyti atitinkamus darbuotojus laikytis naujų priemonių. Todėl šio reglamento taikymo pradžios data turėtų būti atidėta;

(9) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedo ARO.OPS.235 dalis ir III priedo ORO.FTL.125 dalis turėtų būti atnaujintos, kad būtų suderintos su Reglamentu (ES) 2018/1139 ir išbrauktos pasenusios nuorodos, nedarant jokio neigiamo ekonominio, socialinio ar administracinio poveikio orlaivių įgulų nariams, vežėjams ar kompetentingoms institucijoms. Siekiant padėti nacionalinėms kompetentingoms institucijoms atnaujinti savo patvirtinimo procedūras, tos dalys reguliariesiems ir užsakomiesiems skrydžiams turėtų būti taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos;

(10) nors pagal galiojančią reglamentavimo sistemą jau reikalaujama, kad valstybių narių kompetentingos institucijos stebėtų civilinės aviacijos saugos įvykius, apie kuriuos pranešta, ir imtųsi tolesnių veiksmų, kad būtų užtikrintas aukščiausias aviacijos saugos lygis ir sumažinta su nuovargiu susijusi rizika, svarbu, kad valstybės narės ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra), kuriai pagal Reglamento (ES) 2018/1139 85 straipsnio 1 dalį suteikti įgaliojimai atlikti patikrinimus ir kitą stebėsenos veiklą, aktyviai stebėtų, kaip įgyvendinamos naujos taisyklės, siekiant užtikrinti vienodą to reglamento ir juo remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų taikymą;

(11) šiame reglamente nustatytos priemonės pagrįstos Agentūros pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 1 dalį pateikta Nuomone Nr. 02/2026 ([4]),

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022026.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnio pirma pastraipa papildoma 16, 17 ir 18 punktais:

„16) skubios medicinos pagalbos skrydis lėktuvu (AEMS skrydis) – skrydis, vykdomas lėktuvu tais atvejais, kai labai svarbu nedelsiant užtikrinti skubų transportavimą, ir pasižymintis visomis šiomis charakteristikomis:

a) jo tikslas yra padėti suteikti skubią medicinos pagalbą, pervežant:

i) medicinos darbuotojus;

ii) medicinos atsargas (įrangą, kraują, organus, vaistus);

iii) sergančius ar sužeistus asmenis ir kitus tiesiogiai susijusius asmenis;

b) jis apima sektorius, kurie būtini lėktuvui nuskraidinti į vietą, kad būtų pervežti a punkto i arba iii papunkčiuose nurodyti asmenys arba a punkto ii papunktyje nurodytos medicinos atsargos, arba lėktuvui grąžinti į AEMS skrydžių bazę;

17) reguliarieji skrydžiai – skrydžių serija, kuriai būdingos visos šios charakteristikos:

i) visuomenės atstovai atskirai gali nusipirkti (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotųjų atstovų) sėdimą vietą arba krovinių ar pašto vežimo talpą kiekviename skrydyje;

ii) jis vykdomas taip, kad būtų užtikrinamas eismas tarp tų pačių dviejų ar daugiau oro uostų, vienu iš šių būdų:

— pagal paskelbtą tvarkaraštį,

— skrydžius vykdant taip reguliariai arba dažnai, kad jie sudarytų atpažįstamą sistemingą seriją;

18) užsakomieji skrydžiai – pagal užsakymą vykdomi nereguliarieji komercinio oro transporto (CAT) skrydžiai lėktuvu, kurio MOPSC yra 20 arba daugiau krėslų.“;

2) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„*8 straipsnis*

Skrydžio laiko apribojimai

1. Komercinio oro transporto (CAT) skrydžiams lėktuvais, kurie vykdomi kaip reguliarieji ir užsakomieji skrydžiai, taikomi III priedo FTL (A) skyriaus reikalavimai. CAT skrydžiams lėktuvais, kurie vykdomi kaip skubios medicinos pagalbos ir oro taksi skrydžiai, taikomi III priedo FTL (B) skyriaus reikalavimai.

2. Kiek tai susiję su skrydžio laiko apribojimais ir poilsio reikalavimais, sraigtasparniais vykdomi CAT skrydžiai turi atitikti valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, nacionalinės teisės aktuose nustatytus reikalavimus.

3. Kiek tai susiję su skrydžio laiko apribojimais ir poilsio reikalavimais, nekomerciniai skrydžiai (įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius) sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, taip pat lėktuvais ir sraigtasparniais vykdomi komerciniai specialieji skrydžiai turi atitikti valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, nacionalinės teisės aktų reikalavimus.

4. Kiek tai susiję su skrydžio laiko apribojimais, IAM vežėjas turi laikytis valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, nacionalinės teisės aktų reikalavimų.“;

3) 9b straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Agentūra ir valstybių narių kompetentingos institucijos stebi šiame reglamente nustatytų skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų veiksmingumą.“;

4) II priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento I priedą;

5) III priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2028 m. spalio 15 d.

Tačiau I priedas ir II priedo 4 punktas taikomi nuo 2026 m. gruodžio 3 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2026 m. rugsėjo 8 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

I PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedo (ARO dalies) ARO.OPS.235 dalis pakeičiama taip:

„**ARO.OPS.235. Skrydžius lėktuvais vykdančių CAT vežėjų individualių skrydžio laiko specifikacijų schemų (IFTSS) patvirtinimas**

a) Kompetentinga institucija patvirtina skrydžius lėktuvais vykdančio CAT vežėjo individualią skrydžio laiko specifikacijų schemą (IFTSS), jei padaro išvadą, kad ši IFTSS atitinka visas šias sąlygas:

1) yra tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams);

2) atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytus atitinkamus esminius reikalavimus ir atitinkamas to reglamento įgyvendinimo taisykles;

3) atitinka taikytinas sertifikavimo specifikacijas;

4) atitinka kitus taikytinus nacionalinės teisės aktus, susijusius su Direktyvos 2000/79/EB perkėlimu į nacionalinę teisę.

b) Kai kompetentinga institucija ketina patvirtinti IFTSS, kuria nukrypstama nuo Agentūros priimtų taikytinų sertifikavimo specifikacijų, ji pirmiausia paprašo Agentūros pateikti nuomonę pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 7 dalį. Agentūra pateikia savo nuomonę per tris mėnesius nuo tos dienos, kai iš kompetentingos institucijos gauna visus reikiamus dokumentus.

c) Kompetentinga institucija ir atitinkamas vežėjas atsižvelgia į Agentūros nuomonę, priimtą pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 7 dalį. Prieš patvirtindama b punkte nurodytą IFTSS, kompetentinga institucija užtikrina, kad vežėjas įvertintų ir iki priimtino lygio sumažintų susijusią nuovargio riziką.

d) Praėjus pradiniam taikymo laikotarpiui, atliekamas patvirtintos IFTSS, kuria nukrypstama nuo Agentūros priimtų taikytinų sertifikavimo specifikacijų, vertinimas siekiant nustatyti, ar nuokrypiai turėtų būti patvirtinti, ar iš dalies pakeisti. Kompetentinga institucija ir Agentūra atlieka nepriklausomą vertinimą remdamosi vežėjo pateikta informacija. Vertinimas turi būti proporcingas, skaidrus ir pagrįstas moksliniais principais bei žiniomis.“

II PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas (ORO dalis) iš dalies keičiamas taip:

1) FTL skyriaus antraštė pakeičiama taip:

„FTL (A) SKYRIUS

REGULIARIŲJŲ IR UŽSAKOMŲJŲ SKRYDŽIŲ LĖKTUVAIS SKRYDŽIO IR DARBO LAIKO APRIBOJIMAI IR POILSIO REIKALAVIMAI“;

2) ORO.FTL.100 dalis pakeičiama taip:

„**ORO.FTL.100. Aprėptis**

Šiame skyriuje nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas ir jo skrydžio bei keleivių salono įgulos (orlaivio įgulos) nariai, kiek tai susiję su skrydžio ir darbo laiko apribojimais bei poilsio reikalavimais, taikomais orlaivio įgulai, kuri paskirta komercinio oro transporto (CAT) reguliariesiems ir užsakomiesiems skrydžiams lėktuvais vykdyti.“;

3) ORO.FTL.120 dalis pakeičiama taip:

„**ORO.FTL.120. Nuovargio rizikos valdymo sistema (FRMS)**

a) Kai pagal šį skyrių arba taikytinas sertifikavimo specifikacijas reikalaujama taikyti nuovargio rizikos valdymo sistemą (FRMS), vežėjas sukuria, įgyvendina ir reguliariai atnaujina FRMS, kuri laikoma neatsiejama jo valdymo sistemos dalimi. FRMS aprašoma specialiame vadove arba skrydžių vykdymo vadove.

b) FRMS turi būti numatyta nuolatos didinti bendrą vežėjo nuovargio rizikos valdymo veiksmingumą ir į ją įtraukiami visi šie elementai:

1) šių dalykų aprašymas:

i) su FRMS susijusi vežėjo filosofija, principai ir atsakomybė (toliau – FRMS politika);

ii) vadovybės, orlaivio įgulos ir kitų darbuotojų dalyvavimas ir pareigos, susiję su FRMS;

iii) specialios FRMS struktūros, įskaitant nuovargio saugos veiksmų grupę (FSAG), ir jų funkcijos;

2) visų FRMS procesų, įskaitant orlaivio įgulos ir kitų darbuotojų informavimo apie jų pareigas procesą, dokumentai ir jų keitimo tvarka;

3) moksliniai principai ir žinios;

4) pavojų nustatymo ir rizikos vertinimo procesas, suteikiantis galimybę nuolatos valdyti operacinę vežėjo riziką, kylančią dėl orlaivio įgulos narių nuovargio;

5) rizikos mažinimo procesas, į kurį įtraukti skubūs taisomieji veiksmai, būtini dėl orlaivio įgulos narių nuovargio kylančiai vežėjo rizikai veiksmingai mažinti, taip pat nuolatinė stebėsena ir reguliarus rizikos mažinimo veiksmų veiksmingumo vertinimas;

6) FRMS saugos užtikrinimo procesai;

7) FRMS sklaidos procesai.

c) FRMS turi atitikti individualią vežėjo skrydžio laiko specifikacijų schemą, vežėjo dydį ir jo veiklos pobūdį bei sudėtingumą, atsižvelgiant į šiai veiklai būdingus pavojus ir susijusią riziką.

d) Jei įgyvendinant FRMS saugos užtikrinimo procesą paaiškėja, kad reikiamas saugos veiksmingumas neužtikrinamas, vežėjas imasi rizikos mažinimo veiksmų.“;

4) ORO.FTL.125 dalis pakeičiama taip:

„**ORO.FTL.125. Reguliariuosius ir užsakomuosius skrydžius vykdančių vežėjų individualios skrydžio laiko specifikacijų schemos (IFTSS)**

a) Vežėjas sukuria, įgyvendina ir reguliariai atnaujina individualią skrydžio laiko specifikacijų schemą (IFTSS), kuri:

1) yra tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams);

2) atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytus atitinkamus esminius reikalavimus ir atitinkamas to reglamento įgyvendinimo taisykles;

3) atitinka kitus taikytinus teisės aktus, įskaitant taikytinus nacionalinės teisės aktus, susijusius su Direktyvos 2000/79/EB perkėlimu į nacionalinę teisę.

b) Siekdamas įrodyti atitiktį a punktui, vežėjas taiko Agentūros patvirtintas taikytinas sertifikavimo specifikacijas.

1) Kitu atveju, jei vežėjas ketina nukrypti nuo taikytinų sertifikavimo specifikacijų, jis kartu su IFTSS patvirtinimo paraiška kompetentingai institucijai pateikia saugos bylą, apimančią visus šiuos aspektus:

i) išsamų siūlomo nuokrypio aprašymą;

ii) susijusios nuovargio rizikos vertinimą ir atitinkamas rizikos mažinimo priemones, kuriomis užtikrinama, kad rizika išliktų priimtino lygio;

iii) visus aktualius vadovų ar procedūrų pakeitimus.

Jei vežėjas ketina nukrypti nuo taikytinų sertifikavimo specifikacijų, jis kompetentingai institucijai taip pat įrodo, kad tinkamai atsižvelgė į Agentūros nuomonę, pateiktą pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 7 dalį.

c) Iki įgyvendinimo etapo IFTSS, įskaitant, kai reikalaujama, FRMS arba tinkamą nuovargio rizikos valdymo (FRM) tvarką, kompetentinga institucija patvirtina pagal II priedo (ARO dalies) ARO.OPS.235 dalį.

d) II priedo (ARO dalies) ARO.OPS.235 dalies d punkte nurodyto vertinimo tikslais dvejus metus nuo IFTSS, kuria nukrypstama nuo Agentūros paskelbtų taikytinų sertifikavimo specifikacijų, įgyvendinimo pradžios vežėjas renka su patvirtintu nuokrypiu susijusius duomenis ir juos analizuoja taikydamas moksliškai pagrįstus principus, kad įvertintų IFTSS poveikį orlaivio įgulos nuovargiui. Tos analizės rezultatai pateikiami kompetentingai institucijai ataskaitos forma.“;

5) ORO.FTL.205 dalies b punktas papildomas 4 ir 5 papunkčiais:

„4. Orlaivio įgulos nario, kuris aklimatizavosi ir kuris yra vienpiločio skrydžio įgulos narys, didžiausias pagrindinis FDP per parą turi atitikti vieną iš šių verčių:

1) toliau pateiktoje lentelėje, jei skrydžio laikas kiekviename sektoriuje yra ne ilgesnis kaip keturios valandos su autopilotu ir ne ilgesnis kaip dvi valandos be autopiloto:

5 lentelė

Didžiausias pagrindinis FDP per parą. Aklimatizavusis orlaivio įgula. Vienpiločiai skrydžiai

FDP pradžia atskaitos laiku	FDP trukmė valandomis						
	Iki 4 sektorių	5 sektoriai	6 sektoriai	7 sektoriai	8 sektoriai	9 sektoriai	10 ar daugiau sektorių
0600–0659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
0700–0759	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00

FDP pradžia atskaitos laiku	FDP trukmė valandomis						
	Iki 4 sektorių	5 sektoriai	6 sektoriai	7 sektoriai	8 sektoriai	9 sektoriai	10 ar daugiau sektorių
0800–1259	11:00	10:15	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00
1300–1429	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00
1430–1659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
1700–2159	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
2200–0359	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
0400–0559	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00

2) 10 valandų, neatsižvelgiant į sektorių skaičių, jei tenkinamos visos šios sąlygos:

A) visas skrydžio vykdymo laikas patenka į intervalą nuo 07:00 iki 21:59 val.;

B) skrydis vykdomas VST sąlygomis;

C) skrydžiai vykdomi tarp iš anksto atrinktų aerodromų;

D) kiekvieno sektoriaus trukmė yra viena valanda arba trumpesnė.

5. Orlaivio įgulos nario, kurio aklimatizavimosi būsena nežinoma ir kuris yra vienpiločio skrydžio įgulos narys, didžiausias pagrindinis FDP per parą turi būti aštuonios valandos.“;

6) ORO.FTL.205 dalies e punkto antraštė pakeičiama taip:

„e) Didžiausias FDP per parą, kai darbo laikas pailginamas dėl poilsio skrydžio metu per skrydį, kurio įgulą sudaro ne mažiau kaip du pilotai“;

7) ORO.FTL.205 dalies f punkto antraštė pakeičiama taip:

„f) Nenumatytos aplinkybės vykdant skrydžius, kai skrydžio įgulą sudaro bent du pilotai. Orlaivio vado veikimas savo nuožiūra“;

8) ORO.FTL.205 dalis papildoma fa punktu:

„fa) Nenumatytos aplinkybės vykdant skrydžius, kai skrydžio įgulą sudaro vienas pilotas. Orlaivio vado veikimas savo nuožiūra

Orlaivio vadas gali keisti tarnybinio skrydžio laiko, darbo laiko ir poilsio laiko apribojimus, jei susiklosto nenumatytos aplinkybės, apie kurias jis buvo informuotas atvykimo į darbą metu arba po jo:

1) orlaivio įgulos nario, kuris yra vienpiločio skrydžio įgulos narys, didžiausias pagrindinis FDP per parą, nurodytas ORO.FTL.205 dalies b punkto 4 arba 5 papunktyje, gali būti pailgintas ne daugiau kaip viena valanda;

2) jei paskutinio FDP sektoriaus metu dėl nenumatytų aplinkybių, susiklosčiusių orlaiviui jau pakilus, viršijama 1 punkte nurodyta leistina pailginimo riba, skrydį galima tęsti į suplanuotą paskirties aerodromą arba atsarginį aerodromą;

3) poilsio laiką ne pagrindinėje buvimo vietoje iki FDP galima sutrumpinti, bet jis jokiu atveju negali būti trumpesnis nei 10 valandų;

4) susiklosčius nenumatytoms aplinkybėms, kurios gali sukelti didelį nuovargį, orlaivio vadas sutrumpina faktinį FDP arba pailgina poilsio laiką (ar abu, jei būtina), kad būtų išvengta neigiamo poveikio skrydžio saugai;

5) orlaivio vadas, savo nuožiūra pailginęs FDP arba sutrumpinęs poilsio laiką, pateikia ataskaitą vežėjui. Jei poilsio laikas sutrumpinamas daugiau nei viena valanda, vežėjas per 28 dienas nuo įvykio kompetentingai institucijai pateikia ataskaitos kopiją ir savo pastabas;

6) orlaivio vado veikimo ar neveikimo savo nuožiūra nenumatytomis aplinkybėmis atžvilgiu vežėjas taiko nebaudžiamąją politiką.“;

9) ORO.FTL.240 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) FDP metu orlaivio įgulos nariui turi būti suteikta galimybė pavalgyti ir atsigerti, kad nesuprastėtų jo darbo kokybė, ypač jei FDP yra ilgesnis nei šešios valandos arba, jei vykdomi vienpiločiai skrydžiai, penkios valandos.“;

10) pridedamas FTL (B) skyrius:

„FTL (B) SKYRIUS

SKRYDŽIO IR DARBO LAIKO APRIBOJIMAI IR POILSIO REIKALAVIMAI VYKDANT SKUBIOS MEDICINOS PAGALBOS IR ORO TAKSI SKRYDŽIUS LĖKTUVAIS

ORO.FTL.101. Aprėptis

Šiame skyriuje nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis oro vežėjas ir jo skrydžio bei keleivių salono įgulos (orlaivio įgulos) nariai, kiek tai susiję su skrydžio ir darbo laiko apribojimais bei poilsio reikalavimais, taikomais orlaivio įgulai, kuri paskirta lėktuvais vykdomiems komercinio oro transporto (CAT) skrydžiams, vykdomiems kaip AEMS ir oro taksi skrydžiai, įskaitant skrydžius, kurie prasideda ir baigiasi tame pačiame taške (nuo A iki A).

ORO.FTL.106. Terminų apibrėžtys

a) Kiek tai susiję su AEMS ir oro taksi skrydžiais, vartojami ORO.FTL.105 dalyje apibrėžti terminai, išskyrus ORO.FTL.105 dalies 1, 2, 5 ir 18 punktuose apibrėžtus terminus.

b) Be a punkte nurodytų terminų, dar vartojami šie terminai:

1) aklimatizavęsis – būsena, kai orlaivio įgulos nario cirkadinis biologinis ritmas yra prisiderinęs prie konkrečios laiko juostos – esamos laiko juostos, kurioje orlaivio įgulos narys yra fiziškai, arba ankstesnės laiko juostos, prie kurios jis išlieka biologiškai prisitaikęs, nes nepakanka laiko ar poilsio prisitaikyti prie esamos laiko juostos.

Apskaičiuojant didžiausią paros tarnybinį skrydžio laiką laikoma, kad orlaivio įgulos narys yra aklimatizavęsis pagrindinės buvimo vietos laiko juostoje rotacijos pradžioje, o vėliau – vadovaujamasi 1a lentelėje pateiktomis vertėmis:

1a lentelė

Atskaitos laiko juostos (*) ir laiko juostos, kurioje pradedamas kitas darbas, skirtumas (h)	Laikas (h), praėjęs nuo atvykimo į darbą atskaitos laiku				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 ir < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 ir ≤ 6	B	X	D	D	D

Atskaitos laiko juostos (*) ir laiko juostos, kurioje pradedamas kitas darbas, skirtumas (h)	Laikas (h), praėjęs nuo atvykimo į darbą atskaitos laiku				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 ir ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 ir ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Jei rotacijos metu orlaivio įgula aklimatizuojasi laiko juostoje, kurioje pradeda kitą darbą, ta laiko juosta tampa naująja atskaitos laiko juosta. Aklimatizavimosi būsena atliekant tolesnį darbą rotacijos metu tuomet nustatoma pagal 1a lentelę, pradinę atskaitos laiko juostą pakeičiant naująja laiko juosta.

B – orlaivio įgulos narys yra aklimatizavęsis atskaitos laiko juostoje.

D – orlaivio įgulos narys yra aklimatizavęsis laiko juostoje, kurioje pradeda kitą darbą savo rotacijos metu.

X – orlaivio įgulos nario aklimatizavimosi būsena nežinoma;

2) atskaitos laikas – vietos laikas atvykimo į darbą punkte pagrindinėje buvimo vietoje, kur, kaip laikoma, orlaivio įgulos narys yra aklimatizavęsis prasidedant rotacijai, arba vietos laikas atvykimo į darbą punkte paskutinėje vietoje, kurioje orlaivio įgulos narys aklimatizavosi rotacijos metu;

3) padidinta skrydžio įgula – skrydžio įgula, kurią sudaro daugiau narių nei orlaiviui naudoti būtinas mažiausias įgulos narių skaičius, kad kiekvienas skrydžio įgulos narys galėtų palikti jam paskirtą postą ir pailsėti skrydžio metu, o tuo metu jį pakeistų kitas tinkamos kvalifikacijos skrydžio įgulos narys;

4) rytų-vakarų arba vakarų-rytų pereiga – pereiga atskaitos laiko juosta (pereigos laiko juosta) nuo rytų krypties pareigų ir persėdimų sekos prie vakarų krypties pareigų ir persėdimų sekos (arba atvirkščiai), kai vykdant kiekvieną seką kertamos keturios ar daugiau laiko juostų;

5) nuovargis – fiziologinė būklė, kuriai esant protiniai arba fiziniai gebėjimai sumenksta dėl nemigos arba užsitęsusios būdravimo, cirkadinės fazės arba darbo krūvio (protinės ir (arba) fizinės veiklos) (ar tokių veiksnių derinio) ir dėl kurios gali sumažėti orlaivio įgulos nario budrumas ir gebėjimas atlikti su sauga susijusias operatyvines pareigas;

6) poilsis orlaivyje – FDP pailginimo ir budėjimo tikslais bet kuris iš šių dalykų:

   1) skrydžio kreiseriniame etape – skrydžio laiko intervalas, per kurį orlaivio įgulos narys, kuris yra padidintos skrydžio įgulos narys, laikinai atleidžiamas nuo bet kokių užduočių ir ilsisi reikiamus standartus atitinkančioje poilsio orlaivyje priemonėje;

   2) laikotarpis, kuriuo, lėktuvui esant ant žemės, orlaivio įgulos narys laikinai atleidžiamas nuo bet kokių užduočių ir ilsisi reikiamus standartus atitinkančioje poilsio orlaivyje priemonėje;

7) perkėlimas į kitą darbo vietą – bet kuris iš šių dalykų:

   1) nedirbančio orlaivio įgulos nario perkėlimas iš vienos vietos į kitą vežėjo paliepimu, o į jį neįskaičiuojamas šių dviejų rūšių laikas:

      — kelionės laikas iš privačios poilsio vietos į paskirtą atvykimo į darbą vietą, esančią pagrindinėje buvimo vietoje, ir analogiškos grįžimo kelionės laikas,

      — laikas vietoje nuvykti iš poilsio vietos į darbo pradžios vietą ir analogiškas grįžimo laikas;

2) su lėktuvo naudojimu skrydžiams susijęs dirbančio orlaivio įgulos nario darbas, atliekamas vežėjo paliepimu per nekomercinį skrydį prieš pat pirmąjį CAT sektorių arba iš karto po paskutinio CAT sektoriaus;

8) pertrauktasis darbas – FDP, kuris apima vieną pertrauką ant žemės tarp darbinių skrydžio sektorių ir kurio trukmė yra pakankama, kad nustatytomis sąlygomis būtų galima pailginti didžiausią pagrindinį FDP per parą;

9) nenumatytos veiklos aplinkybės – nenumatytos sąlygos (pvz., blogas oras, įrangos triktis, užlaikymas dėl priežasčių, susijusių su skrydžių valdymu), kurių pagrįstai nebuvo galima numatyti, į kurias nebuvo galima atsižvelgti ir dėl kurių gali tekti atlikti būtinus veiklos koregavimus.

ORO.FTL.111. Vežėjo pareigos

Vežėjas:

a) iš anksto paskelbia darbo grafikus, kad orlaivio įgulos nariai galėtų planuoti pakankamą poilsį;

b) nustato bendravimo su orlaivio įgulos nariais tvarką ir metodą, kuriuos taikant pranešama apie darbo grafiko ir poilsio laikotarpių pakeitimus;

c) užtikrina, kad tarnybiniai skrydžio laikotarpiai būtų planuojami taip, kad orlaivio įgulos nariai nebūtų pavargę, taigi galėtų atlikti savo pareigas pakankamai saugiai visomis aplinkybėmis;

d) atsižvelgdamas į veiklos pobūdį ir sudėtingumą, nustato ir paskelbia darbo laiko pradžią ir pabaigą, siekdamas užtikrinti, kad orlaivio įgula turėtų pakankamai laiko atlikti visas reikalaujamas priešskrydines ir poskrydines pareigas ir užregistruoti faktinę darbo laiko pradžią ir pabaigą;

e) atsižvelgia į tarnybinių skrydžio laikotarpių ir poilsio laikotarpių dažnio ir sekos tarpusavio ryšį ir kumuliacinį ilgų darbo valandų, derinamų su trumpiausiais poilsio laikotarpiais, poveikį;

f) nustato tokius darbo režimus, kurie padėtų išvengti praktikos, dėl kurios smarkiai trikdomas įprastas miego ir darbo režimas, pvz., kai kaitaliojamas dieninis ir naktinis darbas;

g) laikosi II priedo (ARO dalies) ARO.OPS.230 dalies nuostatų dėl trikdomųjų tvarkaraščių;

h) nustato pakankamos trukmės poilsio laikotarpius, kad orlaivio įgulos nariams praeitų ankstesnio darbo poveikis ir kad kito tarnybinio skrydžio laiko pradžioje jie būtų pailsėję;

i) planuoja periodinius pailgintus atgaunamojo poilsio laikotarpius ir iš anksto apie juos praneša orlaivio įgulos nariams;

j) skrydines pareigas planuoja taip, kad neviršytų leistinos tarnybinio skrydžio laiko trukmės, atsižvelgdamas į laiką, reikalingą priešskrydinėms pareigoms atlikti, sektoriaus ir orlaivio parengimo eiliniam reisui laiką;

k) stebi darbo grafikų operacinį patvarumą ir prireikus pritaiko orlaivio įgulos darbo tvarką;

l) taiko nuovargio rizikos valdymo tvarką, grindžiamą ORO.GEN.200 dalyje numatyta valdymo sistema, reikiamais atvejais apimančia tinkamą FRM, arba grindžiamą, kai reikalaujama, ORO.FTL.120 dalyje numatyta FRMS.

ORO.FTL.116. Orlaivio įgulos narių pareigos

a) Orlaivio įgula vykdo visus šiuos įsipareigojimus:

1) laikosi visų skrydžio ir darbo laiko apribojimų (FTL) ir jos veiklai taikomų poilsio reikalavimų;

2) kai dirba daugiau kaip vienam vežėjui:

1) individualiai registruoja skrydžio ir darbo laiką ir poilsio laikotarpius, kaip nurodyta taikytinuose FTL reikalavimuose;

2) kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikytinus FTL reikalavimus;

3) optimaliai naudojasi turimomis poilsio galimybėmis ir priemonėmis bei tinkamai planuoja poilsio laikotarpius ir juos išnaudoja.

b) Orlaivio įgulos nariai neturi atlikti pareigų orlaivyje, jei žino ar įtaria, kad yra tiek pavargę arba dėl kitų priežasčių jaučiasi tokie nedarbingi, kad gali kilti pavojus skrydžio saugai.

c) Orlaivio įgula vežėjo oficialiuose dokumentuose registruoja faktinį savo kasdienio darbo pradžios ir pabaigos laiką.

ORO.FTL.126. AEMS ir oro taksi vežėjų individualios skrydžio laiko specifikacijų schemos (IFTSS)

a) Vežėjas sukuria, įgyvendina ir reguliariai atnaujina individualią skrydžio laiko specifikacijų schemą (IFTSS), kuri:

1) yra tinkama vykdomų skrydžių tipui (-ams);

2) atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytus atitinkamus esminius reikalavimus ir atitinkamas to reglamento įgyvendinimo taisykles;

3) atitinka kitus taikytinus teisės aktus, įskaitant taikytinus nacionalinės teisės aktus, susijusius su Direktyvos 2000/79/EB perkėlimu į nacionalinę teisę.

b) Siekdamas įrodyti atitiktį a punktui, vežėjas taiko Agentūros patvirtintas taikytinas sertifikavimo specifikacijas.

Kitu atveju, jei vežėjas ketina nukrypti nuo taikytinų sertifikavimo specifikacijų, jis kartu su IFTSS patvirtinimo paraiška kompetentingai institucijai pateikia saugos bylą, apimančią visus šiuos aspektus:

1) išsamų siūlomo nuokrypio aprašymą;

2) susijusios nuovargio rizikos vertinimą ir atitinkamas rizikos mažinimo priemones, kuriomis užtikrinama, kad rizika išliktų priimtino lygio;

3) visus aktualius vadovų ar procedūrų pakeitimus.

Jei vežėjas ketina nukrypti nuo taikytinų sertifikavimo specifikacijų, jis kompetentingai institucijai taip pat įrodo, kad tinkamai atsižvelgė į Agentūros nuomonę, pateiktą pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 7 dalį.

c) Iki įgyvendinimo etapo IFTSS, įskaitant, kai reikalaujama, FRMS arba tinkamą FRM, kompetentinga institucija patvirtina pagal II priedo (ARO dalies) ARO.OPS.235 dalį.

d) II priedo (ARO dalies) ARO.OPS.235 dalies d punkte nurodyto vertinimo tikslais dvejus metus nuo IFTSS, kuria nukrypstama nuo Agentūros paskelbtų taikytinų sertifikavimo specifikacijų, įgyvendinimo pradžios vežėjas renka su patvirtintu nuokrypiu susijusius duomenis ir juos analizuoja taikydamas moksliškai pagrįstus principus, kad įvertintų IFTSS poveikį orlaivio įgulos nuovargiui. Tos analizės rezultatai pateikiami kompetentingai institucijai ataskaitos forma.

ORO.FTL.201. Pagrindinė buvimo vieta

a) Vežėjas kiekvienam orlaivio įgulos nariui tam tikrą vietą priskiria kaip jo pagrindinę buvimo vietą.

b) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo pagrindinės buvimo vietos pakeitimo sąlygas.

ORO.FTL.206. Tarnybinis skrydžio laikas (FDP)

a) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo orlaivio įgulos, kuri aklimatizavosi ir kuri dirba kaip vienpiločio arba dvipiločio skrydžio įgula, didžiausią pagrindinį FDP per parą. Nustatant didžiausią pagrindinį FDP per parą visais atvejais atsižvelgiama į atvykimo į darbą laiką ir skrendamų sektorių skaičių, ir jis neturi viršyti 13 valandų. Vežėjas gali nukrypti nuo taikytinų sertifikavimo specifikacijų, jei jis turi funkcionalią ir veiksmingą FRMS, numatytą ORO.FTL.120 dalyje.

b) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo orlaivio įgulos, kurios aklimatizavimosi būsena nežinoma ir kuri dirba kaip viepiločio arba dvipiločio skrydžio įgula, didžiausią pagrindinį FDP per parą. Dvipilotės orlaivio įgulos, kurios aklimatizavimosi būsena nežinoma, didžiausias pagrindinis FDP per parą gali būti pailgintas pagal taikytinas sertifikavimo specifikacijas, jei vežėjas turi funkcionalią ir veiksmingą FRMS, numatytą ORO.FTL.120 dalyje.

c) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo orlaivio įgulos, kuri aklimatizavosi ir kuri dirba kaip dvipiločio skrydžio įgula, pailgintą didžiausią FDP per parą, neįskaičiuojant poilsio orlaivyje. Vežėjas visais atvejais atsižvelgia į šiuos dalykus:

1) visi pailginimai planuojami iš anksto;

2) per septynias dienas iš eilės gali būti pailginama ne daugiau kaip du kartus;

3) kiekvienas pailginimas neturi viršyti vienos valandos;

4) trumpiausi priešskrydiniai ir poskrydiniai poilsio laikotarpiai pailginami dviem valandomis arba poskrydinis poilsio laikas pailginamas keturiomis valandomis; kai pailginami du FDP iš eilės, papildomi priešskrydiniai ir poskrydiniai poilsio laikotarpiai tarp dviejų pailgintų FDP eina vienas po kito;

5) pailginimas be poilsio orlaivyje neturi būti derinamas su pailginimais dėl poilsio orlaivyje arba pertrauktojo darbo tuo pačiu tarnybos laikotarpiu.

d) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo pailgintą didžiausią FDP per parą, taikytiną dėl poilsio orlaivyje ir minimalios dviejų pilotų skrydžio įgulos padidinimo. Vežėjas visais atvejais atsižvelgia į šiuos dalykus:

1) minimalios skrydžio įgulos padidinimo mastą;

2) orlaivyje įrengtų poilsio priemonių tipą ir kokybę;

3) kiekvienam orlaivio įgulos nariui skirtą trumpiausią poilsio orlaivyje laiką;

4) kiekvienam skrydžio įgulos nariui, kuris bus prie vairų galutinio tūpimo etape, skirtą trumpiausią poilsio orlaivyje laiką;

5) sąlygas, kuriomis gali būti taikomas papildomas FDP pailginimas, įskaitant atvejus, kai veikla vykdoma naudojantis veiksminga ir funkcionalia FRMS, numatyta ORO.FTL.120 dalyje.

e) Vykdomos AEMS misijos metu didžiausias pagrindinis orlaivio įgulos, kuri aklimatizavosi ir kuri dirba kaip dvipiločio skrydžio įgula, FDP per parą, nurodytas taikytinose sertifikavimo specifikacijose, gali būti pailgintas ne daugiau kaip dviem valandomis, kai to reikia misijai užbaigti. Vežėjas į savo IFTSS įtraukia šio pailginimo taikymo sąlygas, be kita ko, nurodo, kaip bus stebimas jo taikymas ir kaip bus mažinamas susijęs poveikis tolesniam darbui ir poilsio laikotarpiams.

f) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo sąlygas, kuriomis orlaivio vadas gali keisti tarnybinio skrydžio laiko, darbo laiko ir poilsio laiko apribojimus, jei susiklosto nenumatytos veiklos aplinkybės. Orlaivio vado veikimo ar neveikimo savo nuožiūra nenumatytomis veiklos aplinkybėmis atžvilgiu orlaivio vadas taiko nebaudžiamąją politiką.

g) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo atidėtos darbo pradžios tvarką, įskaitant sąlygas, kuriomis ji aktyvuojama.

ORO.FTL.211. Skrydžio laikas ir darbo laikas

a) Visas individualaus orlaivio įgulos nario darbo laikas neturi viršyti:

1) 60 darbo valandų 7 dienas iš eilės;

2) 110 darbo valandų 14 dienų iš eilės;

3) 190 darbo valandų 28 dienas iš eilės – jos kuo tolygiau paskirstomos per tą laikotarpį;

4) 2 000 darbo valandų per kalendorinius metus.

b) Nukrypstant nuo a punkto 1 papunkčio, bendras darbo valandų skaičius per 7 iš eilės dienas gali būti viršytas ne daugiau kaip 10 valandų su sąlyga, kad šis viršijimas taikomas tik tam, kad nedirbantis orlaivio įgulos narys grįžtų į pagrindinę savo buvimo vietą, kur prasidės pailgintas atgaunamojo poilsio laikas, ir vežėjas:

1) atlieka rizikos vertinimą, kad įvertintų viršijimo poveikį nuovargiui, be kita ko, atsižvelgdamas į paros laiką, ankstesnio poilsio trukmę ir kokybę, taip pat būsimus darbo grafiko reikalavimus;

2) planuoja tinkamas rizikos mažinimo priemones, kurios, be kita ko, apima: viršijimo dažnumo ribas per nustatytą laikotarpį; ne trumpesnio kaip 72 valandų pailginto atgaunamojo poilsio laiko, apimančio dvi naktis vietos laiku, suteikimą ir nuolatinę visų nuovargio saugos rizikos kontrolės priemonių ir atitikties veiksmingumo stebėseną;

3) saugo įrašus apie viršijimą ir sąlygas, kuriomis jis taikytas;

4) savo IFTSS aprašo viršijimo sąlygas.

c) Nukrypstant nuo a punkto 1 papunkčio, vykdant AEMS skrydžius, kai skrydžio įgulą sudaro du pilotai, bendras darbo valandų skaičius per 7 iš eilės dienas gali būti viršytas ne daugiau kaip 30 valandų, jei vežėjas:

1) atlieka rizikos vertinimą, kad įvertintų viršijimo poveikį nuovargiui, be kita ko, atsižvelgdamas į paros laiką, naktinį darbą, stresą atliekant medicinines ar su pacientu susijusias užduotis ir būsimus darbo grafiko reikalavimus;

2) planuoja tinkamas rizikos mažinimo priemones, kurios, be kita ko, apima: viršijimo dažnumo ribas per nustatytą laikotarpį; ne trumpesnio kaip 72 valandų pailginto atgaunamojo poilsio laiko, apimančio dvi naktis vietos laiku, suteikimą ir nuolatinę visų nuovargio keliamos saugos rizikos kontrolės priemonių ir atitikties veiksmingumo stebėseną;

3) saugo įrašus apie viršijimą ir sąlygas, kuriomis jis taikytas;

4) savo IFTSS aprašo viršijimo sąlygas.

d) Visas sektorių, kurie paskirti individualiam orlaivio įgulos nariui kaip dirbančiam orlaivio įgulos nariui, laikas neturi viršyti:

1) 100 skrydžio laiko valandų 28 dienas iš eilės;

2) 900 skrydžio laiko valandų per kalendorinius metus;

3) 1 000 skrydžio laiko valandų per 12 kalendorinių mėnesių iš eilės.

e) Poskrydinės tarnybos laikas skaičiuojamas kaip darbo laikas.

ORO.FTL.216. Perkėlimas į kitą darbo vietą

a) Nedirbančio orlaivio įgulos nario perkėlimas į kitą darbo vietą po atvykimo į darbą, bet jam neprasidėjus, nesuteikiant tarpinio poilsio laiko, skaičiuojamas kaip FDP, bet neskaičiuojamas kaip sektorius.

b) Visas persikeliant į kitą darbo vietą sugaištas laikas skaičiuojamas kaip darbo laikas.

c) Nekomercinio skrydžio metu dirbančio orlaivio įgulos nario perkėlimas į kitą darbo vietą iki darbo per vieną ar kelis CAT skrydžius pradžios ar po jo,, nesuteikiant tarpinio poilsio laiko, skaičiuojamas kaip FDP ir kaip sektorius.

d) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo poveikį, kurį didžiausiam FDP turi abu toliau nurodyti veiksniai:

1) nedirbančio orlaivio įgulos nario perkėlimo į kitą darbo vietą trukmė;

2) nedirbančio orlaivio įgulos nario vežimo būdas.

ORO.FTL.221. Pertrauktasis darbas

Orlaivio įgulos narių, dirbančių kaip dvipiločio skrydžio įgulos nariai, didžiausio pagrindinio FDP per parą pailginimo dėl pertrauktojo darbo pertraukos ant žemės sąlygos turi atitikti šiuos kriterijus:

a) vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo šiuos pertrauktojo darbo elementus:

1) trumpiausią pertrauktojo darbo pertraukos ant žemės trukmę;

2) FDP pailginimą, atsižvelgiant į pertrauktojo darbo pertraukos trukmę;

3) orlaivio įgulos poilsiui suteiktas poilsio priemones, atsižvelgiant į pertrauktojo darbo pertraukos trukmę ir kitus svarbius veiksnius;

4) galimybę pailginti pertrauktąjį darbą po FDP pradžios;

b) visa pertrauktojo darbo pertrauka ant žemės įskaitoma į FDP;

c) pertrauktasis darbas neskiriamas prieš sutrumpintą poilsį arba po jo pagal ORO.FTL.236 dalies c punktą.

ORO.FTL.226. Budėjimas ir darbas oro uoste

a) Budėjimas ir darbas oro uoste nurodomi darbo grafike. Apie budėjimo laikotarpio pradžios ir pabaigos laiką atitinkamiems orlaivio įgulos nariams pranešama iš anksto, kad jie galėtų suplanuoti pakankamą poilsį.

b) Laikoma, kad orlaivio įgulos narys budi oro uoste nuo atvykimo į darbą punktą iki iš anksto pranešto budėjimo oro uoste laikotarpio pabaigos.

c) Taikant ORO.FTL.211 ir ORO.FTL.236 dalis, visas budėjimas oro uoste skaičiuojamas kaip darbo laikas.

d) Visas budėjimo oro uoste laikas įskaitomas į darbo laiką, o FDP skaičiuojamas nuo tada, kai atvykstama budėti oro uoste.

e) Vežėjas suteikia apgyvendinimo vietą arba A klasės poilsio priemonę orlaivio įgulos nariams, budintiems oro uoste, jei A klasės poilsio priemonė leidžia kontroliuoti šviesą ir temperatūrą ir užtikrina izoliaciją nuo triukšmo ir trikdžių.

f) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo šiuos budėjimo ir darbo oro uoste elementus:

1) ilgiausią budėjimo laikotarpio trukmę;

2) budėjimo laiko poveikį didžiausiam FDP per parą, atsižvelgiant į turimas poilsio priemones ir kitus svarbius veiksnius, pavyzdžiui:

i) tai, ar orlaivio įgulos narys yra nedelsiant pasiruošęs vykdyti užduotis;

ii) tai, kiek budėjimas trikdo miegą;

iii) pakankamą informavimą siekiant išsaugoti galimybę pamiegoti tarp iškvietimo į tarnybą ir paskirto FDP;

3) trumpiausią poilsio laiką po budėjimo laikotarpio, po kurio nepaskiriamas FDP;

4) kito budėjimo apskaičiavimo metodą suminiam darbui apskaičiuoti.

ORO.FTL.231. Atsarga

a) Buvimo atsargoje laikas nurodomas darbo grafike.

b) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nurodo šiuos atsargos elementus:

1) ilgiausią kiekvieno atskiro atsargos laikotarpio trukmę;

2) kiek atsargos dienų iš eilės gali būti paskiriama orlaivio įgulos nariui.

ORO.FTL.236. Poilsio laikas

a) Trumpiausias poilsio laikas pagrindinėje buvimo vietoje

1) Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš FDP, kuris prasideda pagrindinėje buvimo vietoje, turi trukti bent tiek, kiek prieš tai trukęs darbo laikas, arba 12 valandų, pasirenkant ilgesnį laiką.

2) Nukrypstant nuo 1 punkto, b punkte nurodytas trumpiausias poilsio laikas taikomas, jei vežėjas orlaivio įgulos nariui suteikia tinkamą apgyvendinimo vietą pagrindinėje buvimo vietoje.

b) Trumpiausias poilsio laikas ne pagrindinėje buvimo vietoje

Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš FDP, kuris prasideda ne pagrindinėje buvimo vietoje, turi trukti bent tiek, kiek prieš tai trukęs darbo laikas, arba 10 valandų, pasirenkant ilgesnį laiką. Šis laikotarpis apima 8 valandas miegui, taip pat kelionei ir fiziologiniams poreikiams skirtą laiką.

c) Sutrumpintas poilsio laikas

1) Nukrypstant nuo a ir b punktų, trumpiausi poilsio laikotarpiai pagrindinėje buvimo vietoje arba ne joje gali būti sutrumpinti su sąlyga, kad sutrumpintas poilsis suteikiamas tik taikant veiksmingą ir funkcionalią FRMS, numatytą ORO.FTL.120 dalyje.

2) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nustato sutrumpinto poilsio sąlygas, atsižvelgdamas į visus šiuos aspektus:

i) trumpiausią sutrumpintą poilsio laiką;

ii) orlaivio įgulos nario aklimatizavimosi būseną;

iii) tai, ar poilsio laikas apima naktis vietos laiku;

iv) kiek laiko juostų kertama;

v) skrydžio laiko ir perkėlimo į kitą darbo vietą prieš pat sutrumpintą poilsio laiką derinį;

vi) kelionės į poilsio vietą ir iš jos laiką.

d) Periodiniai pailginti atgaunamojo poilsio laikotarpiai

Vežėjas savo IFTSS nustato periodinius pailgintus atgaunamojo poilsio laikotarpius susikaupusiam nuovargiui kompensuoti. Trumpiausias periodinis pailgintas atgaunamojo poilsio laikas turi būti 36 valandos, apimančios dvi naktis vietos laiku, ir bet kokiu atveju nuo vieno periodinio pailginto atgaunamojo poilsio laikotarpio pabaigos iki kito pailginto atgaunamojo poilsio laikotarpio pradžios neturi praeiti daugiau kaip 168 valandos. Periodinis pailgintas atgaunamojo poilsio laikas du kartus per mėnesį pailginamas iki dviejų parų vietos laiku.

e) Vežėjas, laikydamasis taikytinų sertifikavimo specifikacijų, savo IFTSS nustato papildomus poilsio laikotarpius, kad kompensuotų:

1) laiko juostų skirtumų ir FDP pailginimo poveikį;

2) papildomą nuovargį, susikaupusį dirbant pagal trikdomuosius tvarkaraščius;

3) cirkadinės fazės poslinkį rytų-vakarų arba vakarų-rytų pereigos metu.

ORO.FTL.241. Maitinimas

a) FDP metu orlaivio įgulos narys turi turėti galimybę pavalgyti ir atsigerti, kad nesuprastėtų jo darbo kokybė.

b) Vežėjas savo IFTSS nurodo, kaip FDP metu užtikrinamas orlaivio įgulos nario maitinimasis, atsižvelgiant bent į FDP trukmę, cirkadinį ritmą ir įprastą valgymo laiką, taip pat tuomet, kai skrydžio metu neįmanoma pavalgyti ar atsigerti.

ORO.FTL.246. Įrašai apie pagrindinę buvimo vietą, skrydžio laiką, darbo laiką ir poilsio laiką

a) Vežėjas 24 mėnesius saugo:

1) individualius įrašus apie kiekvieną orlaivio įgulos narį, įskaitant:

1) skrydžio laikus;

2) kiekvieno darbo laiko ir FDP pradžią, trukmę ir pabaigą;

3) poilsio laikotarpius ir laisvas dienas, kai nereikia vykdyti jokių pareigų;

4) priskirtą pagrindinę buvimo vietą;

2) ataskaitas dėl pailgintų tarnybinių skrydžio laikotarpių ir sutrumpintų poilsio laikotarpių.

b) Paprašytas vežėjas individualių įrašų apie skrydžio, darbo ir poilsio laiką kopijas pateikia suinteresuotiesiems subjektams:

1) atitinkamam orlaivio įgulos nariui;

2) kitam vežėjui – apie orlaivio įgulos narį, kuris yra arba tampa to vežėjo orlaivio įgulos nariu;

3) kompetentingai institucijai.

c) IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.100 dalies b punkto 5 papunktyje nurodyti įrašai, susiję su daugiau nei vienam vežėjui dirbančiais orlaivio įgulos nariais, saugomi 24 mėnesius.

ORO.FTL.251. Nuovargio valdymo mokymas

a) Vežėjas rengia pirminius ir kartotinius nuovargio valdymo mokymo kursus orlaivio įgulos nariams, orlaivio įgulos darbo grafikus sudarantiems ir tvarkantiems darbuotojams ir atitinkamiems vadovybės darbuotojams.

b) A punkte nurodyti mokymo kursai rengiami pagal vežėjo parengtą ir skrydžių vykdymo vadove aprašytą mokymo programą. Į mokymo programą įtraukiami galimų nuovargio priežasčių ir padarinių bei nuovargio šalinimo priemonių klausimai ir praktiniai aspektai.“