Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2026/1979

13.11.2026.

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2026/1979

(2026. gada 8. septembris),

ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām, ko piemēro gaisa taksometru, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu un vienpilota lidojumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ([1]), un jo īpaši tās 32. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ([2]) ir noteiktas tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju, to skaitā lidojuma un darba laika ierobežojumi (*FTL*) un atpūtas prasības komerciālo gaisa pārvadājumu (*CAT*) ekspluatantiem, kuru lidmašīnas tiek izmantotas regulāriem reisiem un čarterreisiem.

(2) Izstrādājot Regulas (ES) Nr. 965/2012 *FTL* prasības attiecībā uz *CAT* ekspluatantiem, tika nolemts, ka *FTL* prasības, ko piemēro gaisa taksometru, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu un vienpilota lidojumiem, tiks noteiktas vēlākā posmā, lai varētu savākt zinātniskus pierādījumus par faktoriem, kas ietekmē nogurumu šādu lidojumu laikā.

(3) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 8. panta 2. punktu uz *CAT* ekspluatantiem, kas veic gaisa taksometru, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu (*AEMS*) un vienpilota pārvadājumus ar lidmašīnām, attiecas *FTL* prasības, kuras noteiktas valstu tiesību aktos, kas minēti Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 ([3]) 8. panta 4. punktā un minētās regulas III pielikuma Q apakšiedaļā. Šai atkāpei būtu jāpaliek spēkā līdz brīdim, kad saskaņā ar šo regulu sāk piemērot jaunos pasākumus.

(4) Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšiedaļas prasības tika izstrādātas regulāriem reisiem un čarterreisiem ar daudzpilotu apkalpi. Taču tās attiecas arī uz gaisa taksometru pēc pieprasījuma, *AEMS* un vienpilota lidojumiem, neraugoties uz atšķirībām starp šiem lidojumiem un daudzpilotu apkalpes veiktiem lidojumiem un izmantoto gaisa kuģa veidu. Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšiedaļā arī nav noteikts maksimālais dienas lidojuma darba laiks vienpilota un *AEMS* lidojumiem un nav paredzēta dežūra, atpūta lidojuma laikā un dalīti dienesta pienākumi. Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai iekļautu pienācīgus *FTL* attiecībā uz gaisa taksometru, *AEMS* un vienpilota komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām.

([1]) OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 (2012. gada 5. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Padomes Regula (EEK) Nr. 3922/91 (1991. gada 16. decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā (OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Pilota pienākumi, piemēram, gaisa taksometru un *AEMS* lidojumu laikā, būtiski atšķiras no pilota pienākumiem regulāros reisos un čarterreisos, jo gaisa taksometru un *AEMS* piloti parasti veic lidojumus ilgāk, taču retāk. Gaisa taksometru un *AEMS* ekspluatācija paredz aktivitāti visas diennakts garumā un var ietvert maiņu darbu, darbu naktī, neregulāru un neparedzamu darba grafiku un laika zonu biežu maiņu. Tāpēc būtu jāparedz taisnīgs līdzsvars starp preskriptīviem un uz sniegumu balstītiem noteikumiem, jo, piemērojot līdzīgus noteikumus, kas izstrādāti attiecībā uz būtiski atšķirīgu darbības vidi, netiktu sasniegts mērķis nodrošināt augstu un vienādu civilās aviācijas drošuma līmeni Savienībā.

(6) Lai atspoguļotu nozares darbības realitāti, arī gaisa taksometru un *AEMS* lidojumu, kas nav pieejami plašai sabiedrībai, raksturu, kā arī tādu lidojumu veidu un mērogu, kas ir mazāk sarežģīti un tiek veikti ar vienkāršākām lidmašīnām nekā regulārie reisi un čarterreisi, būtu jāievieš īpaši riska mazināšanas pasākumi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 4. panta 2. punktā noteiktajiem aizsardzības pret risku mērķiem. Visiem minētajiem riska mazināšanas pasākumiem vajadzētu būt mērķorientētiem un novērst konstatētos noguruma riskus, kas izriet no konkrētas darba grafiku izstrādes prakses, darba laika un atpūtas kārtības.

(7) Lai labāk ņemtu vērā konkrētus valsts apsvērumus vai ekspluatācijas praksi, būtu jāļauj dalībvalstīm atkāpties no dažiem ar šo regulu ieviestajiem noteikumiem vai ieviest atšķirības no saistītajām sertifikācijas specifikācijām, piemērojot prasības, kuru paredzētais drošuma līmenis ir vismaz līdzvērtīgs šīs regulas noteikumiem. Par atkāpēm vai atšķirībām no šīs regulas būtu jāpaziņo un tās jāveic saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 71. panta un 76. panta 7. punkta noteikumiem, kas nodrošina pārredzamus un nediskriminējošus lēmumus, kuru pamatā ir objektīvi kritēriji.

(8) Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju no patlaban piemērojamās Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma Q apakšiedaļas un dalībvalstu noteikumiem, būtu jādod ekspluatantiem un dalībvalstu kompetentajām iestādēm pietiekami daudz laika atjaunināt ekspluatācijas dokumentus, īstenot piemērotus programmatūras rīkus un apmācīt attiecīgo personālu jauno pasākumu izpildē. Tāpēc šīs regulas piemērošanas sākums būtu jāatliek.

(9) Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikuma ARO.OPS.235. punkts un III pielikuma ORO.FTL.125. punkts būtu jāatjaunina, lai tos saskaņotu ar Regulu (ES) 2018/1139 un svītrotu novecojušās atsauces, neradot negatīvu ekonomisko, sociālo un administratīvo ietekmi uz gaisa kuģa apkalpes locekļiem, ekspluatantiem un kompetentajām iestādēm. Lai palīdzētu valstu kompetentajām iestādēm atjaunināt to apstiprināšanas procedūras, minētie punkti būtu jāpiemēro regulārajiem reisiem un čarterreisiem no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

(10) Lai gan spēkā esošais tiesiskais regulējums jau paredz, ka dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir jāuzrauga paziņotie drošības atgadījumi civilajā aviācijā un saistībā ar tiem jāveic turpmāki pasākumi nolūkā nodrošināt visaugstāko aviācijas drošuma līmeni un mazināt ar nogurumu saistītos riskus, ir svarīgi, lai jauno noteikumu īstenošanu aktīvi uzraudzītu dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra"), kas Regulas (ES) 2018/1139 85. panta 1. punktā ir pilnvarota veikt pārbaudes un citas pārraudzības darbības, kuru mērķis ir nodrošināt minētās regulas un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu vienādu piemērošanu.

(11) Šajā regulā paredzēto pasākumu pamatā ir Atzinums Nr. 02/2026 ([4]), ko Aģentūra sniegusi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 1. punktu,

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

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) regulas 2. panta pirmo daļu papildina ar šādu 16., 17. un 18. punktu:

"16. "Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (*AEMS*) lidojums ar lidmašīnu" ir lidojums, kuru veic ar lidmašīnu gadījumos, kad ir svarīga tūlītēja un ātra transportēšana, un kuram piemīt šādas īpašības:

a) tā mērķis ir atvieglot neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanu, pārvadājot vienu vai vairāk:

i) medicīnas darbiniekus;

ii) medicīniskas kravas (aprīkojumu, asinis, orgānus, zāles);

iii) slimniekus vai ievainotos, vai citas tieši iesaistītas personas;

b) tas ietver sektorus, kuros veic lidojumu, lai novietotu lidmašīnu a) apakšpunkta i) vai iii) punktā minēto personu vai a) apakšpunkta ii) punktā minēto medicīnisko kravu pārvadāšanai vai lai lidmašīna atgrieztos *AEMS* ekspluatācijas bāzē.

17. "Regulārs reiss" ir lidojumu sērija, kam piemīt šādas īpašības:

i) uz katru lidojumu sēdvietas vai iespēju pārvadāt kravu vai pasta sūtījumu patērētāji var iegādāties atsevišķi vai nu tieši no gaisa pārvadātāja, vai no tā pilnvarotajiem pārstāvjiem;

ii) to veic tā, lai nodrošinātu satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām lidostām vienā no šādiem veidiem:

— saskaņā ar publicētu lidojumu grafiku,

— organizējot lidojumus tik regulāri vai tik bieži, ka tie veido atpazīstamu, sistemātisku lidojumu kopumu.

18. "Čarterreiss" ir neregulārs *CAT*, ko pēc pieprasījuma veic ar lidmašīnu, kuras *MOPSC* ir 20 vai vairāk.";

2) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

"*8. pants*

Lidojuma laika ierobežojumi

1. *CAT* pārvadājumiem ar lidmašīnām, kurus veic regulāru reisu vai čarterreisu vajadzībām, piemēro III pielikuma *FTL* (A) apakšdaļas prasības. *CAT* pārvadājumiem ar lidmašīnām, kurus veic neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu un gaisa taksometru vajadzībām, piemēro III pielikuma *FTL* (B) apakšdaļas prasības.

2. *CAT* pārvadājumi ar helikopteriem attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām atbilst tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktajām prasībām, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta.

3. Kompleksu lidmašīnu ar dzinēju un helikopteru nekomerciāla ekspluatācija, arī nekomerciāla specializēta ekspluatācija, kā arī lidmašīnu un helikopteru komerciāla specializēta ekspluatācija attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām atbilst tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktajām prasībām, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, kurā ekspluatants ir iedibināts vai kurā ir tā pastāvīgā dzīvesvieta.

4. *IAM* ekspluatants attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumiem ievēro tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktās prasības, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, kurā ekspluatants ir iedibināts vai kurā ir tā pastāvīgā dzīvesvieta.";

3) regulas 9.b panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Aģentūra un dalībvalstu kompetentās iestādes uzrauga šajā regulā noteikto lidojuma un darba laika ierobežojumu un atpūtas prasību rezultativitāti.";

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.*

To piemēro no 2028. gada 15. oktobra.

Tomēr I pielikumu un II pielikuma 4. punktu piemēro no 2026. gada 3. decembra.

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

Briselē, 2026. gada 8. septembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikuma (*Part-ARO*) ARO.OPS.235. punktu aizstāj ar šādu:

"**ARO.OPS.235 Komerciālo gaisa pārvadājumu lidmašīnu ekspluatantu individuālu lidojuma laika specifikācijas shēmu (*IFTSS*) apstiprināšana**

a) Kompetentā iestāde apstiprina komerciālo gaisa pārvadājumu lidmašīnu ekspluatanta individuālu lidojuma laika specifikācijas shēmu (*IFTSS*), ja tā secina, ka šī *IFTSS* atbilst šādiem nosacījumiem:

1) ir piemērota veicamās ekspluatācijas veidam(-iem);

2) atbilst attiecīgajām pamatprasībām, kas noteiktas Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā, un attiecīgajiem minētās regulas īstenošanas noteikumiem;

3) atbilst piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām;

4) atbilst citiem piemērojamajiem valsts tiesību aktiem, kas izriet no Direktīvas 2000/79/EK transponēšanas.

b) Ja kompetentā iestāde plāno apstiprināt *IFTSS*, kas atšķiras no Aģentūras pieņemtajām piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, tā vispirms lūdz Aģentūras atzinumu saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 7. punktu. Aģentūra sniedz atzinumu trīs mēnešu laikā pēc visas nepieciešamās dokumentācijas saņemšanas no kompetentās iestādes.

c) Kompetentā iestāde un attiecīgais ekspluatants ņem vērā Aģentūras atzinumu, kas pieņemts saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 7. punktu. Pirms b) apakšpunktā minētās *IFTSS* apstiprināšanas kompetentā iestāde nodrošina, ka ekspluatants ir novērtējis un līdz pieņemamam līmenim mazinājis saistītos noguruma riskus.

d) Apstiprinātu *IFTSS*, kas atšķiras no Aģentūras pieņemtajām piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, pēc sākotnējā piemērošanas perioda izvērtē, lai noteiktu, vai šīs atšķirības būtu 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 pielikumu (*Part-ORO*) groza šādi:

1) *FTL* apakšdaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

"*FTL* (A) APAKŠDAĻA

LIDOJUMA UN DARBA LAIKA IEROBEŽOJUMI UN ATPŪTAS PRASĪBAS REGULĀRIEM REISIEM UN ČARTERREISIEM AR LIDMAŠĪNĀM";

2) ORO.FTL.100. punktu aizstāj ar šādu:

"**ORO.FTL.100 Darbības joma**

Šajā apakšdaļā ir noteiktas prasības, kas gaisa kuģa ekspluatantam un tā lidojuma un salona apkalpes locekļiem (gaisa kuģa apkalpes locekļiem) jāievēro attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām gaisa kuģa apkalpei, kas norīkota ar lidmašīnām veikt komerciālos gaisa pārvadājumus (*CAT*) regulāru reisu un čarterreisu vajadzībām.";

3) ORO.FTL.120. punktu aizstāj ar šādu:

"**ORO.FTL.120 Noguruma riska pārvaldības sistēma (*FRMS*)**

a) Ja šajā apakšdaļā vai piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās tiek prasīta noguruma riska pārvaldības sistēma (*FRMS*), ekspluatantam *FRMS* jāizveido, jāievieš un jāuztur spēkā kā pārvaldības sistēmas neatņemama sastāvdaļa. *FRMS* jāapraksta īpašā rokasgrāmatā vai ekspluatācijas rokasgrāmatā.

b) *FRMS* jāparedz ekspluatanta noguruma riska pārvaldības vispārējās efektivitātes pastāvīga uzlabošana un jāiekļauj šādi elementi:

1) apraksts par šādiem elementiem:

i) ekspluatanta galvenās idejas, principi un pienākumi attiecībā uz *FRMS* (turpmāk – "*FRMS* politika");

ii) vadības, gaisa kuģa apkalpes un cita personāla iesaiste un pienākumi attiecībā uz *FRMS*;

iii) *FRMS* specializētās struktūras, to skaitā noguruma drošuma rīcības grupa (*FSAG*), un to uzdevumi;

2) visu *FRMS* procesu, arī procesa gaisa kuģa apkalpes un cita personāla informēšanai par viņu pienākumiem, dokumentācija un procedūra šīs dokumentācijas grozīšanai;

3) zinātniskie principi un pieredze;

4) apdraudējuma apzināšana un riska novērtēšanas process, ar kuru pārvaldīt ekspluatanta darbības risku(-us), ko rada gaisa kuģa apkalpes locekļu pastāvīgs nogurums;

5) riska mazināšanas process, kas nodrošina nekavējoties ieviešamus korektīvos pasākumus, kuri nepieciešami, lai efektīvi mazinātu ekspluatanta risku(-us), ko rada gaisa kuģa apkalpes locekļu nogurums, kā arī nodrošina mazināšanas darbību efektivitātes pastāvīgu uzraudzību un regulāru novērtēšanu;

6) *FRMS* drošuma nodrošināšanas procesi;

7) *FRMS* veicināšanas procesi.

c) *FRMS* jāatbilst ekspluatanta individuālajai lidojuma laika specifikācijas shēmai, ekspluatanta lielumam un tā darbību būtībai un sarežģītībai, ņemot vērā šīm darbībām raksturīgos apdraudējumus un ar tām saistītos riskus.

d) Ekspluatantam jāveic riska mazināšanas pasākumi, ja *FRMS* drošuma nodrošināšanas process liecina, ka netiek uzturēts vajadzīgais darbības drošuma līmenis.";

4) ORO.FTL.125. punktu aizstāj ar šādu:

"**ORO.FTL.125 Regulāru reisu un čarterreisu ekspluatantu individuālās lidojuma laika specifikācijas shēmas (*IFTSS*)**

a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur spēkā individuālu lidojuma laika specifikācijas shēmu (*IFTSS*), kas:

1) ir piemērota veicamās ekspluatācijas veidam(-iem);

2) atbilst attiecīgajām pamatprasībām, kas noteiktas Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā, un attiecīgajiem minētās regulas īstenošanas noteikumiem;

3) atbilst citiem piemērojamajiem tiesību aktiem, to skaitā piemērojamajiem valsts tiesību aktiem, kas izriet no Direktīvas 2000/79/EK transponēšanas.

b) Lai pierādītu atbilstību a) apakšpunktam, ekspluatantam jāizmanto Aģentūras pieņemtās piemērojamās sertifikācijas specifikācijas.

1) Ja ekspluatants plāno paredzēt atšķirību no piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, tas kopā ar *IFTSS* apstiprinājuma pieteikumu iesniedz kompetentajai iestādei drošuma analīzi, kas ietver šādus elementus:

i) ierosinātās atšķirības sīks apraksts;

ii) saistītā noguruma riska izvērtējums un atbilstoši riska mazināšanas pasākumi, ar ko nodrošināt, ka risks saglabājas pieņemamā līmenī;

iii) visi attiecīgie rokasgrāmatu un procedūru grozījumi.

Ja ekspluatants plāno paredzēt atšķirību no piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, tas kompetentajai iestādei arī pierāda, ka ir pienācīgi ņēmis vērā Aģentūras atzinumu, kas izdots saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 7. punktu.

c) Pirms *IFTSS* ieviešanas to – vajadzības gadījumā arī *FRMS* vai atbilstošu noguruma riska pārvaldību (*FRM*) – apstiprina kompetentā iestāde saskaņā ar II pielikuma (*Part-ARO*) ARO.OPS.235. punktu.

d) Lai veiktu II pielikuma (*Part-ARO*) ARO.OPS.235. punkta d) apakšpunktā minēto novērtējumu, divu gadu laikā pēc tādas *IFTSS* ieviešanas, kas atšķiras no Aģentūras izdotajām piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ekspluatants vāc datus par apstiprināto atšķirību un analizē šos datus, izmantojot zinātniski pamatotus principus, lai novērtētu, kā atšķirība ir ietekmējusi gaisa kuģa apkalpes nogurumu. Šīs analīzes rezultāti jāiesniedz kompetentajai iestādei ziņojuma veidā.";

5) ORO.FTL.205. punkta b) apakšpunktā iekļauj šādu 4) un 5) punktu:

"4) tādu aklimatizējušos gaisa kuģa apkalpes locekļu, kas veic lidojumu ar vienpilota apkalpi, maksimālais dienas pamata *FDP* ir viens no turpmāk norādītajiem:

1) saskaņā ar šo tabulu, ja lidojuma laiks katrā sektorā ir ierobežots līdz četrām stundām ar autopilotu un līdz divām stundām bez autopilota:

5. tabula

Maksimālais dienas pamata *FDP* – aklimatizējusies gaisa kuģa apkalpe – vienpilota lidojumi

FDP sākums pēc atskaites laika	*FDP* ilgums stundās						
	Līdz 4 sektoriem	5 sektori	6 sektori	7 sektori	8 sektori	9 sektori	10 vai vairāk sektori
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 sākums pēc atskaites laika	*FDP* ilgums stundās						
	Līdz 4 sektoriem	5 sektori	6 sektori	7 sektori	8 sektori	9 sektori	10 vai vairāk sektori
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 stundas neatkarīgi no sektoru skaita, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

A) ekspluatācija notiek laikā no 07:00 līdz 21:59;

B) ekspluatācija tiek veikta *VFR* apstākļos;

C) ekspluatācija notiek starp iepriekš izraudzītiem lidlaukiem;

D) katra sektora ilgums ir viena stunda vai mazāk.

5) maksimālais dienas pamata *FDP* gaisa kuģa apkalpes loceklim nezināmā aklimatizācijas stadijā, kurš veic lidojumu ar vienpilota lidojuma apkalpi, ir astoņas stundas.";

6) ORO.FTL.205. punkta e) apakšpunkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"e) Maksimālais dienas *FDP*, izmantojot pagarinājumus, kuru iemesls ir atpūta lidojuma laikā, ja lidojuma apkalpē ir vismaz divi piloti.";

7) ORO.FTL.205. punkta f) apakšpunkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"f) Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā, ja lidojuma apkalpē ir vismaz divi piloti – pēc gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem.";

8) ORO.FTL.205. punktā iekļauj šādu fa) apakšpunktu:

"fa) Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā, ja lidojuma apkalpē ir viens pilots – pēc gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem.

Ja gaisa kuģa kapteinis ziņošanas brīdī vai pēc tās tiek informēts par neparedzētiem apstākļiem, kapteinis var mainīt lidojuma darba laika periodu un darba un atpūtas periodu ierobežojumus, ievērojot šādas prasības:

1) maksimālo dienas pamata *FDP* gaisa kuģa apkalpes loceklim, kas veic lidojumu ar vienpilota lidojuma apkalpi, kā noteikts ORO.FTL.205. punkta b) apakšpunkta 4) vai 5) punktā, var pagarināt par ne vairāk kā vienu stundu;

2) ja *FDP* laikā beidzamajā sektorā pēc pacelšanās rodas neparedzēti apstākļi, kuru dēļ tiek pārsniegts 1) punktā atļautais paildzinājums, lidojumu drīkst turpināt līdz plānotajam galapunkta vai rezerves lidlaukam;

3) atpūtas periodu ārpus mājas bāzes pirms *FDP* var saīsināt, bet tas nedrīkst būt īsāks par 10 stundām;

4) tādu neparedzētu apstākļu gadījumā, kas var izraisīt smagu nogurumu, gaisa kuģa kapteinim, lai novērstu lidojuma drošumu apdraudošus faktorus, pēc vajadzības jāsamazina faktiskais *FDP* un/vai jāpaildzina atpūtas periods;

5) gaisa kuģa kapteinim jāiesniedz ekspluatantam ziņojums gadījumos, kad pēc kapteiņa ieskatiem tiek paildzināts *FDP* vai saīsināts atpūtas periods. Ja atpūtas perioda saīsinājums pārsniedz vienu stundu, ekspluatants 28 dienu laikā pēc attiecīgā notikuma kompetentajai iestādei iesniedz ziņojuma kopiju kopā ar piezīmēm;

6) ekspluatants īsteno nerepresīvu politiku attiecībā uz kapteiņa rīcības brīvības izmantošanu vai neizmantošanu neparedzētos apstākļos.";

9) ORO.FTL.240. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) Lai neviena gaisa kuģa apkalpes locekļa veiktspēja nepasliktinātos, *FDP* laikā jānodrošina iespēja paēst un padzerties, jo īpaši ja *FDP* pārsniedz sešas vai – vienpilota apkalpes gadījumā – piecas stundas.";

10) pievieno šādu *FTL* (B) apakšdaļu:

"*FTL* (B) APAKŠDAĻA

LIDOJUMA UN DARBA LAIKA IEROBEŽOJUMI UN ATPŪTAS PRASĪBAS NEATLIEKAMĀS MEDICĪNISKĀS PALĪDZĪBAS DIENESTU UN GAISA TAKSOMETRU PĀRVADĀJUMIEM AR LIDMAŠĪNĀM

ORO.FTL.101. Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas gaisa kuģa ekspluatantam un tā lidojuma un salona apkalpes locekļiem (gaisa kuģa apkalpes locekļiem) jāievēro attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām gaisa kuģa apkalpei, kas norīkota veikt komerciālos gaisa pārvadājumus (*CAT*) ar lidmašīnām *AEMS* un gaisa taksometru pārvadājumiem, ieskaitot pārvadājumus, kas sākas un beidzas tajā pašā punktā (no A līdz A).

ORO.FTL.106 Definīcijas

a) Attiecībā uz *AEMS* un gaisa taksometru pārvadājumiem izmanto ORO.FTL.105. punktā definētos terminus, izņemot ORO.FTL.105. punkta 1., 2., 5. un 18. apakšpunktā definētos terminus.

b) Papildus a) apakšpunktam izmanto šādas definīcijas:

1) "aklimatizējies" – stadija, kurā gaisa kuģa apkalpes locekļa diennakts bioloģiskais ritms ir sinhronizējies ar konkrētu laika zonu – vai nu pašreizējo laika zonu vietā, kur gaisa kuģa apkalpes loceklis fiziski atrodas, vai iepriekšējo laika zonu, kurai gaisa kuģa apkalpes loceklis joprojām ir bioloģiski pielāgojies, jo nav pagājis pietiekami ilgs laiks vai nav bijis pietiekami ilgs atpūtas periods, lai pielāgotos pašreizējai laika zonai.

Aprēķinot maksimālo dienas lidojuma darba laika periodu, gaisa kuģa apkalpes locekli uzskata par aklimatizējušos mājas bāzes laika zonā rotācijas sākumā un pēc tam saskaņā ar 1.a tabulā norādītajām vērtībām.

1.a tabula

Starpība (h) starp atskaites laika (*) laika zonu un laika zonu, kur sāk nākamo darbu	Laiks (h), kas pagājis kopš ziņošanas pēc atskaites laika				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 un < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 un ≤ 6	B	X	D	D	D

Starpība (h) starp atskaites laika (*) laika zonu un laika zonu, kur sāk nākamo darbu	Laiks (h), kas pagājis kopš ziņošanas pēc atskaites laika				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 un ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 un ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Kad rotācijas laikā gaisa kuģa apkalpe ir aklimatizējusies laika zonā, kurā tā sāk pildīt savu nākamo darbu, šī laika zona kļūst par jauno atskaites laika zonu. Pēc tam aklimatizācijas stadiju saistībā ar turpmākajiem rotācijas darbiem nosaka saskaņā ar 1.a tabulu, sākotnējo atsauces laika zonu aizstājot ar jauno.

"B" – gaisa kuģa apkalpes loceklis ir aklimatizējies atskaites laika zonā.

"D" – gaisa kuģa apkalpes loceklis ir aklimatizējies laika zonā, kurā šis gaisa kuģa apkalpes loceklis sāk pildīt savu nākamo rotācijas darbu.

"X" – gaisa kuģa apkalpes loceklis ir nezināmā aklimatizācijas stadijā;

2) "atskaites laiks" – vai nu vietējais laiks ziņošanas punktā mājas bāzē, kur gaisa kuģa apkalpes loceklis tiek uzskatīts par aklimatizējušos rotācijas sākumā, vai vietējais laiks ziņošanas punktā pēdējā vietā, kur gaisa kuģa apkalpes loceklis tika aklimatizējies rotācijas laikā;

3) "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 gaisa kuģī, kamēr gaisa kuģis atrodas gaisā, un šo apkalpes locekli varētu aizstāt ar citu pienācīgi kvalificētu apkalpes locekli;

4) "austrumu–rietumu vai rietumu–austrumu pāreja" – pāreja caur atskaites laika zonu (pārejas laika zonu) starp secīgiem darbiem un gaidīšanas laiku starp reisiem austrumu virzienā un secīgiem darbiem un gaidīšanas laiku starp reisiem rietumu virzienā vai otrādi, kur katra secība ietver četru vai vairāk laika zonu šķērsošanu;

5) "nogurums" – fizioloģisks stāvoklis ar pazeminātām garīgās vai fiziskās veiktspējas spējām, ko izraisa miega zudums, paildzināts nomods, diennakts fāze vai darba slodze (garīgā un/vai fiziskā aktivitāte), vai to kombinācija un kas var pazemināt gaisa kuģa apkalpes locekļa modrību un spēju veikt ar drošumu saistītus darba pienākumus;

6) "atpūta gaisa kuģī" – *FDP* pagarinājumu un dežūras vajadzībām ir viens no turpmāk norādītajiem:

   1) lidojuma laika periods lidojuma kreisēšanas posmā, kura laikā gaisa kuģa apkalpes loceklis, kas veic lidojumu ar paplašinātu lidojuma apkalpi, tiek uz laiku atbrīvots no visiem uzdevumiem un atpūšas gaisa kuģī esošā atpūtas telpā, kas atbilst prasītajam standartam;

   2) laika periods, kurā lidmašīna atrodas uz zemes un kura laikā gaisa kuģa apkalpes loceklis tiek uz laiku atbrīvots no visiem uzdevumiem un atpūšas gaisa kuģī esošā atpūtas telpā, kas atbilst prasītajam standartam;

7) "pozicionēšana" – viena no šādām darbībām:

   1) gaisa kuģa 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

      — laiku, kas pavadīts, veicot vietēju pārvietošanu no atpūtas vietas uz vietu, kur tiks sākta darba izpilde, un pretēji;

2) lidmašīnas ekspluatācija, ko veic strādājošs gaisa kuģa apkalpes loceklis saskaņā ar ekspluatanta norīkojumu nekomerciālā lidojumā tieši pirms pirmā *CAT* sektora vai tūlīt pēc pēdējā *CAT* sektora;

8) "dalīti dienesta pienākumi" – *FDP*, kas ietver vienu pārtraukumu uz zemes starp lidojuma sektoriem, kurš ir pietiekami ilgs, lai noteiktos apstākļos varētu pagarināt maksimālo dienas pamata *FDP*;

9) "neparedzēti ekspluatācijas apstākļi" – neparedzēti apstākļi, kurus nevarēja pamatoti paredzēt un ņemt vērā, piemēram, slikti laikapstākļi, iekārtu darbības traucējumi, gaisa satiksmes vadības kavēšanās, un kuru rezultātā var būt nepieciešami ekspluatācijas pielāgojumi.

ORO.FTL.111 Ekspluatanta pienākumi

Ekspluatants:

a) publicē darbu sarakstus savlaicīgi, lai gaisa kuģa apkalpes locekļi varētu plānot pienācīgu atpūtu;

b) izveido procedūru un metodi saziņai ar gaisa kuģa apkalpes locekļiem, ar kuras palīdzību paziņo par darbu sarakstu un atpūtas periodu izmaiņām;

c) nodrošina, ka lidojuma darba laika periodi tiek plānoti tā, lai gaisa kuģa apkalpes locekļiem neiestātos nogurums un lai viņi visos apstākļos varētu savus pienākumus veikt pietiekami augstā drošuma līmenī;

d) ņemot vērā ekspluatācijas veidu un sarežģītību, nosaka un publicē tādus ziņošanas un atbrīvošanas laikus, kas nodrošina, ka gaisa kuģa apkalpei ir pietiekami daudz laika izpildīt visus vajadzīgos darbus pirms lidojuma un pēc lidojuma un reģistrēt faktiskos ziņošanas un atbrīvošanas laikus;

e) ņem vērā saistību starp lidojuma darba laika periodu un atpūtas periodu biežumu un struktūru un ņem vērā kopīgo ietekmi, kas rodas, ilgstoši veicot darba pienākumus ar minimāliem atpūtas brīžiem;

f) nosaka tādu darba periodu struktūru, kas nerada noteiktā miega/darba ritma nopietnus traucējumus, kuri var rasties, piemēram, strādājot pārmaiņus dienā un naktī;

g) ievēro noteikumus attiecībā uz diennakts ritmu traucējošiem grafikiem saskaņā ar II pielikuma (*Part-ARO*) ARO.OPS.230. punktu;

h) nodrošina pietiekami ilgus atpūtas periodus, lai gaisa kuģa apkalpes locekļi varētu pārvarēt paveiktā darba ietekmi un būtu atpūtušies līdz nākamā lidojuma darba laika perioda sākumam;

i) plāno atkārtotus pagarinātus atpūtas periodus un savlaicīgi paziņo par tiem gaisa kuģa apkalpes locekļiem;

j) 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;

k) uzrauga darbu sarakstu operatīvo noturību un vajadzības gadījumā pielāgo gaisa kuģa apkalpes darbu;

l) īsteno noguruma riska pārvaldību, ko atbalsta vai nu pārvaldības sistēma saskaņā ar ORO.GEN.200. punktu, kurā nepieciešamības gadījumā ietver atbilstošu *FRM*, vai *FRMS* saskaņā ar ORO.FTL.120. punktu.

ORO.FTL.116. Gaisa kuģa apkalpes pienākumi

a) Gaisa kuģa apkalpe pilda šādus pienākumus:

1) ievēro visus lidojuma un darba laika ierobežojumus (*FTL*) un atpūtas prasības, ko piemēro tās darba pienākumiem;

2) veicot darba pienākumus pie vairāk nekā viena ekspluatanta:

1) reģistrē savu lidojuma un darba laiku un atpūtas periodus saskaņā ar piemērojamajām *FTL* prasībām;

2) katram ekspluatantam sniedz darba plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamajām *FTL* prasībām;

3) optimāli izmanto piedāvātās iespējas un telpas atpūtai un pienācīgi plāno un izmanto savus atpūtas periodus.

b) Gaisa kuģa apkalpe neveic savus pienākumus gaisa kuģī, ja tā zina vai tai ir aizdomas, ka tās noguruma līmenis vai citādi sliktas pašsajūtas līmenis var apdraudēt lidojuma drošumu.

c) Gaisa kuģa apkalpe ekspluatanta oficiālajā dokumentācijā reģistrē faktiskos ikdienas darba ziņošanas un atbrīvošanas laikus.

ORO.FTL.126 *AEMS* un gaisa taksometru ekspluatantu individuālās lidojuma laika specifikācijas shēmas (*IFTSS*)

a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur spēkā individuālu lidojuma laika specifikācijas shēmu (*IFTSS*), kas:

1) ir piemērota veicamās ekspluatācijas veidam(-iem);

2) atbilst attiecīgajām pamatprasībām, kas noteiktas Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā, un attiecīgajiem minētās regulas īstenošanas noteikumiem;

3) atbilst citiem piemērojamajiem tiesību aktiem, to skaitā piemērojamajiem valsts tiesību aktiem, kas izriet no Direktīvas 2000/79/EK transponēšanas.

b) Lai pierādītu atbilstību a) apakšpunktam, ekspluatantam jāizmanto Aģentūras pieņemtās piemērojamās sertifikācijas specifikācijas.

Ja ekspluatants plāno paredzēt atšķirību no piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, tas kopā ar *IFTSS* apstiprinājuma pieteikumu iesniedz kompetentajai iestādei drošuma analīzi, kas ietver šādus elementus:

1) ierosinātās atšķirības sīks apraksts;

2) saistītā noguruma riska izvērtējums un atbilstoši riska mazināšanas pasākumi, ar ko nodrošināt, ka risks saglabājas pieņemamā līmenī;

3) visi attiecīgie rokasgrāmatu un procedūru grozījumi.

Ja ekspluatants plāno paredzēt atšķirību no piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, tas kompetentajai iestādei arī pierāda, ka ir pienācīgi ņēmis vērā Aģentūras atzinumu, kas izdots saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 7. punktu.

c) Pirms *IFTSS* ieviešanas to – vajadzības gadījumā arī *FRMS* vai atbilstošu *FRM* – apstiprina kompetentā iestāde saskaņā ar II pielikuma (*Part-ARO*) ARO.OPS.235. punktu.

d) Lai veiktu II pielikuma (*Part-ARO*) ARO.OPS.235. punkta d) apakšpunktā minēto novērtējumu, divu gadu laikā pēc tādas *IFTSS* ieviešanas, kas atšķiras no Aģentūras izdotajām piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ekspluatants vāc datus par apstiprināto atšķirību un analizē šos datus, izmantojot zinātniski pamatotus principus, lai novērtētu, kā atšķirība ir ietekmējusi gaisa kuģa apkalpes nogurumu. Šīs analīzes rezultātus ziņojuma veidā iesniedz kompetentajai iestādei.

ORO.FTL.201 Mājas bāze

a) Ekspluatants katram gaisa kuģa apkalpes loceklim nosaka mājas bāzi.

b) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda mājas bāzes maiņas nosacījumi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām.

ORO.FTL.206 Lidojuma darba laika periods (*FDP*)

a) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda maksimālais dienas pamata *FDP* gaisa kuģa apkalpei, kas ir aklimatizējusies un veic lidojumu ar vienpilota vai divpilotu lidojuma apkalpi, saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām. Šajā maksimālajā dienas pamata *FDP* vienmēr ņem vērā ziņošanas laiku un nolidoto sektoru skaitu, un tas nepārsniedz 13 stundas. Ekspluatants var atkāpties no piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ja tam ir funkcionējoša un efektīva *FRMS* saskaņā ar ORO.FTL.120. punktu.

b) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda maksimālais dienas pamata *FDP* gaisa kuģa apkalpei, kas ir nezināmā aklimatizācijas stadijā un kas veic lidojumu ar vienpilota vai divpilotu lidojuma apkalpi, saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām. Ja gaisa kuģa divpilotu apkalpes aklimatizācijas stadija nav zināma, maksimālo dienas pamata *FDP* var pagarināt saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ja ekspluatantam ir funkcionējoša un efektīva *FRMS* saskaņā ar ORO.FTL.120. punktu.

c) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda pagarinātais maksimālais dienas *FDP* bez atpūtas gaisa kuģī gaisa kuģa apkalpei, kas ir aklimatizējusies un kas veic lidojumu ar divpilotu apkalpi, saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām. Ekspluatantam vienmēr jāņem vērā šādi aspekti:

1) visi pagarinājumi jāieplāno iepriekš;

2) jebkurās septiņās secīgās dienās var izmantot ne vairāk kā divus pagarinājumus;

3) katra pagarinājuma ilgums nedrīkst pārsniegt vienu stundu;

4) minimālos pirmslidojuma un pēclidojuma atpūtas periodus var pagarināt par divām stundām un pēclidojuma atpūtas periodu var pagarināt par četrām stundām; tad, ja pagarinājumus izmanto secīgiem *FDP*, papildu atpūta pirms un pēc lidojuma starp diviem pagarinātajiem *FDP* jānodrošina secīgi;

5) pagarinājumu bez atpūtas gaisa kuģī nedrīkst apvienot ar pagarinājumiem, kuru iemesls ir atpūta gaisa kuģī vai dalīti dienesta pienākumi tajā pašā darba periodā.

d) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda pagarinātais maksimālais dienas *FDP*, kura iemesls ir atpūta gaisa kuģī, kamēr tas atrodas gaisā, un minimālās divpilotu lidojuma apkalpes paplašināšana, saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām. Ekspluatantam vienmēr jāņem vērā šādi aspekti:

1) minimālās lidojuma apkalpes paplašināšanas līmenis;

2) gaisa kuģī esošo atpūtas telpu veids un standarts;

3) katram gaisa kuģa apkalpes loceklim piešķirtais minimālais atpūtas laiks gaisa kuģī;

4) minimālais atpūtas laiks gaisa kuģī, kas piešķirts katram lidojuma apkalpes loceklim, kurš atradīsies pie vadības ierīcēm galīgās nosēšanās laikā;

5) nosacījumi, saskaņā ar kuriem var piemērot *FDP* papildu pagarinājumu, arī tad, ja ekspluatācija notiek saskaņā ar efektīvu un funkcionējošu *FRMS* atbilstīgi ORO.FTL.120. punktam.

e) Notiekošas *AEMS* misijas laikā aklimatizējušās gaisa kuģa apkalpes, kas veic lidojumu ar divpilotu lidojuma apkalpi, maksimālo dienas pamata *FDP*, kā noteikts piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās, var pagarināt par ne vairāk kā divām stundām, ja tas nepieciešams, lai pabeigtu misiju. Ekspluatants savā *IFTSS* iekļauj šā pagarinājuma piemērošanas nosacījumus, arī to, kā tiks uzraudzīta tā izmantošana un kā tiks mazināta ar to saistītā ietekme uz turpmākajiem darba un atpūtas periodiem.

f) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda nosacījumi, saskaņā ar kuriem kapteinis var mainīt lidojuma darba laika, darba un atpūtas periodu ierobežojumus neparedzētu ekspluatācijas apstākļu gadījumā, saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām. Ekspluatants īsteno nerepresīvu politiku attiecībā uz kapteiņa rīcības brīvības izmantošanu vai neizmantošanu neparedzētos ekspluatācijas apstākļos.

g) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda novēlotas ziņošanas procedūra, arī apstākļi, kādos tā tiek aktivizēta, saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām.

ORO.FTL.211 Lidojuma laiki un darba periodi

a) Kopējais darba periodu ilgums, ko var noteikt individuālam gaisa kuģa 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;

4) 2 000 darba stundas jebkurā kalendārajā gadā.

b) Atkāpjoties no a) apakšpunkta 1) punkta, kopējo darba stundu skaitu jebkurās 7 secīgās dienās var pārsniegt ne vairāk kā par 10 stundām ar nosacījumu, ka šo pārsniegumu izmanto tikai gaisa kuģa nestrādājoša apkalpes locekļa pozicionēšanai atpakaļ tā mājas bāzē, lai sāktu pagarinātu atpūtas periodu, un ekspluatants:

1) veic riska novērtējumu, lai izvērtētu pārsnieguma ietekmi uz nogurumu, citstarp ņemot vērā dienas laiku, iepriekšējās atpūtas ilgumu un kvalitāti, kā arī nākamās gaidāmās darbu saraksta prasības;

2) plāno pienācīgus ietekmes mazināšanas pasākumus, to skaitā, bet ne tikai: pārsniegumu biežuma ierobežojumus noteiktā periodā; vismaz 72 stundas ilga pagarināta atpūtas perioda, kas ietver divas vietējas naktis, nodrošināšanu; visu noguruma radītā drošības riska kontroles pasākumu efektivitātes un atbilstības pastāvīgu uzraudzību;

3) veic pārsniegumu un to izmantošanas apstākļu uzskaiti;

4) apraksta pārsnieguma nosacījumus savā *IFTSS*.

c) Atkāpjoties no a) apakšpunkta 1) punkta, *AEMS* pārvadājumos, kuru lidojuma apkalpē ir divi piloti, kopējo darba stundu skaitu jebkurās 7 secīgās dienās var pārsniegt ne vairāk kā par 30 stundām ar nosacījumu, ka ekspluatants:

1) veic riska novērtējumu, lai izvērtētu pārsnieguma ietekmi uz nogurumu, citstarp ņemot vērā dienas laiku, nakts darba daudzumu, ar medicīnisku un ar pacientiem saistītu darba uzdevumu radīto stresu un nākamās gaidāmās darbu saraksta prasības;

2) plāno pienācīgus ietekmes mazināšanas pasākumus, to skaitā, bet ne tikai: pārsniegumu biežuma ierobežojumus noteiktā periodā; vismaz 72 stundas ilga pagarināta atpūtas perioda, kas ietver divas vietējas naktis, nodrošināšanu; visu noguruma radītā drošības riska kontroles pasākumu efektivitātes un atbilstības pastāvīgu uzraudzību;

3) veic pārsniegumu un to izmantošanas apstākļu uzskaiti;

4) apraksta pārsnieguma nosacījumus savā *IFTSS*.

d) Kopējais sektoru lidojuma laiks, kad atsevišķs gaisa kuģa apkalpes loceklis ir norīkots par strādājošu gaisa kuģa 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.

e) Darbs pēc lidojuma ir uzskatāms par darba periodu.

ORO.FTL.216 Pozicionēšana

a) Gaisa kuģa nestrādājoša apkalpes locekļa pozicionēšana pēc ziņošanas, bet pirms lidojuma veikšanas bez atpūtas perioda starplaikā uzskatāma par *FDP*, taču nav uzskatāma par sektoru.

b) Viss pozicionēšanai veltītais laiks uzskatāms par darba periodu.

c) Gaisa kuģa strādājoša apkalpes locekļa pozicionēšana nekomerciālā lidojumā pirms vai pēc viena vai vairāku *CAT* lidojumu veikšanas bez atpūtas perioda starplaikā uzskatāma par *FDP* un par sektoru.

d) Ekspluatantam savā *IFTSS* saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām jānorāda šādu elementu ietekme uz maksimālo *FDP*:

1) gaisa kuģa nestrādājoša apkalpes locekļa pozicionēšanas ilgums;

2) gaisa kuģa nestrādājoša apkalpes locekļa izmantotais transporta veids.

ORO.FTL.221 Dalīti dienesta pienākumi

Maksimālo dienas pamata *FDP* gaisa kuģa apkalpei, kas veic lidojumu ar divpilotu lidojuma apkalpi, pagarina sakarā ar dalītu dienesta pienākumu pārtraukumu uz zemes, ievērojot šādus nosacījumus:

a) ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda šādi dalītu dienesta pienākumu elementi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām:

1) minimālais dalītu dienesta pienākumu pārtraukuma uz zemes ilgums;

2) *FDP* pagarinājums atkarībā no dalītu dienesta pienākumu pārtraukuma ilguma;

3) gaisa kuģa apkalpei nodrošinātās atpūtas telpas, ņemot vērā dalītu dienesta pienākumu pārtraukuma ilgumu un citus nozīmīgus faktorus;

4) iespēja pagarināt dalītu dienesta pienākumu izpildi pēc *FDP* sākuma;

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

c) dalītus dienesta pienākumus nepiešķir pirms vai pēc saīsinātas atpūtas saskaņā ar ORO.FTL.236. punkta c) apakšpunktu.

ORO.FTL.226 Dežūra un darbs lidostā

a) Dežūras un darbs lidostā ir jānorāda darbu sarakstā. Dežūras pieejamības perioda sākuma un beigu laiks ir savlaicīgi jāpaziņo attiecīgajiem gaisa kuģa apkalpes locekļiem, lai tie varētu plānot pienācīgu atpūtu.

b) Ir uzskatāms, ka gaisa kuģa apkalpes loceklis uzsāk dežūru lidostā ar brīdi, kad tas noziņo ziņošanas punktā, un beidz dežūru brīdī, kad beidzas paziņotais dežūras pieejamības periods lidostā.

c) Dežūra lidostā ORO.FTL.211. punkta un ORO.FTL.236. punkta mērķiem pilnībā 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 vai A klases atpūtas telpa gaisa kuģa apkalpes locekļiem, kuri atrodas dežūrā lidostā, ar nosacījumu, ka A klases atpūtas telpā ir iespējams kontrolēt gaismu un temperatūru un ir nodrošināta izolācija no trokšņa un traucējumiem.

f) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda šādi dežūras un darba lidostā elementi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām:

1) maksimālais jebkura dežūras pieejamības perioda ilgums;

2) dežūras laika ietekme uz maksimālo dienas *FDP*, ņemot vērā pieejamās atpūtas telpas un citus būtiskus faktorus, piemēram, šādus:

i) nepieciešamība gaisa kuģa apkalpes locekļiem būt pastāvīgā gatavībā;

ii) tas, cik lielā mērā dežūra ietekmē miegu;

iii) savlaicīga paziņošana, lai nodrošinātu iespēju izgulēties starp izsaukšanu pildīt pienākumus un noteikto *FDP*;

3) minimālais atpūtas periods pēc dežūras pieejamības perioda, pēc kura nav *FDP* piešķīruma;

4) metode citu dežūru uzskaitīšanai, lai aprēķinātu kopējos darba periodus.

ORO.FTL.231 Rezerve

a) Rezervi iekļauj darbu sarakstā.

b) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda šādi rezerves elementi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām:

1) maksimālais jebkura atsevišķa rezerves perioda ilgums;

2) secīgu rezerves dienu skaits, ko var piešķirt gaisa kuģa apkalpes loceklim.

ORO.FTL.236 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 gaisa kuģa 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

1) Atkāpjoties no a) un b) apakšpunkta, minimālo atpūtas periodu mājas bāzē vai ārpus mājas bāzes var saīsināt ar nosacījumu, ka saīsinātu atpūtu piemēro tikai saskaņā ar efektīvu un funkcionējošu *FRMS* atbilstīgi ORO.FTL.120. punktam.

2) Ekspluatantam savā *IFTSS* jāparedz saīsinātas atpūtas perioda nosacījumi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ņemot vērā šādus elementus:

i) minimālais saīsinātas atpūtas periods;

ii) gaisa kuģa apkalpes locekļa aklimatizācijas stadija;

iii) tas, vai atpūtas periods ietver vietējās naktis;

iv) laika zonu šķērsošana;

v) lidojuma laika un pozicionēšanas kombinācija tieši pirms saīsinātas atpūtas perioda;

vi) ceļā uz atpūtas vietu un no tās pavadītais laiks.

d) Atkārtoti pagarināti atpūtas periodi

Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda atkārtoti pagarināti atpūtas periodi, ar kuriem kompensē kopīgo nogurumu. Minimālais atkārtotais pagarinātais atpūtas periods ir 36 stundas, ietverot divas vietējās naktis, tā, lai laiks starp viena atkārtota pagarināta atpūtas perioda beigām un nākamā atkārtotā pagarinātā atpūtas perioda sākumu nekad nebūtu ilgāks par 168 stundām. Atkārtotais pagarinātais atpūtas periods divas reizes mēnesī jāpaildzina līdz divām vietējām dienām.

e) Ekspluatantam savā *IFTSS* 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) diennakts fāzes maiņu austrumu–rietumu vai rietumu–austrumu pārejas laikā.

ORO.FTL.241 Ēdināšana

a) Lai nepasliktinātos gaisa kuģa apkalpes locekļu veiktspēja, *FDP* laikā jānodrošina iespēja paēst un padzerties.

b) Ekspluatantam savā *IFTSS* jānorāda, kā *FDP* laikā tiek nodrošināta gaisa kuģa apkalpes locekļu ēdināšana, ņemot vērā vismaz *FDP* ilgumu, diennakts ritmu un regulāro ēdienreižu laiku, kā arī to, kad lidojuma laikā nav iespējams paēst vai padzerties.

ORO.FTL.246 Mājas bāzes, lidojumu laika, darba un atpūtas periodu uzskaite

a) Ekspluatantam 24 mēnešus jāsaglabā šāda informācija:

1) individuāla uzskaites dokumentācija par katru gaisa kuģa apkalpes locekli, tajā skaitā par:

1) lidojumu laikiem;

2) katra darba perioda un *FDP* sākumu, ilgumu un beigām;

3) atpūtas periodiem un brīvajām dienām, kad nav nekādu dienesta pienākumu;

4) norādīto mājas bāzi;

2) ziņojumi par pagarinātiem lidojuma darba laika periodiem un saīsinātas atpūtas periodiem.

b) Pēc pieprasījuma ekspluatants šādām attiecīgajām personām sagatavo lidojumu laiku, darba periodu un atpūtas periodu atsevišķu uzskaites dokumentu kopijas:

1) attiecīgajam gaisa kuģa apkalpes loceklim;

2) citam ekspluatantam par gaisa kuģa apkalpes locekli, kas ir attiecīgā ekspluatanta gaisa kuģa apkalpes loceklis vai kļūst par tādu;

3) kompetentajai iestādei.

c) Uzskaites dokumenti, kas minēti IV pielikuma (*Part-CAT*) CAT.GEN.MPA.100. punkta b) apakšpunkta 5) punktā, par gaisa kuģa apkalpes locekļiem, kuri strādā pie vairāk nekā viena ekspluatanta, jāglabā 24 mēnešus.

ORO.FTL.251 Noguruma vadības apmācība

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

b) Apmācībai, kas minēta a) apakšpunktā, jānotiek saskaņā ar ekspluatanta izveidotu mācību programmu, kas aprakstīta ekspluatācijas rokasgrāmatā. Mācību programmā jābūt ietvertai informācijai par iespējamajiem noguruma cēloņiem un sekām, kā arī pasākumiem noguruma mazināšanai un praktiskiem aspektiem."