KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 83/2014

2014 m. sausio 29 d.

kuriuo iš dalies keičiamas 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

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ([1]), ypač į jo 8 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

(1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ([2]) nustatyti su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, kuriais pakeistas Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 ([3]) III priedas, išskyrus Q skirsnį, susijusį su skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimais ir poilsio reikalavimais;

(2) pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 22 straipsnio 2 dalį į įgyvendinimo taisykles, susijusias su skrydžio ir darbo laiku ir poilsio reikalavimais, iš pradžių turėtų būti įtrauktos visos esminės Reglamento (EEB) Nr. 3922/1991 III priedo Q skirsnio nuostatos, atsižvelgiant į naujausius mokslinius ir techninius duomenis;

(3) šis reglamentas yra Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8 straipsnio 5 dalyje ir 22 straipsnio 2 dalyje nurodyta įgyvendinimo priemonė, todėl, remiantis Reglamento (EB) Nr. 2016/2008 69 straipsnio 3 dalimi, Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q skirsnis turėtų būti išbrauktas. Vis dėlto Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q skirsnis turėtų būti taikomas iki baigsis šiame reglamente numatytas pereinamasis laikotarpis ir toliau būti taikomas toms operacijoms, kurioms nebus nustatyta jokių įgyvendinimo priemonių;

(4) šis reglamentas nedaro poveikio Tarybos direktyva 2000/79/EB ([4]) jau nustatytoms riboms ir minimaliesiems standartams, visų pirma nuostatoms dėl darbo laiko ir poilsio dienų, kurių civilinės aviacijos mobilieji darbuotojai visada privalo laikytis. Šio reglamento nuostatos ir kitos pagal šį reglamentą patvirtintos nuostatos neskirtos jokiam esamos mobiliųjų darbuotojų apsaugos lygio mažinimui pateisinti. Šio reglamento nuostatomis valstybėms narėms netrukdoma priimti didesnę apsaugą užtikrinančius nacionalinius socialinės srities teisės aktus ar sudaryti kolektyvines darbo sutartis dėl darbo sąlygų ir sveikatos bei saugos darbe ir nedaroma jokio poveikio tokioms nuostatoms;

(5) valstybės narės gali nukrypti atitinkamai nuo šio reglamento nuostatų arba nuo susijusių sertifikavimo specifikacijų, jei jos, siekdamos geriau atsižvelgti į konkrečius nacionalinius aspektus ar veiklos praktiką, taiko nuostatas, kuriomis užtikrinamas saugos lygis yra bent lygiavertis šiuo reglamentu užtikrinamam lygiui. Apie visas nukrypti nuo šio reglamento leidžiančias nuostatas ir nukrypimus turi būti pranešta ir jie daromi laikantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 ir 22 straipsnių nuostatų, kuriomis užtikrinama, kad remiantis objektyviais kriterijais būtų priimami skaidrūs ir nediskriminaciniai sprendimai;

(6) Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – agentūra) parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 1 dalį pateikė jį Komisijai kaip nuomonę ([5]);

(7) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, į jį įtraukiant skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus;

(8) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsniu įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1. 2 straipsnis papildomas šiuo 6 punktu:

„6) oro taksi skrydis – nustatant skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimus – nereguliarus užsakomasis komercinis skrydis lėktuvu, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) neviršija 19.“;

([1]) OL L 79, 2008 3 19, p. 1.
([2]) OL L 296, 2012 10 25, p. 1.
([3]) OL L 373, 1991 12 31, p. 4.
([4]) OL L 302, 2000 12 1, p. 57

([5]) 2012 m. rugsėjo 28 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė „Opinion No 04/2012 for a Regulation establishing Implementing Rules on Flight and Duty Time Limitations and rest requirements (FTL) for commercial air transport (CAT) with aeroplanes“ (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf).

2. 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Skrydžio laiko apribojimai

1. Komerciniams oro transporto skrydžiams taikoma III priedo FTL dalis, kurioje išdėstyti skrydžio laiko apribojimai.

2. Nukrypstant nuo 1 dalies nuostatos, lėktuvų vykdomiems oro taksi, greitosios medicinos pagalbos skrydžiams ir vienpiločių komercinių orlaivių skrydžiams taikoma Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 4 dalis ir Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q skirsnis, taip pat atitinkamos nacionalinės išimtys, grindžiamos kompetentingų institucijų atliktu saugos rizikos vertinimu.

3. Sraigtasparniais vykdomi komerciniai oro transporto skrydžiai turi atitikti nacionalinius reikalavimus.“;

3. Įterpiamas šis 9a straipsnis:

„9a straipsnis

Agentūra nuolat peržiūri II ir III priedų nuostatų dėl skrydžių laiko ir darbo laiko apribojimų bei poilsio reikalavimų veiksmingumą. Ne vėliau kaip 2019 m. vasario 18 d. agentūra pateikia pirmą peržiūros rezultatų ataskaitą.

Po reglamento taikymo datos vykdant ilgalaikę peržiūrą turi būti naudojamasi mokslininkų ekspertinėmis žiniomis ir remiamasi veiklos duomenimis, kuriuos padeda surinkti valstybės narės.

Vykdant 1 dalyje nurodytą peržiūrą vertinamas bent šių dalykų poveikis įgulos budrumui:

— ilgesnės nei trylikos valandų trukmės darbo laiko palankiausiu paros metu;

— ilgesnės nei dešimties valandų trukmės darbo laiko nepalankesniu paros metu;

— ilgesnės nei vienuolikos valandų trukmės darbo laiko nežinomos aklimatizavimosi būsenos įgulos nariams;

— darbo laiko, apimančio daug (daugiau kaip 6) sektorių;

— darbo pagal iškvietimą, pvz., budėjimo arba buvimo atsargoje, po kurio vykdomi skrydžiai; taip pat

— trikdomųjų tvarkaraščių.“;

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 2016 m. vasario 18 d.

Nukrypdamos nuo antros dalies valstybės narės gali pasirinkti iki 2017 m. vasario17 d. netaikyti Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo ORO.FTL.205 dalies e punkto nuostatų ir vietoj jų taikyti galiojančias nacionalines nuostatas dėl poilsio skrydžio metu.

Valstybė narė, nusprendusi taikyti trečios dalies nuostatas, apie tai informuoja Komisiją bei agentūrą ir nurodo nukrypimo priežastis, trukmę ir pateikia įgyvendinimo programą, kurioje nurodomi suplanuoti veiksmai ir jų tvarkaraštis.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. sausio 29 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

José Manuel BARROSO

I PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedas papildomas šiomis ARO.OPS.230 ir ARO.OPS.235 dalimis:

„**ARO.OPS.230 Trikdomųjų tvarkaraščių nustatymas**

Siekdama apriboti skrydžių laiką, kompetentinga institucija, atsižvelgdama į III priedo ORO.FTL.105 dalyje pateiktas ankstyvojo tipo tvarkaraščio ir vėlyvojo tipo tvarkaraščio apibrėžtis, nustato, kuris iš šių dviejų trikdomųjų tvarkaraščių taikytinas visiems jos prižiūrimiems komercinio oro transporto (CAT) vežėjams.

ARO.OPS.235 Individualių skrydžio laiko specifikacijų schemų patvirtinimas

a) Kompetentinga institucija patvirtina komercinio oro transporto vežėjų pasiūlytas skrydžio laiko specifikacijų schemas, jei vežėjas įrodo atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir šio reglamento III priedo FTL daliai.

b) Jei vežėjo pasiūlyta skrydžio laiko specifikacijų schema nukrypsta nuo agentūros paskelbtų taikomų sertifikavimo specifikacijų, kompetentinga institucija taiko Reglamento (EB) Nr. 216/2008 22 straipsnio 2 dalyje aprašytą procedūrą.

c) Jei vežėjo pasiūlyta skrydžio laiko specifikacijų schema nukrypsta nuo taikomų įgyvendinimo taisyklių, kompetentinga institucija taiko Reglamento (EB) Nr. 216/2008 14 straipsnio 6 dalyje aprašytą procedūrą.

d) Pradėjus taikyti nukrypimus arba leidžiančias nukrypti nuostatas, įvertinama, ar tokius nukrypimus arba leidžiančias nukrypti nuostatas reikėtų patvirtinti ar 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 (EB) Nr. 965/2012 III priedas papildomas šia FTL dalimi:

„FTL DALIS

SKRYDŽIO LAIKO IR DARBO LAIKO APRIBOJIMAI IR POILSIO REIKALAVIMAI

1 SKIRSNIS

Bendrosios nuostatos

ORO.FTL.100 Taikymo sritis

Šioje dalyje nustatyti skrydžio laiko ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai, kurių turi laikytis vežėjas ir įgulos nariai.

ORO.FTL.105 Apibrėžtys

Šiame skyriuje vartojamų terminų apibrėžtys:

1) aklimatizavęsis– būsena, kai įgulos nario cirkadinis biologinis ritmas yra prisiderinęs prie laiko juostos, kurioje yra tas įgulos narys. Laikoma, kad įgulos narys yra aklimatizavęsis 2 valandų pločio laiko juostoje, apimančioje išvykimo vietos laiką. Jei vietos, kurioje įgulos narys pradeda darbą, laikas skiriasi daugiau kaip 2 valandom nuo vietos, kurioje jis pradės kitą darbą, laiko, skaičiuojant didžiausią paros darbo laiką laikoma, kad įgulos narys yra aklimatizavęsis pagal 1 lentelėje pateiktas vertes.

1 lentelė

Atskaitos laiko ir vietos, kurioje įgulos narys pradeda dirbti kitą darbą, laiko skirtumas (val.)	Laikas, praėjęs nuo atvykimo į darbą atskaitos laiku				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

B – aklimatizavęsis pagal vietos laiką išvykimo vietos laiko juostoje,

D – aklimatizavęsis pagal vietos laiką vietoje, kurioje įgulos narys pradeda kitą darbą, ir

X – įgulos nario aklimatizavimosi būsena nežinoma.

2) atskaitos laikas– vietos laikas pranešimo punkte, esančiame dviejų valandų pločio laiko juostos ruože, apimančiame vietos, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis, laiką;

3) apgyvendinimo vieta– budintiems arba dirbantiems su pertraukomis įgulos nariams skirta rami ir patogi, pašaliniams neprieinama vieta, kurioje galima reguliuoti apšvietimą ir temperatūrą, yra įrengti įgulos nariui miegoti tinkami baldai, yra pakankamai vietos visiems dirbantiems įgulos nariams vienu metu apgyvendinti ir galima pavalgyti bei atsigerti;

4) tinkama apgyvendinimo vieta– kiekvienam budinčiam, dirbančiam su pertraukomis ar besiilsinčiam įgulos nariui skirtas atskiras kambarys ramioje vietoje, kuriame yra lova, tinkama vėdinimo įranga, temperatūros ir apšvietimo intensyvumo reguliavimo prietaisas ir galima pavalgyti bei atsigerti;

5) padidinta skrydžio įgula– skrydžio įgula, kurią sudaro daugiau narių nei orlaiviui valdyti 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;

6) pertrauka– į tarnybinį skrydžio laiką įskaičiuojamas ir darbu laikomas už poilsio laiką trumpesnis laikotarpis, kurio metu įgulos narys nevykdo jokių užduočių;

7) atidėta darbo pradžia– tvarkaraštyje numatyto tarnybinio skrydžio laiko atidėjimas vežėjo iniciatyva prieš įgulos nariui paliekant poilsio vietą;

8) trikdomasis tvarkaraštis– toks įgulos nario tvarkaraštis, kai sutrikdoma galimybė miegoti optimaliu metu dėl numatyto tarnybinio skrydžio laiko (FDP) arba kelių FDP derinio, kuriame FDP trunka, prasideda arba baigiasi dienos ar nakties laiku, pagal kurį įgulos narys yra aklimatizavęsis; Tvarkaraštis gali būti trikdomasis, jei darbas prasideda anksti, baigiasi vėlai arba dirbama naktį.

a) ankstyvojo tipo trikdomasis tvarkaraštis:

i) ankstyva darbo pradžia– darbo laikas, kuris prasideda tarp 5.00 val. ir 5.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis; ir

ii) vėlyva darbo pabaiga– darbo laikas, kuris baigiasi tarp 23.00 val. ir 1.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis;

b) vėlyvojo tipo trikdomasis tvarkaraštis:

i) ankstyva darbo pradžia– darbo laikas, kuris prasideda tarp 5.00 val. ir 6.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis, ir

ii) vėlyva darbo pabaiga– darbo laikas, kuris baigiasi tarp 00.00 val. ir 1.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis.

9) naktinis darbas– darbo laikas bet kuriuo metu tarp 2.00 val. ir 4.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis.

10) darbas– bet kokia užduotis, kurią įgulos narys atlieka vežėjui, įskaitant skrydžio vykdymą, administracinį darbą, mokymo kursų rengimą arba dalyvavimą juose, taip pat patikrinimus, perkėlimą į kitą darbo vietą ir kai kuriuos budėjimo elementus;

11) darbo laikas– laikas, kuris prasideda, kai vežėjo reikalavimu įgulos narys atvyksta į darbą arba pradeda vykdyti savo pareigas, ir baigiasi, kai jis baigia vykdyti pareigas, įskaitant užduotis, kurias reikia atlikti po skrydžio;

12) tarnybinis skrydžio laikas (FDP)– laikas, kuris prasideda, kai įgulos narys privalo atvykti į darbą, ir kuris apima vieną sektorių ar kelis sektorius ir baigiasi tuomet, kai po paskutinio sektoriaus, kuriame įgulos narys vykdo įgulos nario pareigas, orlaivis galutinai sustoja ir išjungiami jo varikliai;

13) (lėktuvų ir turistinių motorizuotųjų sklandytuvų) skrydžio laikas– laikas, skaičiuojamas nuo orlaivio pajudėjimo iš stovėjimo vietos pakilti iki sustojimo jam paskirtoje stovėjimo vietoje ir visų variklių arba oro sraigtų išjungimo;

14) pagrindinė buvimo vieta– įgulos nariui oro vežėjo priskirta vieta, kurioje paprastai prasideda ir baigiasi jo darbo laikas arba darbo laikų seka, ir kurioje įprastomis aplinkybėmis oro vežėjas nėra atsakingas už atitinkamo įgulos nario apgyvendinimą;

15) para vietos laiku– 24 valandų laikotarpis, prasidedantis 24.00 val. vietos laiku.

16) naktis vietos laiku– aštuonių valandų laikotarpis nuo 22.00 val. iki 8.00 val. vietos laiku;

17) dirbantis įgulos narys– įgulos narys, vykdantis pareigas orlaivyje sektoriaus metu;

18) perkėlimas į kitą darbo vietą– nedirbančio įgulos nario perkėlimas iš vienos vietos į kitą oro vežėjo paliepimu, į kurį neįskaičiuojama:

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

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

19) poilsio priemonė– gultas arba krėslas su kojų ir pėdų atrama, tinkamas įgulos nariams miegoti orlaivyje.

20) atsarga– laikotarpis, per kurį įgulos narys vežėjo reikalavimu turi būti pasirengęs gauti FDP pavedimą, būti perkeltas į kitą darbo vietą ar vykdyti kitą darbą, apie kurį pranešama bent prieš 10 valandų;

21) poilsio laikas– tęstinis nepertraukiamas apibrėžtas laikas po darbo arba prieš jį, kai įgulos narys yra laisvas nuo visų pareigų, įskaitant budėjimą ir buvimą atsargoje;

22) rotacija– darbas arba darbų seka, įskaitant bent vieną tarnybinį skrydį ir poilsio laiką ne pagrindinėje buvimo vietoje, kurie prasideda pagrindinėje buvimo vietoje ir baigiasi, kai grįžtama poilsio į pagrindinę buvimo vietą, kurioje vežėjas nebėra atsakingas už įgulos nario apgyvendinimą;

23) viena laisva diena– laikantis Tarybos direktyvos 2000/79/EB (*), laisvas nuo bet kokių pareigų ir budėjimo laikas, kurį sudaro viena diena ir dvi naktys vietos laiku ir apie kurį pranešama iš anksto. Poilsio laikotarpis gali būti vienos laisvos dienos sudedamoji dalis;

24) sektorius– FDP segmentas nuo orlaivio pajudėjimo kilti iki sustojimo nutūpus jam paskirtoje stovėjimo vietoje;

25) budėjimas– iš anksto nurodytas ir apibrėžtas laikotarpis, kuriuo oro vežėjo reikalavimu įgulos narys turi būti pasirengęs gauti pavedimą skristi, būti perkeltas į kitą darbo vietą arba vykdyti kitą darbą be tarpinio poilsio laikotarpio;

26) budėjimas oro uoste– oro uoste atliekamas budėjimas;

27) budėjimas kitoje vietoje– budėjimas namuose arba tinkamoje apgyvendinimo vietoje;

28) cirkadinio ritmo mažo aktyvumo intervalas (WOCL)– laikas nuo 2.00 val. iki 5.59 val. laiko juostoje, kurioje įgulos narys yra aklimatizavęsis.

ORO.FTL.110 Vežėjo pareigos

Vežėjas:

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

b) užtikrina, kad tarnybinis skrydžio laikas būtų planuojamas taip, kad įgulos nariai nebūtų pavargę ir galėtų bet kokiomis aplinkybėmis pakankamai saugiai naudoti orlaivį;

c) nurodo tokį atvykimo į darbą laiką, kad liktų pakankamai laiko antžeminėms pareigoms vykdyti;

d) atsižvelgia į tarnybinių skrydžio laikų ir poilsio laikų dažnio ir išsidėstymo tarpusavio sąveiką ir bendrą ilgų darbo valandų, derinamų su trumpiausiais poilsio laikais, poveikį;

e) darbo laiką skirsto taip, kad nebūtų smarkiai trikdomas įprastas miego ir darbo režimas, pvz., kaitaliojant dieninį ir naktinį darbą;

(*) OL L 302, 2000 12 1, p. 57.

f) laikosi ARO.OPS.230 nuostatų dėl trikdomųjų tvarkaraščių;

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

h) planuoja periodinius pailgintus poilsio laikotarpius ir iš anksto apie juos praneša įgulos nariams;

i) skrydžius planuoja taip, kad neviršytų leistinos tarnybinio skrydžio laiko trukmės, atsižvelgdamas į laiką, reikalingą pasirengti skrydžiui, sektoriaus laiką ir darbų atlikimo punkte laiką.

j) jei daugiau nei 33 % tvarkaraštyje numatytų suplanuoto sezono skrydžių faktinis darbo laikas viršija didžiausią tarnybinį skrydžio laiką, pakeičia tvarkaraštį ir (arba) įgulos darbo tvarką.

ORO.FTL.115 Įgulos narių pareigos

Įgulos nariai:

a) laikosi IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.100 dalies b punkto; taip pat

b) kuo geriau naudojasi turimomis poilsio galimybėmis ir priemonėmis bei tinkamai planuoja poilsio laiką ir jį išnaudoja.

ORO.FTL.120 Nuovargio rizikos valdymas (FRM)

a) Kai pagal šį skyrių arba taikomas sertifikavimo specifikacijas reikalaujama valdyti nuovargio riziką, vežėjas nustato, įgyvendina ir prižiūri nuovargio rizikos valdymą kaip neatsiejamą savo valdymo sistemos dalį. Nuovargio rizikos valdymu turi būti užtikrinamas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7 punkto f ir g papunkčiuose ir 8 punkto f papunktyje nustatytų esminių reikalavimų vykdymas. Nuovargio rizikos valdymas aprašomas skrydžių vykdymo vadove.

b) Nustatytu, įgyvendintu ir prižiūrimu nuovargio rizikos valdymu siekiama nuolat gerinti nuovargio rizikos valdymo veiksmingumą ir jis apima:

(1) vežėjo nuovargio rizikos valdymo filosofijos ir principų, vadinamosios nuovargio rizikos valdymo strategijos, aprašą;

(2) nuovargio rizikos valdymo procesų dokumentavimą, įskaitant darbuotojų informavimą apie jų atsakomybę ir šių dokumentų keitimo tvarkos nustatymą;

(3) mokslinius principus ir žinias;

(4) pavojų nustatymo ir rizikos vertinimo procesą, suteikiantį galimybę nuolat valdyti vežėjo veiklos riziką, kylančią dėl įgulos narių nuovargio;

(5) rizikos mažinimo procesą, kuriame numatomi skubūs taisomieji veiksmai, būtini norint veiksmingai sumažinti vežėjo riziką, kylančią dėl įgulos narių nuovargio, ir nuolatinė stebėsena bei reguliarus vertinimas, kaip šiais veiksmais pavyksta sumažinti nuovargio riziką;

(6) nuovargio rizikos valdymo saugos užtikrinimo procesus;

(7) nuovargio rizikos valdymo skatinimo procesus.

c) Nuovargio rizikos valdymas turi atitikti skrydžio laiko specifikacijų schemą, vežėjo dydį ir jo veiklos pobūdį bei sudėtingumą, atsižvelgiant į šiai veiklai būdingus pavojus ir susijusią riziką, taip pat taikomą skrydžio laiko specifikacijų schemą.

d) Jei įgyvendinant nuovargio rizikos valdymo saugos užtikrinimo procesą paaiškėja, kad reikiamas saugos lygis neužtikrinamas, vežėjas imasi rizikos mažinimo veiksmų.

ORO.FTL.125 Skrydžio laiko specifikacijų schemos

a) Vežėjai nustato, įgyvendina ir prižiūri skrydžio laiko specifikacijų schemas, atitinkančias jų vykdomą veiklą ir Reglamentą (EB) Nr. 216/2008, šią dalį ir kitus taikomus teisės aktus, įskaitant Direktyvą 2000/79/EB.

b) Prieš pradedant įgyvendinti skrydžio laiko specifikacijų schemas, įskaitant, jei reikalaujama, atitinkamą nuovargio rizikos valdymą, jas turi patvirtinti kompetentinga institucija.

c) Siekdamas įrodyti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir šiai daliai, vežėjas taiko agentūros patvirtintas taikomas sertifikavimo specifikacijas. Kitu atveju, jei vežėjas nori nukrypti nuo tų sertifikavimo specifikacijų pagal Reglamento (EB) NR. 216/2008 22 straipsnio 2 dalį, prieš įgyvendindamas tą nukrypimą jis turi kompetentingai institucijai pateikti išsamų numatomo nukrypimo aprašą. Apraše nurodomi vadovų arba procedūrų patikslinimai, kurie gali būti svarbūs, ir įvertinimas, kuriuo įrodoma, kad Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir šios dalies reikalavimai įvykdyti.

d) Taikant ARO.OPS.235 dalies d punktą, per 2 metus nuo nukrypimo ar nukrypti leidžiančios nuostatos įgyvendinimo vežėjas surenka duomenis apie leistą nukrypimą ar nukrypti leidžiančią nuostatą ir juos išanalizuoja pagal mokslinius principus siekdamas įvertinti nukrypimo poveikį įgulos nuovargiui. Tokia analizė pateikiama kaip ataskaita kompetentingai institucijai

2 SKIRSNIS

Komercinio oro transporto vežėjai

ORO.FTL.200 Pagrindinė buvimo vieta

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

ORO.FTL.205 Tarnybinis skrydžio laikas (FDP)

a) Vežėjas:

(1) atsižvelgdamas į ORO.FTL.110 dalies c punktą, kiekvienam atskiram skrydžiui nustato tinkamą atvykimo į darbą laiką;

(2) nustato procedūras, kuriose nustatyta, kaip orlaivio vadas, susiklosčius ypatingoms aplinkybėms, dėl kurių įgulos nariai gali pervargti, ir pasikonsultavęs su jais, sutrumpina faktinį FDP ir (arba) pailgina poilsio laiką, kad nekiltų pavojaus skrydžio saugai.

b) Pagrindinis didžiausias FDP per parą.

(1) Įgulos narių, kurie yra aklimatizavęsi, didžiausias FDP per parą be pratęsimų turi atitikti šioje lentelėje nurodytas vertes:

2 lentelė

Didžiausias FDP per parą. Aklimatizavęsi įgulos nariai

FDP pradžia atskaitos laiku	1–2 sektoriai	3 sektoriai	4 sektoriai	5 sektoriai	6 sektoriai	7 sektoriai	8 sektoriai	9 sektoriai	10 sektorių
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(2) Didžiausias FDP per parą, kai įgulos narių aklimatizavimosi būsena nežinoma, turi atitikti šioje lentelėje nurodytas vertes:

3 lentelė

Įgulos nariai, kurių aklimatizavimosi būsena nežinoma

Didžiausias FDP per parą pagal sektorius						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Didžiausias FDP per parą, kai įgulos narių aklimatizavimosi būsena nežinoma ir vežėjas įgyvendino nuovargio rizikos valdymo sistemą, turi atitikti šioje lentelėje nurodytas vertes:

4 lentelė

Įgulos nariai, kurių aklimatizavimosi būsena nežinoma, kai nuovargio rizika valdoma

Vežėjas gali laikytis toliau pateiktoje lentelėje nurodytų verčių, jei jo nuovargio rizikos valdymo sistema visuomet užtikrinamas reikiamas saugos lygis.

Didžiausias FDP per parą pagal sektorius						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) FDP, kai skrydžio įgulos ir keleivių salono įgulos atvykimo į darbą laikas skiriasi.

Kai prieš tą patį sektorių arba sektorių seką keleivių salono įgulos instruktažui prieš skrydį reikia daugiau laiko nei skrydžio įgulos instruktažui, keleivių salono įgulos FDP galima pailginti tiek, kiek keleivių salono įgulos atvykimo į darbą laikas skiriasi nuo skrydžio įgulos atvykimo į darbą laiko. Šis skirtumas neturi viršyti 1 valandos. Didžiausias keleivių salono įgulos FDP per parą skaičiuojamas nuo to laiko, kai skrydžio įgula atvyksta į darbą ir prasideda jų FDP, bet FDP skaičiuojamas nuo to laiko, kai į darbą atvyksta keleivių salono įgula.

d) Didžiausias aklimatizavusių įgulos narių FDP per parą, kai darbo laikas pailginamas nenumatant poilsio skrydžio metu.

(1) Didžiausias FDP per parą gali būti pailgintas ne daugiau kaip viena valanda ne daugiau kaip du kartus per septynias dienas iš eilės. Tokiu atveju:

i) trumpiausias poilsio laikas prieš skrydį ir po jo pailginamas dviem valandomis; arba

ii) poilsio laikas po skrydžio pailginamas keturiomis valandomis.

(2) Kai pailginami du FDP iš eilės, 1 dalyje numatyti papildomi poilsio laikotarpiai prieš skrydį ir po skrydžio tarp dviejų pailgintų FDP eina vienas po kito.

(3) Pailginimas planuojamas iš anksto ir apribojamas iki:

i) penkių sektorių, kai jis nesikerta su WOCL, arba

ii) keturių sektorių, kai jis kertasi su WOCL ne daugiau kaip dviem valandomis, arba

iii) dviejų sektorių, kai jis kertasi su WOCL daugiau nei dviem valandomis.

(4) Pailginant didžiausią pagrindinį pamainos FDP per parą ir neskiriant laiko poilsiui skrydžio metu jos darbo laiko negalima ilginti dėl poilsiui skrydžio metu skirto laiko arba darbo su pertraukomis.

(5) Skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomi didžiausio pagrindinio FDP per parą pailginimo apribojimai, atsižvelgiant į:

i) skrendamų sektorių skaičių; taip pat

ii) kirtimąsi su WOCL.

e) Didžiausias FDP per parą, kai darbo laikas pailginamas dėl poilsio skrydžio metu

Skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomos didžiausio pagrindinio FDP per parą, kai skiriama poilsio skrydžio metu, pailginimo sąlygos, atsižvelgiant į:

i) skrendamų sektorių skaičių;

ii) trumpiausią kiekvienam įgulos nariui skirtą poilsio laiką skrydžio metu;

iii) poilsio priemonių, kuriomis galima naudotis skrydžio metu, tipą ir taip pat

iv) pagrindinės skrydžio įgulos padidinimą.

f) Nenumatytos aplinkybės vykdant skrydžių operacijas. Orlaivio vado veikimas savo nuožiūra

(1) Orlaivio vadas, laikydamasis toliau nurodytų reikalavimų, gali pakeisti skrydžio laiko, darbo laiko ir poilsio laiko apribojimus, jei, vykdant skrydžių operacijas, atvykimo į darbą metu arba po atvykimo į darbą susiklosto nenumatytos aplinkybės:

i) didžiausias FDP per parą, nustatytas pritaikius ORO.FTL.205 dalies b ir e punktus arba ORO.FTL.220 dalį, negali būti ilginamas daugiau kaip dviem valandomis, nebent būtų padidinta skrydžio įgula; tokiu atveju didžiausią tarnybinį skrydžio laiką galima pailginti ne daugiau kaip trimis valandomis;

ii) jei paskutinio FDP sektoriaus metu dėl nenumatytų aplinkybių, susiklosčiusių orlaiviui jau pakilus, viršijama leistina pailginimo riba, skrydį galima tęsti į suplanuotą paskirties vietą arba nukreipti į kitą aerodromą; taip pat

iii) poilsio laiką po FDP galima sutrumpinti, bet jis jokiu atveju negali būti trumpesnis nei dešimt valandų.

(2) Susiklosčius nenumatytoms aplinkybėms, dėl kurių įgulos nariai gali pervargti, orlaivio vadas sutrumpina faktinį tarnybinį skrydžio laiką ir (arba) pailgina poilsio laiką, kad nekiltų pavojus skrydžio saugai.

(3) Prieš nuspręsdamas dėl 1 ir 2 dalyje numatytų pakeitimų, orlaivio vadas su visais įgulos nariais aptaria jų budrumo lygį.

(4) Orlaivio vadas, savo nuožiūra pailginęs FDP arba sutrumpinęs poilsio laiką, pateikia ataskaitą vežėjui.

(5) Kai FDP pailginamas arba poilsio laikas sutrumpinamas daugiau kaip viena valanda, per 28 dienas po įvykio vežėjas kompetentingai institucijai išsiunčia pranešimo kopiją su savo pastabomis.

(6) Vežėjas parengia ir skrydžių vykdymo vadove aprašo nebaudžiamąjį šioje nuostatoje aprašyto veikimo savo nuožiūra procesą.

g) Nenumatytos aplinkybės vykdant skrydžių operacijas. Atidėta darbo pradžia

Vežėjas pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas skrydžių vykdymo vadove nustato darbo pradžios atidėjimo dėl nenumatytų aplinkybių procedūras.

ORO.FTL.210 Skrydžio laikas ir darbo laikas

a) Visas įgulos nario darbo laikas neturi viršyti:

(1) 60 darbo valandų 7 dienas iš eilės;

(2) 110 darbo valandų 14 dienų iš eilės; taip pat

(3) 190 darbo valandų, kuo tolygiau paskirstytų per 28 dienas iš eilės.

b) Visas sektorių, kuriuose dirba įgulos narys, laikas neturi viršyti:

(1) 100 skrydžio laiko valandų 28 dienas iš eilės;

(2) 900 skrydžio laiko valandų per kalendorinius metus; taip pat

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

c) Po skrydžio vykdomos užduotys skaičiuojamos kaip darbo laikas. Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo trumpiausią laiką, kuris turi būti skiriamas užduotims po skrydžio.

ORO.FTL.215 Perkėlimas į kitą darbo vietą

Jei vežėjas įgulos narį perkelia į kitą darbo vietą, taikomi šie reikalavimai:

a) perkėlimas į kitą darbo vietą po atvykimo į darbą, bet prieš pradedant vykdyti skrydžio įgulos nario pareigas, įskaičiuojamas į FDP, bet ne į sektoriaus laiką;

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

ORO.FTL.220 Darbas su pertrauka

Pagrindinio didžiausio FDP per parą pailginimo dėl pertraukos ant žemės sąlygoms taikomi šie reikalavimai:

a) skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomi šie darbo su pertrauka elementai:

(1) mažiausia pertraukos ant žemės trukmė; taip pat

(2) galimybė pailginti FDP, kaip numatyta ORO.FTL.205 dalies b punkte, atsižvelgiant į pertraukos ant žemės trukmę, įgulos nariui suteiktas poilsio priemones ir kitus svarbius veiksnius.

b) Visa pertrauka ant žemės įskaitoma į FDP.

c) Darbo su pertraukomis negalima skirti po sutrumpinto poilsio laiko.

ORO.FTL.225 Budėjimas ir darbas oro uoste

Jei vežėjas paskiria įgulos narius budėti arba atlikti kokį nors darbą oro uoste, pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas taikomi šie reikalavimai:

a) budėjimas ir bet koks darbas oro uoste įtraukiamas į darbo grafiką, budėjimo pradžios ir pabaigos laikas nustatomas ir apie jį iš anksto pranešama atitinkamiems įgulos nariams, kad jie galėtų tinkamai planuoti poilsį.

b) Laikoma, kad įgulos narys budi oro uoste nuo tada, kai jis atvyksta į atvykimo punktą, iki iš anksto numatyto budėjimo oro uoste pabaigos.

c) Taikant ORO.FTL.210 ir ORO.FTL.235 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) Oro uoste budinčiam įgulos nariui oro vežėjas suteikia apgyvendinimo vietą.

f) Skrydžio laiko specifikacijų schemose nurodomi šie elementai:

(1) didžiausia bet kokio budėjimo trukmė;

(2) budint praleisto laiko poveikis didžiausiam FDP, kuris gali būti paskirtas, atsižvelgiant į įgulos nariui suteiktas poilsio priemones ir kitus svarbius veiksnius, kaip antai:

— ar įgulos narys privalo būti nedelsiant pasiruošęs vykdyti užduotis,

— ar budėjimas trukdo miegoti,

— pakankamą informavimą siekiant išsaugoti galimybę miegoti tarp iškvietimo į tarnybą ir paskirto FDP;

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

(4) kaip budint, išskyrus budėjimą oro uoste, praleidžiamas laikas įskaitomas į bendrą darbo laiką.

ORO.FTL.230 Atsarga

Jei vežėjas įgulos narius paskiria būti atsargoje, pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas taikomi šie reikalavimai:

a) buvimo atsargoje laikas nurodomas darbo grafike;

b) skrydžio laiko specifikacijų schemose nurodomi šie elementai:

(1) didžiausia kiekvieno atskiro atsargos laikotarpio trukmė;

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

ORO.FTL.235 Poilsio laikas

a) Trumpiausias poilsio laikas pagrindinėje buvimo vietoje.

1) Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš FDP, kai išvykstama iš pagrindinės buvimo vietos, 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 įgulos nariui suteikia tinkamą apgyvendinimo vietą pagrindinėje buvimo vietoje.

b) Trumpiausias poilsio laikas ne pagrindinėje buvimo vietoje

Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš FDP, kai išvykstama ne iš pagrindinės buvimo vietos, turi trukti bent tiek, kiek prieš tai trukęs darbo laikas, arba 10 valandų, pasirenkant ilgesnį laiką. Šis laikotarpis apima 8 valandas miegui ir kelionei bei fiziologiniams poreikiams skirtą laiką.

c) Sutrumpintas poilsio laikas

Nukrypstant nuo a ir b punktų, skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal atitinkamo tipo skrydžiui taikomas sertifikavimo specifikacijas gali būti nurodyti trumpesni poilsio laikotarpiai, atsižvelgiant į toliau nurodytus elementus:

(1) trumpiausią sutrumpintą poilsio laiką,

(2) kito poilsio laiko pailginimą; taip pat

(3) po sutrumpinto poilsio laiko prasidedančio FDP sutrumpinimą.

d) Periodiniai pailginti poilsio laikotarpiai

Skrydžio laiko specifikacijų schemose nurodomi periodiniai pailginti poilsio laikotarpiai, skirti pailsėti nuo susikaupusio nuovargio. Trumpiausias periodinis pailgintas poilsio laikotarpis yra 36 valandos, įskaitant dvi vietos naktis; bet kokiu atveju nuo vieno periodinio pailginto poilsio laikotarpio pabaigos iki kito periodinio pailginto poilsio laikotarpio pradžios negali praeiti daugiau kaip 168 valandos. Periodinis pailgintas poilsio laikotarpis du kartus per mėnesį pailginamas iki dviejų parų vietos laiku.

e) Skrydžio laiko specifikacijų schemose pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas nurodomi papildomi poilsio laikotarpiai, kuriais kompensuojama:

(1) laiko juostų skirtumų ir FDP pailginimo poveikis;

(2) papildomas nuovargis, susikaupęs dirbant pagal trikdomuosius tvarkaraščius, taip pat

(3) pagrindinės buvimo vietos pasikeitimas.

ORO.FTL.240 Maitinimas

a) FDP metu įgulos narys turi turėti galimybę pavalgyti ir atsigerti, kad neprastėtų jo darbo kokybė, ypač jei FDP yra ilgesnis nei šešios valandos.

b) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo, kaip užtikrinamas įgulos narių maitinimas FDP metu.

ORO.FTL.245 Įrašai apie pagrindinę buvimo vietą, skrydžio laiką, darbo laiką ir poilsio laiką

a) Vežėjai 24 mėnesius saugo:

(1) atskirus įrašus apie kiekvieną įgulos narį, įskaitant:

i) skrydžio laikus;

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

iii) poilsio laikotarpius ir laisvas dienas; taip pat

iv) priskirtą pagrindinę buvimo vietą.

(2) Pranešimus apie pailgintą tarnybinį skrydžio laiką ir sutrumpintą poilsio laiką.

b) Paprašytas vežėjas atskirų įrašų apie skrydžio, darbo ir poilsio laiką kopijas pateikia:

(1) atitinkamam įgulos nariui; taip pat

(2) kitam vežėjui apie įgulos narį, kuris yra arba tampa to vežėjo įgulos nariu.

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

ORO.FTL.250 Nuovargio valdymo mokymas

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

b) Šie 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.“