



**2012 m. rugsėjo 28 d.**

**EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS**

**NUOMONĖ NR. 04/2012**

**dėl Reglamento, kuriuo nustatomos komercinio oro transporto (CAT) skrydžių  
lėktuvais skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų (FTL)  
įgyvendinimo taisyklės**

**IR**

**dėl Reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas (metai, mėnuo, d.) Komisijos reglamentas  
(EB) Nr. XXX/2012, kuriuo nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję  
techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros**

***„Komerčio oro transporto (CAT) skrydžių lėktuvais skrydžio ir darbo laiko  
apribojimų ir poilsio reikalavimų įgyvendinimo taisyklės“***

## SANTRAUKA

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai atnaujinti dabartines Reglamento (EB) Nr. 1899/2006 (vadinamojo ES-OPS) Q skyriuje nustatytų komercinio oro transporto (toliau – CAT) skrydžių lėktuvais skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų (toliau – FTL) taisykles.
2. Į šią nuomonę taip pat įtrauktas pasiūlymas dėl bendrų ES taisyklių iki šiol nacionaliniu lygmeniu pagal ES-OPS 8 straipsnį reglamentuotose srityse, t. y. dėl:
  - a) darbo su pertrauka;
  - b) poilsio siekiant kompensuoti laiko juostų skirtumus;
  - c) sutrumpinto poilsio sąlygų;
  - d) tarnybinio skrydžio laiko pratęsimo dėl poilsio skrydžio metu ir
  - e) budėjimo ne oro uoste.
3. Šiuo pasiūlymu pagerinamas esamų teisės aktų veiksmingumas saugos požiūriu ir jų aiškumas.
4. Į pasiūlytas įgyvendinimo taisykles įtraukti šie saugos gerinimo aspektai:
  - pagerinta aklimatizavusiosios įgulos nario apibrėžtis – geriau atsižvelgiama į laiko juostų skirtumų poveikį;
  - pagerinta apsauga nuo bendro nuovargio – nustatyta 1 000 skrydžio laiko valandų per bet kuriuos 12 iš eilės einančių mėnesių riba ir papildoma 110 darbo valandų per 14 dienų riba;
  - pagerinta apsauga nuo bendro nuovargio – du kartus per mėnesį pratęsimas pailgintas jėgoms atgauti skirtas laikas;
  - pagerinta apsauga nuo bendro nuovargio – reikalaujama nustatyti papildomą poilsį siekiant kompensuoti trikdомуosius tvarkaraščius;
  - pagerinta apsauga nuo laikino nuovargio vykdant skrydžius naktį – padidintas laikotarpis, per kurį nuo 17.00 val. iki 5.00 val. FDP sumažinamas iki 11 valandų.
5. Į pasiūlytas įgyvendinimo taisykles įtraukti šie paaiškinimai:
  - didžiausias pagrindinis FDP apskaičiuojamas ne pagal formulę, kurią taikant iki šiol skirdavosi aiškinimas, bet pagal lentelę;
  - apibrėžti budėjimo oro uoste metu taikytini būtiniausi apgyvendinimo standartai;
  - pateiktas taisyklių, kuriomis reglamentuojamas orlaivio vado veikimas savo nuožiūra, paaiškinimas, atitinkantis Skrydžių saugos komiteto OPS 1.1120 punkto aiškinimą.
6. Šiuo metu pagal ES-OPS 8 straipsnį nacionaliniu lygmeniu reglamentuojamoms sritims (žr. 2 dalį) Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – agentūra) siūlo taikyti pagrindinio reglamento<sup>1</sup> 22 straipsnyje nurodytas sertifikavimo specifikacijas. Vežėjai nuo sertifikavimo specifikacijų gali nukrypti taikydami individualią skrydžio laiko specifikacijų schemą, jei ją patvirtina valstybė narė ir teigiamai įvertina agentūra. Sertifikavimo specifikacijomis bus suteiktas reikiamas lankstumas, kuris jau pripažįstamas ES-OPS

---

<sup>1</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1).

8 straipsnyje, bet bus užtikrintos daug geresnės vienodos sąlygos, nes bus reikalaujama, kad agentūra įvertintų visus pasiūlytus nukrypimus.

7. Sertifikavimo specifikacijomis bus pagerintos ne tik veiklos sąlygos, bet ir sauga, nes:
  - didžiausias FDP nepalankesniu paros metu bus sumažintas nuo 11 valandų 45 minučių iki 11 valandų;
  - pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu turės būti nustatomas atsižvelgiant į poilsio vietos orlaivyje tipą;
  - neleidžiamas pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu ekonominės klasės krėsluose;
  - darbo su pertrauka nuostatos pagrįstos apibrėžtais būtiniaisiais apgyvendinimo ir tinkamos apgyvendinimo vietos standartais;
  - mažinamas rytų–vakarų rotacijų kaitaliojimo poveikis;
  - budėjimo ne oro uoste trukmė apribojama iki 16 valandų;
  - nustatyti aiškūs budėjimo oro uostuose vietos kokybės ir tipo reikalavimai;
  - ilgiausia bendra budėjimo oro uoste ir FDP trukmė apribojama iki 16 valandų, nebent numatomos kitos poveikio mažinimo priemonės;
  - sutrumpinto poilsio nuostatomis apsaugoma 8 valandų miego galimybė.
8. Šiame pasiūlyme visapusiškai atsižvelgiama į visus susijusius viešai paskelbtus mokslinius tyrimus. Vis dėlto į kai kurių mokslinių tyrimų, atliktų nuo Europos teisinės sistemos labai besiskiriančiomis aplinkybėmis (pirmiausia poilsio reikalavimo atžvilgiu) arba labai konkrečiomis veiklos aplinkybėmis, duomenis atsižvelgti nebuvo galima tiesiogiai; į juos atsižvelgta labiau kokybiškai arba tik kaip į orientacinius.
9. Pradėjus taikyti šią taisyklę labai svarbu stebėti, ar tikslų iš tikrųjų siekiama veiksmingai ir efektyviai. Taip pat būtina užtikrinti, kad būtų nustatyti visi tolesni išorės pokyčiai, dėl kurių šiuos tikslus gali prireikti persvarstyti. Todėl siūloma parengti su pilotų nuovargiu ir veiklos rezultatais susijusią darbo programą. Tokia programa apimtų ilgalaikį duomenų rinkimą, naujų taisyklių poveikio stebėseną, nuovargio valdymo šioje srityje veiksmingumo vertinimą ir reikiamus mokslinius tyrimus konkrečiais klausimais. Pavyzdžiui, būtų galima tirti:
  - ilgesnio nei 13 valandų darbo palankesniu paros metu poveikį;
  - ilgesnio nei 10 valandų darbo nepalankesniu paros metu poveikį;
  - ilgesnio nei 11 valandų darbo poveikį įgulos nariams, kurių aklimatizavimosi būseną nežinoma;
  - galimą aukšto sektorių lygmens (> 6) poveikį įgulos budrumui ir
  - trikdomųjų tvarkaraščių poveikį bendriems apribojimams.
10. Galiausiai šis pasiūlymas parengtas atsižvelgiant į du išsamių viešųjų konsultacijų etapus, padedant valstybėms narėms, oro vežėjams ir skrydžio bei keleivių salono įgulos narių asociacijoms atstovaujančių ekspertų grupei, taip pat konsultuojantis su trimis nepriklausomais mokslo srities ekspertais. Ir nors visiško sutarimo visais klausimais pasiekti nepavyko, atsižvelgdama į šį procesą agentūra gali teigti, kad jos pasiūlymas atitinka daugumos ekspertų ir susijusių suinteresuotųjų šalių nuomonę.

## I. Bendroji informacija

### Aplinkybės

11. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos Reglamento (EB) Nr. XXX/2012 2 ir 8 straipsnius, Komisijos reglamento (EB) Nr. XXX/2012 II priedą (toliau – ARO dalis) ir III priedą (toliau – ORO dalis), taip pat padėti Komisijai parengti komercinio oro transporto (CAT) skrydžių lėktuvais FTL įgyvendinimo taisykles. Šios

taisyklių rengimo veiklos užmojis nurodytas taisyklių rengimo užduoties Nr. OPS.055<sup>2</sup> techninėje užduotyje (toliau – ToR); ji įtraukta į agentūros 2010–2013 taisyklių rengimo programą ir išsamiau aprašyta toliau. Oro taksi skrydžiai lėktuvais, avarinių medicinos tarnybų vykdomi skrydžiai lėktuvais ir vieno piloto lėktuvų skrydžiai į šios nuomonės taikymo sritį neįtraukti; jiems skirtos kitos taisyklių rengimo užduotys (RMT.0346, RMT.0429 ir RMT.0430).

12. Ši nuomonė priimta laikantis agentūros valdančiosios tarybos nustatytos tvarkos<sup>3</sup> pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnio nuostatas.
13. Atsižvelgiant į pagrindinio reglamento 2 straipsnio tikslus, pasiūlytose taisyklėse atsižvelgiama į Europos Sąjungos ir tarptautinės teisės pokyčius. Pasiūlytos taisyklės atitinka ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką.
14. Dabartinė FTL teisinė sistema nustatyta ES-OPS Q skyriuje<sup>4</sup>. Suderintomis taisyklėmis nustatant teisiškai privalomų būtinausių reikalavimų rinkinį užtikrinamas būtinausias saugos lygis. Vis dėlto pagal Q skyrių keliais atvejais dėl toliau nurodytų priežasčių valstybėse narėse taikomos skirtingos taisyklės:
  - reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje taip pat nurodyta vadinamoji regresio vengimo išlyga, pagal kurią valstybėms narėms leidžiama išlaikyti teisės aktus, kuriuose nustatytos palankesnės nuostatos nei Reglamente (EB) Nr. 1899/2006 ir išlaikyti arba sudaryti tokias kolektyvines darbo sutartis, kurių FTL nuostatomis užtikrinama geresnė apsauga nei Q skyriumi;
  - pagal Reglamento (EB) Nr. 1899/2006 11 konstatuojamąją dalį valstybėms narėms leidžiama taikyti nacionalines nuostatas dėl FTL, jei jomis nustatytos apribojimų reikšmės yra mažesnės už didžiausias ribas ir didesnės už mažiausias ribas, nustatytas Q skyriuje;
  - Q skyrius neapima tam tikrų FTL aspektų, t. y. FDP pratęsimo dėl darbo su pertrauka nuostatų, FDP pratęsimo dėl poilsio skrydžio metu nuostatų, poilsio siekiant kompensuoti laiko juostų skirtumų poveikį įgulos nariams reikalavimų, sutrumpinto poilsio sąlygų ir budėjimo nuostatų; šiais aspektais pagal Reglamento (EB) Nr. 1899/2006 8 straipsnio 4 dalį valstybėms narėms, kol bus nustatytos Bendrijos taisyklės, leidžiama priimti naujas arba palikti galioti esamas nuostatas.
15. Priimdami Reglamentą (EB) Nr. 1899/2006 Europos Parlamentas ir Taryba konkrečiai prašė, kad agentūra padėtų Komisijai parengti reglamentavimo pasiūlymus dėl taikytinų ES-OPS Q skyriaus techninių nuostatų pakeitimų.
16. Taisyklių rengimo užduoties Nr. OPS.055 ToR paskelbta 2009 m. lapkričio 20 d.; joje reikalaujama:
  - persvarstyti Q skyriuje nurodytus skrydžio ir darbo laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus;
  - išnagrinėti tas ES-OPS Q skyriaus sritis ir (arba) tuos punktus, kuriems šiuo metu pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 4 dalį taikomos nacionalinės nuostatos (pvz., FDP pratęsimas padidinus skrydžio įgulą, darbas su pertrauka, laiko juostų kirtimas, sutrumpintas poilsis ir budėjimas); ir

<sup>2</sup> [http://www.easa.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EASA-ToR-OPS.055\(a\)\\_OPS.055\(b\)-00-20112009.pdf](http://www.easa.eu.int/rulemaking/docs/tor/ops/EASA-ToR-OPS.055(a)_OPS.055(b)-00-20112009.pdf).

<sup>3</sup> Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka). EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 08-2007, 2007 6 13.

<sup>4</sup> Rugsėjo 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 859/2008, iš dalies keičiančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 nuostatas dėl bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos, taikomų komerciniam vežimui orlaiviais, III priedo Q skyrius *Skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai*.

- atsižvelgti į visus susijusius naujausius viešai paskelbtus mokslinius ir (arba) medicininius tyrimus, vertinimus ir veiklos patirtį, taip pat į Aviacijos saugos komiteto diskusijų dėl Q skyriaus išvadas, susijusias pastabas dėl NPA Nr. 2009-02, patirtį, įgytą gavus prašymų leisti nukrypti nuo Q skyriaus nuostatų, visas iš dalies pakeistas ICAO SARPS ir tarptautinius pokyčius; pirmiausia reikėjo atsižvelgti į ICAO nuovargio rizikos valdymo sistemos darbo grupės rezultatus.

## 8 straipsnio nuostatos

17. Priimdamas Reglamentą (EB) Nr. 1899/2006 teisės aktų rengėjas pateikė III priedą *Bendrieji techniniai reikalavimai ir administracinė tvarka, taikomi komerciniam vežimui orlaiviais*, į kurį įtrauktas Q skyrius – skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai. Šio reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje paaiškintas FTL tikslas – „nustatyti darnius aukštus saugos standartus, tarp jų ir skrydžių ir darbo laiko apribojimus bei poilsio laiką“.
18. Vis dėlto klausimas sudėtingas, todėl visų FTL elementų suderinti nepavyko. Vadovaudamasi Europos Bendrijos steigimo sutarties 5 straipsnyje apibrėžtais subsidiarumo ir proporcingumo principais<sup>5</sup>, taip pat Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 4 dalimi, valstybės narės galėjo „patvirtinti ar išlaikyti nuostatas“, susijusias su:
  - OPS 1.1105 punkto 6 papunkčiu – pratęstu FDP (darbo su pertrauka);
  - OPS 1.1110 punkto 1.3 papunkčiu – poilsiu, kuriuo kompensuojamas laiko juostų skirtumas;
  - OPS 1.1110 punkto 1.4.1 papunkčiu – sutrumpinto poilsio sąlygomis;
  - OPS 1.1115 punktu – tarnybinio skrydžio laiko pratęsimu dėl poilsio skrydžio metu; ir
  - OPS 1.1125 punkto 2.1 papunkčiu – kitų rūšių budėjimu,„iki bus nustatytos Bendrijos taisyklės, pagrįstos mokslinėmis žiniomis ir geriausia praktika“.
19. Nurodyti FTL aspektai susiję su veiklos poreikiais, kurie valstybėse narėse gali skirtis priklausomai nuo geografinės padėties, oro transporto infrastruktūros tipo ir pan. Šio lankstumo reikia ir jis neprieštarauja aukšto lygio saugos standartų derinimui.
20. Pagrindinio reglamento 11 konstatuojamojoje dalyje siūloma, kad „taip pat turėtų būti numatyta nuostata lygiaverčiam saugos lygiui pasiekti kitomis priemonėmis“.
  - a) Sertifikavimo specifikacijų taikymas
21. Pagrindinio reglamento 22 straipsnio 2 dalyje kaip skrydžio laiko apribojimo reglamentavimo priemonę siūloma taikyti sertifikavimo specifikacijas. Jomis valstybės narės galės patvirtinti atskirus sprendimus, kuriais atsižvelgiama į konkrečius veiklos poreikius.
22. Šiuo metu pagal Q skyrių visiškai suderintų FTL elementų atžvilgiu agentūra siūlo taikyti įgyvendinimo taisyklių rinkinį. Kita vertus, pirmiau nurodytiems FTL elementams, kurie pagal 8 straipsnį palikti reglamentuoti valstybėms narėms savo nuožiūra, agentūra siūlo taikyti sertifikavimo specifikacijų rinkinį. Šios sertifikavimo specifikacijos pagrįstos geriausia valstybių narių patirtimi ir moksliniais principais.
23. Suteikiant galimybę taikyti sertifikavimo specifikacijas bus suteiktas reikiamas lankstumas, kuris jau pripažįstamas taikant 8 straipsnį pagal ES-OPS. Be to, bus užtikrintos daug geresnės veiklos sąlygos, nes iš agentūros bus reikalaujama įvertinti visus pagal 22 straipsnio procesą pasiūlytus nukrypimus.

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:FULL:LT:PDF>.

b) 22 straipsnio procesas

24. 22 straipsnyje valstybėms narėms leidžiama patvirtinti *individualias skrydžio laiko specifikacijų schemas*, kuriomis nukrypstama nuo agentūros paskelbtų sertifikavimo specifikacijų. Tokiu atveju šiuos individualius pasiūlymus vertins agentūra, remdamasi moksliniu ir medicininiu vertinimu. Tokias individualias schemas valstybės narės kaip nurodyta gali patvirtinti tik tuo atveju, jei neprieštaruoja agentūra. Jei agentūra pasiūlytų schemas pakeitimų, juos reiktų aptarti su valstybe nare. Patvirtinti schemą galima, jei pasiūlyti pakeitimai priimtini valstybei narei. Tik tuo atveju, jei valstybė narė nesutinka su agentūros išvadomis dėl individualios schemas, klausimas perduodamas Komisijai nuspręsti, ar schema atitinka pagrindiniame reglamente nurodytus saugos tikslus.
25. Kad galėtų vertinti šias individualias skrydžio laiko specifikacijų schemas, agentūra numato įsteigti valstybių narių, vežėjų, įgulos asociacijų ir savo ekspertų grupę. Ekspertai bus atrinkti atsižvelgiant į jų turimas su FTL susijusias mokslines ir medicinines žinias ir (arba) veiklos patirtį.

**Mokslinis vertinimas**

26. Priimdami Reglamentą (EB) Nr. 1899/2006 Europos Parlamentas ir Taryba konkrečiai prašė, kad EASA atliktų mokslinį ir medicininį Q skyriaus įvertinimą [žr. Reglamento (EB) Nr. 3922/91 naująjį 8a straipsnį] ir prireikus padėtų Komisijai rengti reglamentavimo pasiūlymus:

*„Iki 2009 m. sausio 16 d. Europos aviacijos saugos agentūra atlieka III priedo Q poskyrio ir, jei reikia, O poskyrio nuostatų mokslinį ir medicininį įvertinimą.*

*Neribojant 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento 1592/2002/EB dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą 7 straipsnio taikymo, Europos aviacijos saugos agentūra padeda Komisijai parengti pasiūlymus dėl taikytinų III priedo O poskyrio ir Q poskyrio techninių nuostatų pakeitimų.“*

27. 2007 m. sausio mėn. agentūra įsteigė skrydžio laiko apribojimų patariamąją grupę, kuriai pavesta konsultuoti agentūrą, kaip:
- nustatyti pagrindinius suinteresuotųjų šalių nesutarimo dėl Q skyriaus nuostatų aspektus;
  - parengti paraiškos techninę užduotį, kurioje būtų nurodyti aiškūs ekspertų grupei pateiktini klausimai, konsultanto ataskaitų teikimo metodai ir dažnumas, taip pat galutinės ataskaitos forma;
  - nustatyti ekspertų atrankos kriterijus, kuriais būtų užtikrinamas aukščiausių nepriklausomumo, ekspertinės kompetencijos ir profesionalumo standartų laikymasis;
  - kaip taikant minėtus kriterijus išrinkti tinkamą konsultantą, kuris galėtų atlikti tyrimą pagal techninę užduotį; ir
  - vykdyti tyrimo stebėseną.
28. Minėtą vertinimą atlikę mokslo srities FTL ekspertai 2008 m. lapkričio 11 d. pateikė agentūrai ataskaitą (*Moebus* ataskaitą). Šioje ataskaitoje pateiktos įvairios išvados, kurias plačiai galima apibūdinti kaip „rekomendacijas, atsargumo priemones, patarimus, gaires, klausimus ir reikalavimus atlikti tolesnius tikrinimus arba konkrečius mokslinius tyrimus“. Ši ataskaita paskatino įvairių suinteresuotųjų grupių diskusijas, kurios išreiškė prieštarų nuomonių dėl išvadų.
29. Rengdama NPA Nr. 2010-14 agentūros įsteigta taisyklių rengimo grupė vertino ne tik *Moebus* ataskaitą, bet ir kelis kitus susijusius viešai paskelbtus mokslinius tyrimus<sup>6</sup>. Be

<sup>6</sup> Jų sąrašas pateiktas šios nuomonės reglamentavimo poveikio vertinimo 9.1 skyriuje *Bibliografija*.

to, atsižvelgiant į suinteresuotųjų šalių prašymą, padedant trims nepriklausomiems mokslininkams per viešųjų konsultacijų procesą atliktas mokslinis NPA Nr. 2010-14 nuostatų vertinimas.

30. Vis dėlto analizuojant pateiktos mokslinės analizės duomenis tapo vis aiškiau, kad literatūra pagrįstas mokslinis bet kokios FTL schemos svarstymas yra ribotas. Jau kritiškai tikrinant *Moebus* ataskaitą paaiškėjo, kad statistinės avarių ir incidentų įvykusių taikant įvairius poilsio reikalavimus, duomenų analizės rezultatai ne visada tinkami Europos aviacijos pramonei, kurioje paprastai taikomi griežti poilsio reikalavimai.
31. Įvairūs FTL elementai labai susiję tarpusavyje, todėl atlikti kiekybinį naujo taisyklių rinkinio vertinimą prieš jį įgyvendinant neįmanoma. Žmogaus nuovargis yra sudėtingas reiškinys. Todėl, jei pagrindiniai vertinamos schemos parametrai, pvz., poilsio reikalavimai, skiriasi nuo tyrimo veiklos aplinkos, tikslų kiekybinių rekomendacijų tiesiogiai taikyti negalima. Todėl vykdant mokslinės literatūros peržiūrą galima tik išsiaiškinti tendencijas ir atkreipti dėmesį į tam tikras svarbias sritis, o ne nustatyti mažiausias arba didžiausias pagrindinių FTL elementų reikšmes.
32. Vis dėlto siekiant padaryti patikimas išvadas dėl konkretaus FTL elemento poveikio būtų naudinga atlikti išsamų mokslinį tyrimą, apimančią duomenų rinkimą veiklos aplinkoje. Tačiau prasmingus rezultatus galima gauti tik tokį tyrimą atlikus *ex post*. Prieš pradėdant tokį tyrimą reikėtų visapusiškai įgyvendinti naująją taisyklę. Šios nuomonės reglamentavimo poveikio vertinime, siekiant persvarstyti pasiūlytų nuostatų veiksmingumą, toliau plėtojamas pasiūlymas parengti su orlaivio įgulos nuovargiu ir veiklos rezultatais susijusią darbo programą.

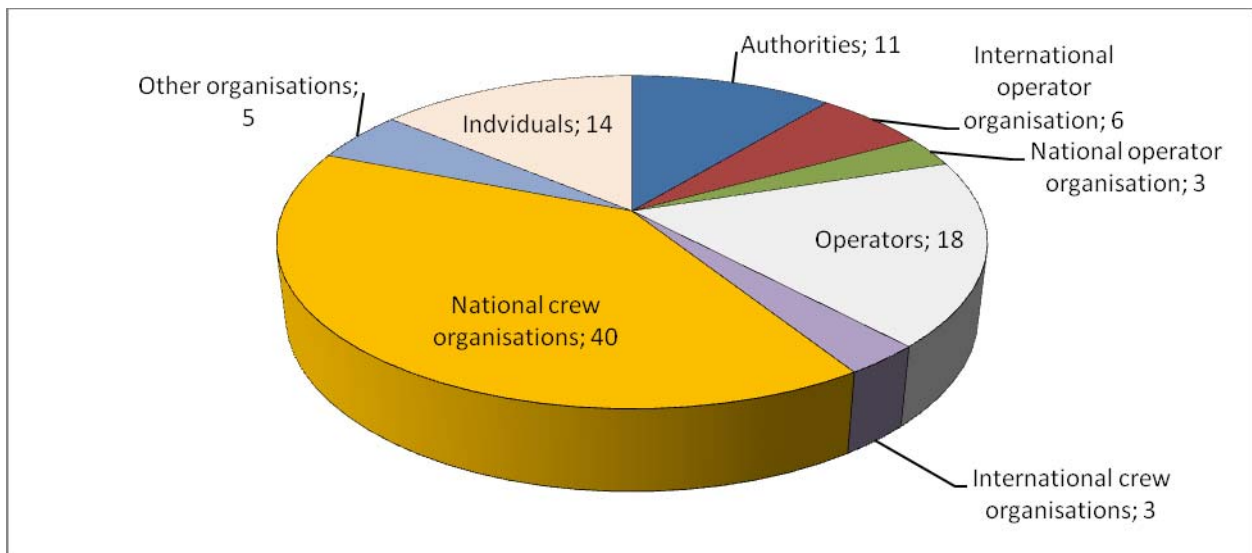
## II. Konsultacijos

33. Ši nuomonė pagrįsta 2010 m. gruodžio 20 d. agentūros svetainėje paskelbtu pranešimu apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) Nr. 2010-14<sup>7</sup>, į kurį įtrauktas nuomonės dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos komercinio oro transporto (CAT) skrydžių lėktuvais skrydžio ir darbo laiko apribojimo ir poilsio reikalavimų įgyvendinimo taisyklės, projektas.
34. Iki termino pabaigos – 2011 m. kovo 20 d. – agentūra iš pavienių asmenų ir organizacijų, įskaitant nacionalines institucijas, profesines organizacijas ir privačias įmones, gavo 49 819 pastabų.
35. Visos dėl NPA Nr. 2010-14 gautos pastabos apsvaistytos, išanalizuota jų svarba pasiūlytiems pakeitimams ir jos apibendrintos pagal taisyklės dalį. Pasiūlytas pataisytas taisyklės tekstas, pastabų santraukos, susiję atsakymai įtraukti į atsakymo į pastabas dokumentą (CRD).
36. CRD projekto tekstas aptartas su peržiūros grupe per septynis nuo 2011 m. balandžio iki lapkričio mėn. vykusius susitikimus. Peržiūros grupės sudėtis buvo pagrįsta pirminės peržiūros grupės sudėtimi, atsižvelgiant į grupės narių iš įvairių suinteresuotųjų šalių grupių pasiskirstymą. Trys nepriklausomi mokslininkai, kuriems agentūra pavedė pateikti pastabas dėl kai kurių NPA Nr. 2010-14 elementų, pakviesti per vieną iš šių susitikimų pristatyti rezultatus.
37. Per specialų 2011 m. spalio 24 d. pagal Taisyklių rengimo tvarkos 7 straipsnį surengtą Nacionalinių aviacijos institucijų patariamąsios grupės (AGNA) susitikimą nacionalinių aviacijos institucijų (NAA) atstovai pateikė agentūrai rekomendacijas šiais dvylika klausimų:
  - didžiausias leistinas tarnybinis skrydžio laikas (FDP) per parą palankiausiū paros metu;

---

<sup>7</sup> Žr. taisyklių rengimo veiklą adresu [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- didžiausias leistinas FDP per parą naktį;
  - būtinybė išlaikyti 1 valandos pratęsimą arba jo integravimas į didžiausią pagrindinį FDP;
  - didžiausio leistino FDP per parą sumažinimas, kai skrendama daugiau kaip šešis sektorius (sumažinama daugiau nei numatyta Q skyriuje);
  - žemo cirkadinio ritmo lango (WOCL) poveikis pratęsimui dėl poilsio skrydžio metu;
  - sektorių skaičiaus poveikis pratęsimui dėl poilsio skrydžio metu;
  - galimybė poilsiui skrydžio metu naudoti ekonominės klasės krėslus;
  - būtinybė siekiant išvengti bendro nuovargio kas 14 dienų nustatyti papildomą bendro darbo laiko apribojimą;
  - pailginto jėgoms atgauti skirto poilsio laiko būtinybė siekiant kompensuoti nereguliarų darbo režimą;
  - papildoma sutrumpinto poilsio nuostatų nauda, palyginti su darbu su pertrauka;
  - ilgiausia budėjimo namie trukmė ir susijusios poveikio mažinimo priemonės ir
  - kaip šiame pasiūlyme kuo geriau atsižvelgti į reikiamą veiklos lankstumą.
38. Remiantis tokiomis išsamiomis konsultacijomis su institucijomis, asociacijomis ir vežėjais, 2012 m. sausio 18 d. agentūros svetainėje paskelbtas CRD; šiame CRD taip pat paskelbtas visų pastabas pateikusių asmenų ir (arba) organizacijų sąrašas ir pastabos. Atsiliepimų teikimo laikotarpis baigėsi 2012 m. kovo 19 d.
39. Atsiliepimų dėl CRD agentūra gavo iš 100 subjektų, įskaitant NAA, organizacijas ir pavienius asmenis. Šie atsiliepimai apžvelgti toliau pateiktoje diagramoje. Be to, agentūra, siekdama aptarti klausimus, kurie įvertinus atsiliepimus dėl CRD pasirodė esantys ypač svarbūs, 2012 m. gegužės 15 ir 16 d. surengė susitikimą su peržiūros grupe.



Other organisations	Kitos organizacijos
Individuals	Pavieniai asmenys
Authorities	Institucijos
International operator organisation	Tarptautinės vežėjų organizacijos
National operator organisation	Nacionalinės vežėjų organizacijos



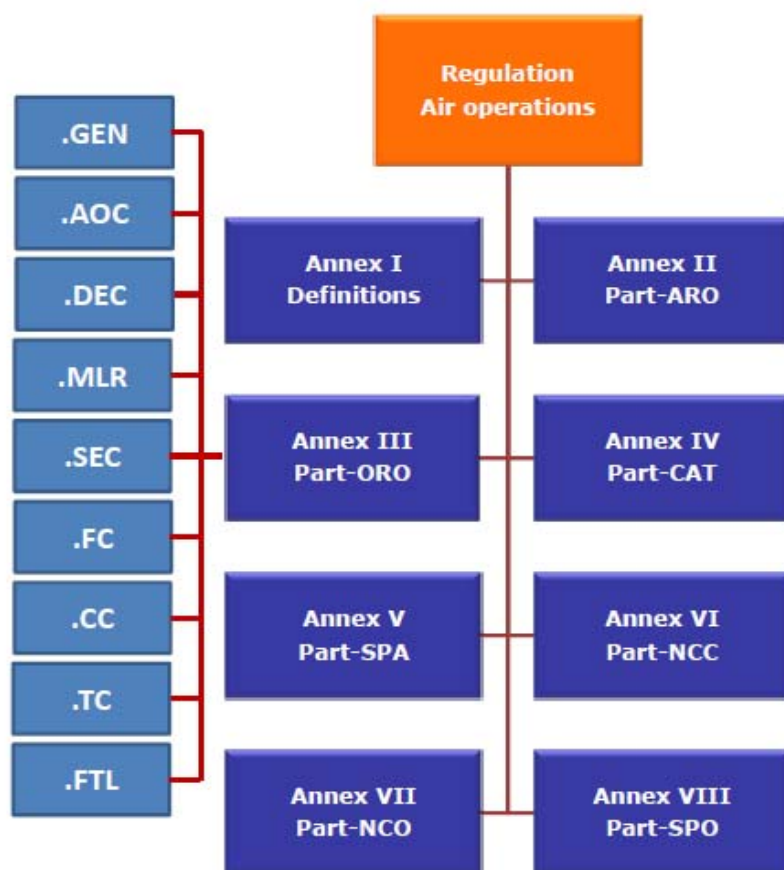
Operators	Vežėjai
International crew organisations	Tarptautinės įgulos narių organizacijos
National crew organisations	Nacionalinės įgulos narių organizacijos

### III. Nuomonės turinys ir pasiūlytų taisyklių struktūra

40. Šią nuomonę sudaro šie dokumentai:

- taikomo orlaivių naudojimo reglamento pakeitimai;
- naujas III priedo (ORO dalies *Organizacijų reikalavimai*) FTL skyrius ir
- II priedo (ARO dalies *Institucijų reikalavimai*) OPS skyriaus (Orlaivių naudojimas) 1 skirsnio *Komercinio oro transporto vežėjų sertifikavimas* pakeitimas.

41. Toliau pateiktoje diagramoje apžvelgti Orlaivių naudojimo reglamento priedai.



	Regulation Air operations		Orlaivių naudojimo reglamentas		
GEN	GEN	Annex I Definitions	I priedas. Terminų apibrėžtys	Annex II Part-ARO	II priedas. ARO dalis
AOC	AOC	Annex III Part-ORO	III priedas. ORO dalis	Annex IV Part-CAT	IV priedas. CAT dalis
DEC	DEC	Annex V Part-SPA	V priedas. SPA dalis	Annex VI Part-NCC	VI priedas. NCC dalis
MLR	MLR	Annex VII Part-NCO	VII priedas. NCO dalis	Annex VIII Part-SPO	VIII priedas. SPO dalis
SEC	SEC				
FC	FC				

CC	CC				
TC	TC				
FTL	FTL				

42. Reglamentavimo pasiūlymai dėl įgyvendinimo taisyklių, kuriomis nustatomi CAT skrydžių lėktuvais skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai, pateikti Komisijos reglamento Nr. XXX/2012 III priedo (ORO dalies) FTL skyriuje.

### Taikomas orlaivių naudojimo reglamentas

43. Taikomame orlaivių naudojimo reglamente nustatytas bendras priedų taikomumas (į jo taikymo sritį patenkančios dalys) ir, nurodant, kad tam tikriems skrydžiams, pvz., oro taksi skrydžiams lėktuvais, avarinės medicinos tarnybos skrydžiams lėktuvais ir vieno piloto lėktuvų skrydžiams, jis netaikomas, pasiūlytos pereinamojo laikotarpio priemonės. Taikomas reglamentas rengtas kaip pakeitimų reglamentas ir yra pagrįstas pirminiu OPS taikomu reglamentu, kurį EASA komitetas patvirtino kaip CAT rinkinio dokumentą (nuomonė Nr. 04/2011)<sup>8</sup>; jame pateikta oro taksi skrydžio apibrėžtis ir nurodyta pakeitimų reglamento įsigaliojimo data.

### FTL skyriaus 1 skirsnis. Bendrosios nuostatos

44. III priedo (ORO dalies) FTL skyriaus 1 skirsnyje nustatyti bendrieji reikalavimai. Kol kas jie taikomi tik CAT skrydžiams. Rengiant tolesnes kitų tipų skrydžių taisyklių rengimo užduotis, šių nuostatų turinys bus persvarstomas siekiant įvertinti jų taikomumą kitų tipų skrydžiams. Šio skirsnio įgyvendinimo taisyklėse:
- aprašyta reglamento taikymo sritis;
  - apibrėžti dažniausiai vartojami terminai ir frazės;
  - nustatytos vežėjų ir įgulos narių pareigos ir
  - nustatyti nuovargio rizikos valdymo (FRM) tikslai ir turinys.

### FTL skyriaus 2 skirsnis. Komercinio oro transporto vežėjai

45. III priedo (ORO dalies) FTL skyriaus 2 skirsnyje pateiktos konkrečiai CAT vežėjams taikomos nuostatos. Šiame skirsnyje nustatyta komercinio oro transporto vežėjų pareiga įgyvendinti ir prižiūrėti vykdomo (-ų) tipo (-ų) skrydžiams tinkamas skrydžio laiko specifikacijų schemas. Šias skrydžio laiko specifikacijų schemas prieš įgyvendinant patvirtina kompetentinga institucija.
46. Siekdami užtikrinti atitiktį pagrindiniam reglamentui ir ORO.FTL skyriui, vežėjai gali taikyti taikytinas agentūros paskelbtas sertifikavimo specifikacijas. Nukrypimas nuo šių sertifikavimo specifikacijų parengiant individualią skrydžio laiko specifikacijų schemą pagal pagrindinio reglamento 22 straipsnio 2 dalį leidžiamas tik tuo atveju, jei vežėjas kompetentingai institucijai pateikia įvertinimą, kuriuo įrodoma, kad įvykdomi pagrindinio reglamento ir šio skyriaus reikalavimai.
47. Šiame skirsnyje apibrėžti toliau nurodyti pagrindiniai iš ES-OPS Q skyriaus žinomi FTL elementai:
- pagrindinė buvimo vieta;
  - tarnybinis skrydžio laikas (FDP) be pratęsimo;
  - galimybė leisti skirtingą skrydžio ir keleivių salono įgulos atvykimo į darbą laiką;
  - sąlygos, kuriomis FDP gali būti pratęstas, ir tokio pratęsimo apribojimas, taip pat įskaitant galimybę pratęsti FDP dėl pertraukos ant žemės;

<sup>8</sup> [Orlaivių naudojimo reglamento projektas.](#)

- bendros skrydžio valandų ir darbo laiko ribos;
- budėjimas;
- poilsio laikas;
- kaip užtikrinamas įgulos narių maitinimas ir
- įrašų saugojimo reikalavimai.

## **II priedo *Institucijų reikalavimai orlaivių naudojimui OPS skyrius Orlaivių naudojimas***

48. Pasiūlytame ARO dalies pakeitime siūloma įterpti du naujus straipsnius dėl:

- komercinio oro transporto vežėjų pasiūlytų individualių skrydžio laiko schemų patvirtinimo ir
- prižiūrimų komercinio oro transporto vežėjų trikdomųjų tvarkaraščių priskyrimo ankstyvajam arba vėlyvajam tipui.

## **1 FTL sertifikavimo specifikacijų projektas. Komercinio oro transporto skrydžiai lėktuvais. Reguliarieji ir užsakomieji skrydžiai**

49. Daugelis FTL aspektų pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 8 straipsnio 4 dalį palikti reglamentuoti valstybėms narėms savo nuožiūra. Šie elementai nustatyti Sprendimo Nr. 201X/XXX/R projekto 1 FTL sertifikavimo specifikacijose ir, atsižvelgiant į mokslinius principus ir žinias, atitinka geriausią valstybių narių patirtį ir veiklos patirtį. Tai šie aspektai:

- tarnybinis skrydžio laikas – specialios darbo kelias naktis iš eilės sąlygos;
- tarnybinis skrydžio laikas – FDP pratęsimas nenumatant poilsio skrydžio metu;
- tarnybinis skrydžio laikas – FDP pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu;
- darbas su pertrauka;
- įvairios budėjimo rūšys;
- trumpiausias poilsio laikas siekiant kompensuoti trikdomuosius tvarkaraščius;
- trumpiausias poilsio laikas siekiant kompensuoti laiko juostų skirtumus ir
- sutrumpintas poilsis.

50. Siekiant išsamiai aprašyti apsaugą nuo nuovargio, kuri bus užtikrinta įgyvendinimo taisyklėmis, agentūros svetainėje bus paskelbtas sprendimo projektas, kuriame bus pateiktos sertifikavimo specifikacijos, AMC ir rekomendacijos. Visą pasiūlytų įgyvendinimo taisyklių svarbą kai kuriais FTL aspektais galima suprasti tik kartu vertinant atitinkamas sertifikavimo specifikacijas.

## **IV. Atsiliepimų apžvalga ir taisyklių paaiškinimas**

### **Bendroji informacija**

#### **Taikymo sritis**

51. Dėl taikomo reglamento pateiktuose atsiliepimuose daugiausia dėmesio skirta oro taksi skrydžių neįtraukimui į taikymo sritį ir tokių skrydžių vykdymo mastą.
52. Pagrindiniame reglamente pasiūlytoje oro taksi skrydžių apibrėžtyje nustatytos šios dvi sąlygos, kurias turi atitikti CAT skrydžiai lėktuvais, kad juos būtų galima priskirti oro taksi skrydžiams; šie skrydžiai turi būti:
- užsakomieji nereguliarieji ir
  - vykdomi lėktuvais, kurių didžiausia keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) neviršija 19.

Šioje nuomonėje ir atitinkamose 1 sertifikavimo specifikacijose pateiktas įgyvendinimo taisyklių projektas oro taksi skrydžiams netaikomas. Vis dėlto, kai kurių suinteresuotųjų šalių nuomone, oro taksi skrydžiams pagal Q skyrių reikėtų taikyti tokias pat taisykles kaip ir kitiems CAT skrydžiams.

53. Į šios nuomonės taikymo sritį taip pat nepatenka vieno piloto skrydžiai, avarinės medicinos tarnybų skrydžiai lėktuvais ir sraigtasparnių skrydžiai; šiems skrydžiams skiriamos atskiros taisyklių rengimo užduotys, nurodytos agentūros 2012–2015 m. taisyklių rengimo programoje<sup>9</sup>.
54. Atitinkamos kol kas į taikymo sritį neįtrauktų skrydžių įgyvendinimo taisyklės, sertifikavimo specifikacijos, priimtinos laikymosi priemonės (AMC) ir rekomendacijos bus paskelbtos vėliau kaip taisyklių rengimo užduočių Nr. RMT.0346, RMT.0429 ir RMT.0430 rezultatas.

### **Pereinamojo laikotarpio priemonės**

55. Kai kurios suinteresuotosios šalys siūlė nustatyti pereinamojo laikotarpio priemones kaip išimtis<sup>10</sup>. Kadangi laikas nuo įsigaliojimo iki taikymo pradžios pakankamai ilgas, kad vežėjai galėtų prisitaikyti prie naujųjų reikalavimų, agentūra mano, kad labiau tiktų pereinamojo laikotarpio priemonės kaip taikymo datos nukėlimas vienus metus po įsigaliojimo. Atsižvelgdama į šios nuomonės reglamentavimo poveikio vertinime nurodytą galimą didesnę neigiamą sąnaudų poveikį užsakomuosius skrydžius vykdančioms vežėjams, agentūra siūlo suteikti valstybėms narėms galimybę taikant išimtį pasirinkti dalies, kurioje aprašomos sąlygos, kuriomis FDP gali būti pratęstas dėl poilsio skrydžio metu, taikymą atidėti dar vienus metus.

### **Skrydžio laiko specifikacijų schemas**

56. FTL skyriaus 2 skirsnyje *Komercinio oro transporto vežėjai* nustatyta komercinio oro transporto vežėjų prievolė įgyvendinti ir prižiūrėti vykdomo (-ų) tipo (-ų) skrydžiui (-iams) tinkamas skrydžio laiko specifikacijų schemas. Šias skrydžio laiko specifikacijų schemas prieš įgyvendinant patvirtina kompetentinga institucija.
57. Siekdami užtikrinti atitiktį pagrindiniam reglamentui ir šiam skyriui, vežėjai gali taikyti agentūros paskelbtas taikytinas sertifikavimo specifikacijas. Nukrypimas nuo šių sertifikavimo specifikacijų parengiant individualią skrydžio laiko specifikacijų schemą leidžiamas pagal pagrindinio reglamento 22 straipsnio 2 dalį, bet tik tuo atveju, jei vežėjas kompetentingai institucijai pateikia įvertinimą, kuriuo įrodoma, kad įvykdomi pagrindinio reglamento ir šio skyriaus reikalavimai.
58. 2 skyriuje taip pat nurodyti iš ES-OPS Q skyriaus žinomi pagrindiniai FTL elementai.
59. Siūlomi šie Komisijos reglamento dėl orlaivių naudojimo skrydžiams (OPS) projekto II priedo *Institucijų reikalavimai orlaivių naudojimui* (ARO dalies) pakeitimai:
- kai įrodoma atitiktis šiam reglamentui, kompetentinga institucija patvirtina vežėjų pasiūlytas skrydžio laiko specifikacijų schemas;
  - jei skrydžio laiko specifikacijų schema nukrypsta nuo agentūros paskelbtų taikytinų specifikacijų, kompetentinga institucija taiko pagrindinio reglamento 22 straipsnyje nustatytą procedūrą; ir
  - kompetentinga institucija trikdomuosius visų savo prižiūrimų komercinio oro transporto vežėjų tvarkaraščius priskiria ankstyviesiems arba vėlyviesiems.

<sup>9</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/programme/2012-2015/RMP%202012-2015%20and%20inventory.pdf>.

<sup>10</sup> Išimtis – tam tikra pereinamojo laikotarpio priemonė, kuria valstybėms narėms suteikiama galimybė pasirinkti atidėti tam tikros nuostatos įgyvendinimo datą iki tam tikro teisės aktuose nustatyto termino.

## Techniniai reikalavimai

### Apibrėžtys

60. Atsižvelgiant į suinteresuotųjų šalių atsiliepimus tam tikros apibrėžtys patikslintos ir, siekiant aiškiau išdėstyti įgyvendinimo taisykles, pasiūlytos papildomos apibrėžtys.
61. Apibrėžtys įtrauktos į FTL skyriaus 1 skirsnį *Bendrosios nuostatos*. Jos taikomos visiems vežėjams.
62. **Aklimatizavusiosios** įgulos nario apibrėžtyje, kaip ir Q skyriuje nurodyta, kad įgulos narys išlieka aklimatizavęsis 48 valandos nuo išvykimo, bet nurodomas ne pagrindinės buvimo vietos laikas, o naujai apibrėžtas atskaitos laikas. Tolesnė aklimatizavimosi būseną aprašoma lentelėje, kurioje atsižvelgiama į tai, kad įgulos narys gali būti vis dar aklimatizavęsis išvykimo vietos laiko juostoje, paskirties vietos laiko juostoje arba jo aklimatizavimosi būseną gali būti nežinoma, kai biologinis laikrodis patenka tarp išvykimo vietos laiko juostos ir paskirties vietos laiko.
63. Atsižvelgiant į suinteresuotųjų šalių atsiliepimus, kad būtų paprasčiau apskaičiuoti įgulos, prisijungiančios prie įgulos narių, kurie yra aklimatizavęsi kaimyninėse laiko juostose, didžiausią FDP, įtraukta nauja **atskaitos laiko** apibrėžtis.
64. Įtrauktos dar kelios papildomos apibrėžtys:
- **apgyvendinimo vieta** apibrėžta siekiant nustatyti būtiniausius vietos, kurią reikia suteikti įgulos nariams, budintiems oro uoste arba dirbantiems darbą su pertrauka, standartus;
  - **dirbantysis įgulos narys** nurodytas įgyvendinimo taisyklėje dėl bendrų skrydžio laiko ir darbo apribojimų;
  - **poilsio vietos** apibrėžtyje nurodyti būtiniausi patogumo, kurį reikia suteikti įgulos nariams, kad jie galėtų ilsėtis skrydžio metu, kriterijai ir tikslas;
  - **sektorius** apibrėžtyje paaiškinta, kad, nustatant sektorių, kilimas ir tūpimas turi būti įtraukti į darbą; ir
  - **tinkamos apgyvendinimo vietos** apibrėžtyje nustatyti būtiniausi vietos, kurią tam tikromis aplinkybėmis reikia suteikti įgulos nariams, dirbantiems darbą su pertrauka ir trumpiausio poilsio pagrindinėje buvimo vietoje metu tarp dviejų skrydžių, kai kertama daugiau nei keturias laiko juostas, standartai.
- Visomis šiomis apibrėžtimis turėtų būti pašalintas neaiškumas ir pagerintas suderinimas.
65. Siekiant tinkamai paaiškinti papildomo poilsio reikalavimus siekiant kompensuoti bendrą darbo poveikį, kai pasikeičia laiko juosta arba dirbama nepalankiausiu paros metu, įtrauktos trys terminų apibrėžtys:
- **perėjimas rytų kryptimi-vakarų kryptimi ir vakarų kryptimi-rytų kryptimi** – rotacija, kai kertama daug laiko juostų priešinga kryptimi;
  - **rotacija** – iš eilės einantys darbo, tarnybinis skrydžio ir poilsio laikas ne pagrindinėje buvimo vietoje; šių apibrėžčių reikia siekiant suprasti poilsio reikalavimus ir vežėjo atsakomybę, susijusią su skrydžiais, kuriuos vykdant labai pasikeičia laiko juosta; ir
  - **trikdomasis tvarkaraštis** – atvejai, kai FDP arba jų deriniu trikdoma įgulos narių miego galimybė miegui palankiausiu metu.
66. Atsižvelgiant į suinteresuotųjų šalių atsiliepimus, į trikdomųjų tvarkaraščių apibrėžtį įtraukta **ankstyvojo** ir **vėlyvojo** tvarkaraščio koncepcija. Atsakymo į pastabas dokumente vartojamos ankstyvojo, vėlyvojo tvarkaraščio ir darbo naktį apibrėžtys pagrįstos Jungtinėje Karalystėje įsisteigusios orlaivių įgulos tyrimų rezultatais. Vienas iš

Šių tyrimų autorių<sup>11</sup> pripažino, kad dėl kultūrinių su sąvokomis „ankstyvasis“ ir „vėlyvasis“ susijusių skirtumų gali prireikti šiek tiek pakoreguoti apibrėžtis kitose Europos valstybėse. Pagal šią naują koncepciją reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų, ar trikdomieji visų jų prižiūrimų komercinio oro transporto vežėjų tvarkaraščiai yra ankstyvieji, ar vėlyvieji (taip pat žr. 145 dalį).

67. Pirmiau pasiūlyti laikotarpiai ir toliau taikomi vėlyviesiems trikdomiesiems tvarkaraščiams. Palyginti su nepakeistomis vėlyvųjų trikdomųjų tvarkaraščių apibrėžtimis, jei valstybė narė pasirinko ankstyvuosius trikdomuosius savo skrydžių tvarkaraščius, jau laikoma, kad 23.00 val. besibaigiantis FDP baigiasi vėlai. Pagal tą pačią logiką laikotarpis, kuriuo FDP prasideda anksti, baigiasi ne 6.59 val., bet 5.59 val. Tiek ankstyvajam, tiek vėlyvajam tvarkaraščiui taikoma ta pati darbo naktį apibrėžtis.
68. Šiuo metu **budėjimo** nuostatas reglamentuoja valstybės narės. Trys pateiktos apibrėžtys yra susijusios su budėjimo nuostatomis ir pagrįstos valstybių narių geriausia patirtimi arba jose išplėtotą iš Q skyriaus žinoma budėjimo koncepcija:
- **budėjimas oro uoste** – pasirengimas nedelsiant gauti pavedimą;
  - **atsarga** – įgulos nario pasirengimas gauti pavedimą įspėjus bent prieš 10 valandų; ir
  - **budėjimas** – apibrėžtis perimta iš Q skyriaus, tik patikslinta ir dabar skiriamas budėjimas oro uoste ir ne oro uoste.
69. Galiausiai, rengiantis būsimai tokių skrydžių taisyklių rengimo užduočiai, įtraukta **itin didelio nuotolio skrydžių (ULR)** apibrėžtis.

#### **Vežėjo atsakomybė**

70. ORO.FTL.110 dalyje pateiktas vežėjo atsakomybės aprašas perimtas tiesiai iš Q skyriaus vežėjo atsakomybės dalies arba netiesiogiai išvestas iš vežėjui skirtų Q skyriaus reikalavimų.

#### **Įgulos narių pareigos**

71. Įgulos nario pareiga nevykdyti pareigų, jei jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta pagrindinio reglamento IV priedo 7.f. arba 7.g. punktuose, jau nurodyta Reglamento Nr. XXX/2012 CAT.GEN.MPA.100 dalyje. Nuoroda į šią dalį papildomai pateikta 1 skirsnyje, taip pat atkreipiant dėmesį į tai, kad įgulos nariai turi kuo geriau išnaudoti galimybes bei infrastruktūrą poilsiui ir tinkamai planuoti bei naudoti poilsio laiką.

#### **Nuovargio rizikos valdymas (FRM)**

72. ICAO nuovargio rizikos valdymo sistemą apibrėžė kaip „*duomenimis pagrįstas tinkamo atitinkamų darbuotojų budrumo užtikrinimo priemonės nuolat stebėti ir valdyti su nuovargiu susijusią saugos riziką, remiantis moksliniais principais ir žiniomis, taip pat veiklos patirtimi*“. ICAO teisės aktų rengėjams skirtame FRM sistemos vadove nurodyta, kad įgyvendinant nuovargio rizikos valdymą taikomi saugos valdymo principai ir procesai, taip pat siekiama aktyviai nustatyti, kaip galima gerinti veiklos procesus ir mažinti riziką, taip pat nustatyti trūkumus ir nepageidaujamus reiškinius. FRM struktūra nustatyta remiantis saugos valdymo sistemomis.
73. Į Reglamento Nr. XXX/2012 ORO.GEN.200 dalį įtrauktas reikalavimas taikyti integruotą valdymo sistemą. Agentūra mano, kad nuovargio rizikos valdymą (FRM) reikėtų integruoti į organizacijos valdymo sistemą kaip neatsiejamą saugos valdymo dalį. Šis požiūris matyti iš ORO.FTL.120 dalies. Šioje dalyje aprašytas FRM tikslas – užtikrinti atitiktį pagrindinio reglamento IV priedo 7.f., 7.g. ir 8.f. punktų esminiams

---

<sup>11</sup> [CRD Nr. 2010-14](#) III priedėlis. Mokslininkų ataskaitos. Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Mick Spencer).

reikalavimams. Prireikus FRM turėtų būti aprašytas skrydžių vykdymo vadove. FRM ir jo komponentų reikalavimai dera su atitinkamu ICAO 6 priedu.

74. Aiškus FRM reikalavimas nustatytas FTL skyriaus 2 skirsnio ORO.FTL.210 dalyje. FRM privalomas, jei vežėjas nori taikyti 12 valandų didžiausią FDP įgulos nariams, kurių aklimatizavimosi būseną nežinoma, o pagal sertifikavimo specifikacijų projekto FTL.1.235 dalies 1 punktą sutrumpintą poilsį leidžiama nustatyti tik jei įgyvendinamas FRM. Sertifikavimo specifikacijų projekto FTL.1.235 dalies 2 punkto a papunktyje vežėjai taip pat raginami stebėti rotacijų ir jų derinio poveikį įgulos nuovargiui, o 1 AMC projekto ORO.FTL.110 dalies b punkte vežėjams patariama aktyviai valdyti 10 valandų viršijantį FDP, kuris patenka į 22.00–4.00 val. laikotarpį arba kuris su juo susikerta.
75. Vis dėlto įgyvendinti FRM skatinama ir gali būti taip pat naudinga siekiant įrodyti, kad vykdomos ORO.FTL.110 dalyje, pirmiausia b punkte nustatytos pareigos. Šiame punkte vežėjai įpareigoti užtikrinti tokį FDP planavimą, kad įgulos nariai būtų pakankamai nepavargę ir galėtų bet kokiomis aplinkybėmis pakankamai saugiai naudoti orlaivį.

### **Nuovargio valdymo mokymas**

76. Atsižvelgiant į mokslines rekomendacijas<sup>12</sup> naujajame 2 skirsnio reikalavime nustatyta, kad CAT vežėjai privalo rengti pirminį ir kartotinį įgulos narių, įgulos darbo grafikus sudarančių ir susijusių vadovybės darbuotojų nuovargio valdymo mokymą. Šia priemone turėtų būti pagerinta sauga, net jei skrydžiai visiškai atitinka norminamuosius FTL, nes rengiant nuovargio valdymo mokymą informuotumas apie nuovargio pavojus bus didinamas visoje komercinio oro transporto vežėjų valdymo struktūroje.

### **Pagrindinė buvimo vieta**

77. Vežėjo pareiga kiekvienam įgulos nariui paskirti pagrindinę buvimo vietą perimta iš Q skyriaus; ji nustatyta ORO.FTL.200 dalyje. Nei pagrindinės buvimo vietos apibrėžtyje, nei šioje įgyvendinimo taisyklėje nenurodyta, ar pagrindinė buvimo vieta turi būti vieno oro uosto vieta. Vis dėlto kadangi didžioji dauguma vežėjų tikrai taiko vieno oro uosto pagrindinės buvimo vietos koncepciją, sertifikavimo specifikacijų projekto FTL.1.200 dalyje atsižvelgiama į tai, kad pasikeitus pagrindinei buvimo vietai ir dirbant iš daugiau nei vieno oro uosto kelių oro uostų sistemoje atsiranda papildomas nuovargis, ir nurodoma, kad kaip pagrindinė buvimo vieta turėtų būti paskirta labai pastovi vieno oro uosto vieta. Sertifikavimo specifikacijų projekte numatyta, kad, pasikeitus pagrindinei buvimo vietai, prieš pradėdant darbą naujojoje pagrindinėje buvimo vietoje, pailgintas poilsio laikas turi būti vieną kartą pratęsimas 72 valandomis ir apimti tris naktis vietos laiku. Į šį laiką taip pat įskaičiuojamas vykimo iš buvusiosios į naująją pagrindinę buvimo vietą ir atvirkščiai laikas. Todėl reikalaujama, kad vykimo iš buvusiosios į naująją pagrindinę buvimo vietą ir atvirkščiai laikas būtų priskiriamas vykimui į kitą darbo vietą arba FDP.
78. Vis dėlto į kai kurių vežėjų poreikį kaip pagrindinę buvimo vietą naudoti kelių oro uostų sistemą atsižvelgiama pasirenkant reglamentavimo priemonę. Nustatant šią nuostatą sertifikavimo specifikacijose suteikiama lankstumo, nes galima taikyti pagrindinio reglamento 22 straipsnio 2 dalyje aprašytą nukrypimo procesą.

### **Tarnybinis skrydžio laikas (FDP)**

#### **a) Didžiausias tarnybinis skrydžio laikas. Lentelių taikymas**

79. Didžiausias pagrindinis aklimatizavusiųsi įgulos narių FDP nurodytas lengvai taikomoje lentelėje. Nurodant didžiausią FDP lentelėse, panaikinamas su įgulos nariais ir kitais kasdien vykdant skrydžius dalyvaujančiais darbuotojais susijęs neaiškumas, atsirandantis

---

<sup>12</sup> [CRD Nr. 2010-14](#) III priedėlis. Mokslininkų ataskaitos. Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Alexander Gundel).

aiškinant teisinės nuostatos dalį, kurioje, vartojant kelis – t. y. FDP sumažinimo dėl susikirtimo su WOCL ir FDP sumažinimo atsižvelgiant į sektorių skaičių – kintamuosius, aprašoma formulė. Šiam metodui pritarė dauguma suinteresuotųjų šalių.

b) Didžiausias tarnybinis skrydžio laikas. Pagrindinės reikšmės

80. Šioje lentelėje nurodytos pagrindinio FDP reikšmės nustatytos remiantis Q skyriumi. Nors pagrindinė 13 valandų palankiausiu paros metu prasidedančio FDP reikšmė iš pradžių nustatyta atsižvelgiant į rengiant Q skyrių vykusias socialines derybas, ji pagrįsta ir moksliskai<sup>13</sup>. Kai kurioje šios srities mokslinėje literatūroje netgi nurodoma, kad palankiausiu paros metu saugus 14 valandų FDP. Pagrindinei 13 valandų reikšmei pritaria dauguma suinteresuotųjų šalių.

c) FDP sumažinimas dėl WOCL ir atsižvelgiant į sektorių skaičių

81. Mokslinėje NPA Nr. 2010-14 apžvalgoje<sup>14</sup> su nakties valandomis susikertančių skrydžių laiką siūlyta pratęsti. Į šią rekomendaciją atsižvelgta ir ja remiantis sudaryta didžiausio pagrindinio FDP lentelė. Laikotarpis, per kurį didžiausias pagrindinis laikas ribojamas iki 11 valandų, pratęstas. Dabar jis apima 12 valandų laikotarpį nuo 17.00 val. iki 5.00 val. Ši didžiausio pagrindinio palankiausiu metu prasidedančio FDP reikšmė laipsniškai didinama, kad pradžios laiką nustatant nuo 6.00 val. iki 13.29 val. būtų galima pasiekti didžiausią 13 valandų reikšmę. Nuo 13.30 val. iki 16.59 val. didžiausias FDP vėl laipsniškai mažinamas.
82. Taikant gerai žinomą Q skyriaus metodą, didžiausio pagrindinio FDP lentelėje didžiausias FDP kas kiekvieną sektorių, pradėdant nuo trečiojo, mažinamas 30 minučių. Nors mokslinės literatūros apžvalgoje tikslų nuovargio skrendant daugiau nei keturis sektorius poveikio reikšmių nenurodyta, agentūra siūlo, kol bus atlikti tolesni moksliniai tyrimai, toliau mažinti laiką 30 minučių kas kiekvieną sektorių, kai skrendama daugiau nei šešis sektorius, kad būtų galima pasiekti mažiausią 9 valandų didžiausio FDP trukmę. Su tokiu esamų laiko mažinimo atsižvelgiant į sektorius nuostatų gerinimu sutinka dauguma suinteresuotųjų šalių.

d) Neaklimatizavusiosios įgulos FDP lentelė

83. Įgulos narių, kurių aklimatizavimosi būseną nežinoma, didžiausias FDP per parą nustatytas kitoje lentelėje. Kaip ir aklimatizavusiosios įgulos narių lentelėje, nustatyta 11 valandų riba, kai vykdomi dviejų sektorių skrydžiai; nuo trečiojo sektoriaus kas kiekvieną sektorių laikas trumpinamas 30 minučių. Ši 11 valandų riba pagrįsta prielaida, kad, atsižvelgiant į įgulos nario biologinį laikrodį, paskirtą FDP būtų galima pradėti nepalankiausiu paros metu.
84. Trečiojoje lentelėje nustatyta, kad įgulos narių, kurių aklimatizavimosi būseną nežinoma, didžiausias FDP gali būti 12 valandų, jei veikla stebima įgyvendinant FRM. Nustatant šią ribą vadovautasi logika, kad konkrečiomis tokios veiklos aplinkybėmis (t. y. jei labai gerai planuojamos poilsio galimybės ir pan.) labai tikėtina, kad, atsižvelgiant į įgulos nario biologinį laikrodį, vykti į darbą palankiausiu paros metu galima gerai pailsėjus, nors aklimatizavimosi būseną ir nežinoma. Vis dėlto tokiu atveju reikia vykdyti nuolatinę stebėseną, todėl vežėjams, norintiems pasinaudoti šios nuostatos pranašumais, privaloma įgyvendinti FRM.

e) Pratęstas FDP

---

<sup>13</sup> [CRD Nr. 2010-14](#) III priedėlis. Mokslininkų ataskaitos. Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Mick Spencer).

<sup>14</sup> [CRD Nr. 2010-14](#) III priedėlis. Mokslininkų ataskaitos. Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Mick Spencer, Alexander Gunde, Philippe Cabon).



85. Bendrosios sąlygos, kuriomis FDP gali būti pratęstas nenustatant poilsio skrydžio metu, aprašytos ORO.FTL.205 dalies d punkte; jos panašios į pratęsimo sąlygas pagal Q skyrių. Patogi taikyti lentelė, kurioje nurodytos didžiausio FDP reikšmės atsižvelgiant į pradžios laiką, pateikta taikytiname sertifikavimo specifikacijų projekte. Šioje lentelėje atsižvelgiama į mokslines rekomendacijas FDP pratęsimą netaikant papildomų poveikio mažinimo priemonių leisti tik palankiu pradžios laiku. Šiuo atžvilgiu pagerinama sauga, nes sertifikavimo specifikacijose leidžiama pratęsti tik po 6.15 val. prasidedantį FDP. Vykdam penkių sektorių skrydžius pratęsimas leidžiamas tik jei atvykimo į darbą laikas yra iki 14.30 val., trijų ir keturių sektorių skrydžius – iki 16.30 val., o vieno ir dviejų sektorių skrydžius – iki 19.00 val. Šiai priemonei pritaria visos suinteresuotųjų šalių grupės, išskyrus įgulos narių organizacijas, kurių teigimu, iš kelių mokslinių tyrimų duomenų matyti, kad skrydžių naktį FDP riba turėtų būti 11, bet 10 valandų.
86. Šiuo atžvilgiu vertėtų paminėti, kad tyrimais<sup>15</sup>, nurodyti grindžiant prašymą nustatyti didžiausią 10 valandų FDP naktį, atlikti labai konkrečioje veiklos aplinkoje, todėl abejotina, ar jie visapusiškai atitinka ES-OPS Q skyriaus reglamentavimo aplinką.
- f) Papildomi darbo naktį apribojimai
87. Be pirmiau nurodytų apribojimų, per kiekvieną darbo kelias naktis iš eilės laiką leidžiama skristi ne daugiau kaip 4 sektorius; ORO.FTL.110 dalies b punkto AMC projekte vežėjams patariama aktyviai stebėti ilgesnės nei 10 valandų trukmės FDP, kuris patenka į laikotarpį nuo 22.00 val. iki 4.00 val. arba su juo susikerta, poveikį nuovargiui. Šiame pasiūlyme pabrėžiama, kad kiekvieno pavieniam įgulos nariui paskirto darbo naktį poveikį nuovargiui svarbu vertinti ne tik analizuojant darbo trukmę ir atvykimo į darbą laiką, bet ir atsižvelgiant į kitus veiksnius, pvz., ar poilsio laikas prieš darbą naktį gerai tinka miegoti konkretaus grafiko aplinkybėmis ir pan.
88. Šiuo reikalavimu kartu su privalomu FRM mokymu bus didinamas grafikus sudarančių darbuotojų informuotumas. Be to, institucijoms bus pateikta priemonė stebėti, ar vežėjo grafikų sudarymo sistemai taikomi saugos valdymo principai.
- g) Papildomi apribojimai, kai darbas prasideda anksti
89. Apskritai pripažįstama, kad bet koks darbas, dėl kurio ribojama miego galimybė jėgoms atgauti miegui tinkamiausiu metu (per WOCL), turi įtakos laikinajam ir bendram nuovargiui. Laikinasis ankstyvos pradžios poveikis mažinamas mažinant didžiausią anksti prasidedantį FDP. Taip pat sutinkama su tuo, kad nuovargis labai didėja kaitaliojant vėlai besibaigiantį ir anksti prasidedantį darbą.
90. Vertinant NPA Nr. 2010-14 peržiūrėjus esamą mokslinę literatūrą nenustatyta, kad apribojus anksti pradedamo darbo laikotarpių skaičių per vieną darbo laiko bloką iš tikrųjų būtų galima mažinti nuovargį. Atsižvelgiant į tai, taip pat siekiant išvengti vežėjų skatinimo sudaryti varginamus grafikus kaitaliojant darbo laiką, agentūra anksti pradedamo darbo laikotarpių skaičiaus per vieną darbo laiko bloką nusprendė neapriboti. Užuoť jį apribojus, sertifikavimo specifikacijų projekto FTL.1.235 dalyje reikalaujama, kad, kai įgulos narys pradeda darbą anksti keturis arba daugiau kartų ir kai vėlai besibaigiantis darbas arba naktinis darbas pakeičiamas anksti pradedamu darbu ir atvirkščiai, tarp dviejų pailginto poilsio laikotarpių būtų nustatytas papildomas poilsis.
91. Šiam požiūriui pritaria dauguma suinteresuotųjų šalių ir manoma, kad juo gerinama sauga.

<sup>15</sup> - Powell, D., Spencer, M. B., Holland, D., Petrie, K. J. (2008). *Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations*. *Aviat. Space Environ. Med.* 79 tomas, Nr. 11, p. 1047–1050.

- Spencer, M. B. ir Robertson, K. A. (1999). *The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia*. DERA ataskaita Nr. DERA/CHS/PPD/CR980207.

h) Poilsis skrydžio metu

92. Pasiūlytose didžiausio FDP per parą pratęsimo dėl poilsio skrydžio metu įgyvendinimo taisyklėse aprašyti aspektai, į kuriuos reikia atsižvelgti skrydžio laiko specifikacijų schemoje nurodant pratęsimo sąlygas:

- skrendamų sektorių skaičius,
- trumpiausias kiekvienam įgulos nariui skirtas poilsio laikas skrydžio metu,
- poilsio skrydžio metu vietos tipas ir
- pagrindinės skrydžio įgulos padidinimas.

Tarybinio skrydžio laiko pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu yra vadinamoji 8 straipsnio nuostata, todėl agentūra turėjo remtis taisyklių rengimo grupės narių veiklos patirtimi, esamomis nacionalinėmis nuostatomis, suinteresuotųjų šalių pastabomis dėl NPA Nr. 2010-14, suinteresuotųjų šalių atsiliepimais dėl atitinkamo CRD ir esama mokslinė literatūra. Jei įrodoma, kad užtikrinamas lygiavertis saugos lygis, siekiant suteikti šiek tiek lankstumo visi norminamieji aspektai aprašyti sertifikavimo specifikacijose.

93. Šios nuostatos daugiausia pagrįstos TNO<sup>16</sup> ataskaita – išsamiausiu moksliniu tarptautinės literatūros ir duomenų bazių tyrimu, kuriame tiriama ir analizuojama įvairių poilsio skrydžio metu vietų kokybė miego, budrumo ir veiklos rezultatų atžvilgiu.

94. TNO ataskaitos skaičiai į sertifikavimo specifikacijų projektą perkelti ne tiesiogiai – jos rekomendacijos pritaikytos praktiškai. Taisyklėje didžiausias FDP per parą pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu aprašytas kaip poilsio skrydžio metu vietos kokybės ir papildomo pilotų skaičiaus orlaivyje funkcija. Nustatant pasiūlytas reikšmes tinkamai atsižvelgiama į laiką, kuris, nustačius trijų sektorių FDP, vidutiniškai praeitų iki tol, kol papildomas (-i) įgulos narys (-iai) per kreiserinį etapą galėtų pasinaudoti poilsio skrydžio metu galimybe. Poilsiu skrydžio metu lieka sąlyginai tuo daugiau laiko, kuo ilgesnis skrydžio laikas per FDP arba, kitaip tariant, kuo mažiau sektorių skrendama per vieną FDP. Todėl, jei vienas sektorius trunka ilgiau nei 9 valandas nepertraukiamojo skrydžio laiko ir FDP neapima daugiau kaip dviejų sektorių, FDP ribas galima padidinti iki vienos valandos.

95. Nustatant šias ribas neatsižvelgiama į WOCL. Šis požiūris pasirinktas siekiant išlaikyti taisyklę paprastą ir lengvai įgyvendinamą. Jis pagrįstas kai kurių panašias nuostatas kelerius metus taikiusių vežėjų veiklos patirtimi. Pastaruoju metu kai kurios valstybės narės šį metodą taikė pagal ES-OPS 8 straipsnį. Poilsis skrydžio metu naktį jėgoms atgauti skirtam miegui yra tinkamesnis, todėl agentūra mano, kad juo kompensuojamas didesnis su WOCL susikertančio FDP pratęsimas.

i) Poilsio skrydžio metu vieta

96. Sertifikavimo specifikacijų projekto FTL.1.205 dalies 3 punkte visų pirmiau nurodytų aspektų sprendimai pirmiausia siūlomi apibrėžiant trijų tipų poilsio skrydžio metu infrastruktūrą. Šiam sertifikavimo specifikacijų projektui pasirinktos poilsio skrydžio metu vietos techninės specifikacijos rengtos remiantis TNO ataskaita. Iš pradžių sertifikavimo specifikacijų projekte alternatyvių priemonių, kurias taikant būtų galima pratęsti FDP dėl poilsio skrydžio metu, nenumatyta. Kai kurios suinteresuotosios šalys kritikavo, kad poilsiu skrydžio metu neleidžiama naudoti turistinės klasės krėslų. Atkreiptas dėmesys į tai, kad taikant pasiūlytas sertifikavimo specifikacijas būtų neįmanoma vykdyti kai kurių užsakomųjų skrydžių į atostogų vietas ne ES teritorijoje. Kadangi šiuos skrydžius galėtų perimti vykdyti trečiųjų šalių vežėjai ir ES piliečiams dėl to galėtų kilti didesnis pavojus nei leidžiant poilsį skrydžio metu turistinės klasės krėsluose, kuriuos šiuo metu naudoja daugelis ES vežėjų, agentūra siūlo nustatyti papildomą pereinamąjį laikotarpį, per kurį

---

<sup>16</sup> Simons, M. ir Spencer, M. B. (2007). *Extension of flying duty period by in-flight relief*. TNO Report. TNO DV 2007 C362, TNO Defence and Security, Susterbergas, Nyderlandai.

vežėjai galėtų prisitaikyti prie naujojo reikalavimo. Vis dėlto duomenų, kuriais būtų galima pagrįsti turistinės klasės krėslų naudojimą poilsiui skrydžio metu, kol kas nėra.

j) Trumpiausia poilsio skrydžio metu trukmė

97. Poilsio skrydžio metu sertifikavimo specifikacijų projekte siūloma leisti nustatyti poilsį skrydžio metu siekiant pratęsti didžiausią FDP tik vykdant iki trijų sektorių skrydžius. Nustatyta, kad trumpiausia *nepertaukiamojo* poilsio skrydžio metu trukmė turi būti 90 minučių iš eilės, o skrydžio įgulos narių, dirbančių prie valdymo prietaisų tupiant – 2 valandos. Kiekvieno skrydžio įgulos nario poilsio skrydžio metu trukmės išsamiau apibrėžti nereikia. Kreiserinio etapo laikas, jei dirba vienas papildomas pilotas, padalijamas į tris vienodas arba nevienodas dalis, o jei norint pasiekti suplanuotą FDP reikia dviejų papildomų pilotų – į dvi dalis. Šis pasiūlymas pagrįstas suinteresuotųjų šalių pateikta veiklos patirties informacija ir esamomis nacionalinėmis nuostatomis.

k) Poilsis skrydžio metu. Keleivių salono įgula

98. Kadangi keleivių salono įgulos narių skaičius gali kisti, o vykdant skrydžius, kurių FDP pratęstas dėl poilsio skrydžio metu, keleivių salono įgulos didinti nereikalaujama, metodo, pasirinkto taikyti skrydžio įgulos FDP pratęsimui dėl poilsio skrydžio metu, keleivių salono įgulai taikyti negalima. Todėl taikytinose sertifikavimo specifikacijose pateikta lentelė, kurioje trumpiausia kiekvieno keleivių salono įgulos nario poilsio trukmė nustatyta kaip FDP trukmės ir naudojamos poilsio skrydžio metu vietos tipo funkcija. Šios lentelės reikšmės pagrįstos mokslinėmis rekomendacijomis<sup>17</sup>; vis dėlto šios reikšmės labiau ribojamos, nes nustatyta viršutinė pratęsto FDP riba, kurią galima pasiekti naudojant 2 ir 3 klasių poilsio skrydžio metu vietas.

99. Nustatyta, kad trumpiausia keleivių salono įgulos narių nepertaukiamojo poilsio skrydžio metu trukmė turi būti 90 minučių; lentelėje atsižvelgiama į šiuos aspektus:

- kiekvienas įgulos narys per bet kurias 24 valandų turi turėti iš viso 8 valandų miego galimybę ir
- 1 valanda jėgoms atgauti skirto miego atitinka 2 valandas papildomo budrumo.

100. Kiekybinis nukrypimas nuo TNO ataskaitoje rekomenduojamų pilotams taikytinų reikšmių, pirmiausia nustačius didelį pratęsimą, pagrįstas, nes, nors pripažįstama, kad keleivių salono įgulos nariams tenka didelė atsakomybė už orlaivio ir jame esančių keleivių saugą, mažai tikėtina, kad keleivių salono įgulos nariams reikės išlaikyti tokį pat budrumą, kokio reikalaujama iš skrydžio įgulos narių, valdantiems orlaivį tupiant<sup>18</sup>.

l) Nenumatytos aplinkybės faktiniu skrydžio metu. Orlaivio vado veikimas savo nuožiūra

101. Bendrosios sąlygos ir aplinkybės, kuriomis vadas gali keisti FDP ir poilsio laiko reikalavimų ribas, nustatytos remiantis Q skyriaus nuostatomis dėl orlaivio vado veikimo savo nuožiūra; šie gerai žinomi apribojimai išlaikyti. Remiantis veiklos patirtimi ir suinteresuotųjų šalių pateikta informacija, esama taisyklė patikslinta ir išplėsta įtraukiant dvi 8 straipsnio nuostatas: FDP pratęsimą dėl poilsio skrydžio metu ir darbą su pertauka. Pranešimo reikalavimai perkelti iš Q skyriaus. Pranešimai saugomi laikantis įrašų saugojimo reikalavimų (taip pat žr. 150 dalį).

102. Be to, reikalaujama, kad vežėjai nustatytų vado veikimo savo nuožiūra procedūras. Išsamiaje rekomendacijų projekte nurodyti būtiniausi veiksniai, į kuriuos vežėjai turėtų atsižvelgti rengdami vado veikimo savo nuožiūra politiką. Nebaudžiamasis vado veikimo savo nuožiūra procesas aprašomas skrydžių vykdymo vadove.

---

<sup>17</sup> Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Philippe Cabon).

<sup>18</sup> Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Mick Spencer).

103. Kaip nurodyta ir Q skyriuje, nepratęstas didžiausias pagrindinis FDP per parą gali būti pailgintas ne daugiau kaip 2 valandomis, nebent padidinama skrydžio įgula; pastaruoju atveju FDP leidžiama pailginti 3 valandomis. Tai taikoma ir FDP, pratęstam dėl poilsio skrydžio metu arba dėl darbo su pertrauka. Nuostata, pagal kurią leidžiama tęsti skrydį į numatytą arba atsarginę paskirties vietą, jei galutiniame sektoriuje pakilus susidarė nenumatytos aplinkybės, dėl kurių viršijamas leidžiamas pratęsimo laikas, palikta. Trumpiausias poilsio laikas gali būti trumpinamas, bet ne daugiau nei iki 10 valandų. Vado veikimo savo nuožiūra pranešimo reikalavimai panašūs į Q skyriaus reikalavimus.
104. Galima nauda saugos atžvilgiu teikiama derinant 76 dalyje aprašytą privalomą FRM mokymą ir naują vežėjams taikytiną reikalavimą nustatyti ir skrydžių vykdymo vadove aprašyti nebaudžiamąsias orlaivio vado veikimo savo nuožiūra procedūras.

m) Nenumatytos aplinkybės faktiniu skrydžio metu. Atidėtas atvykimas į darbą

105. Siekiant užtikrinti veiklos lankstumą ir atsižvelgti į, pvz., tokias aplinkybes, kai likus nedaug laiko iki atvykimo į darbą orlaivio nebegalima naudoti, į sertifikavimo specifikacijų projektą įtrauktos atidėto atvykimo į darbą nuostatos. Kelios suinteresuotosios šalys siūlė įtraukti nuostatas, kuriomis būtų reglamentuojamos trumpalaikio perplanavimo prieš atvykstant į darbą susidarius nenumatytoms aplinkybėms nuostatas. Mokslinių įrodymų neturėta, bet atsižvelgiant į mokslines konsultacijas ir nuomonę<sup>19</sup> pasiūlymas pagrįstas veiklos patirtimi ir esamomis nacionalinėmis taisyklėmis. Pagal sertifikavimo specifikacijų projektą vežėjas šiuo lankstumu gali naudotis tik jei atidėto atvykimo į darbą procedūros aprašytos skrydžių vykdymo vadove ir jei nustatomas toks pranešimo laikas, kad pradėjus taikyti atidėto atvykimo į darbą procedūrą įgulos narys galėtų tęsti poilsį.

n) Skirtingos keleivių salono įgulai ir pilotams taikomos ribos

106. Q skyriaus nuostata, pagal kurią keleivių salono įgulos FDP leidžiama pratęsti tiek, kiek skiriasi keleivių salono įgulos ir pilotų atvykimo laikas, jei šis skirtumas neviršija 60 minučių, palikta. Įgyvendinimo taisyklėje taip pat pateiktas paaiškinimas, kad keleivių salono įgulos didžiausias FDP per parą turi būti pagrįstas laiku, kuriuo skrydžio įgula atvyksta, kad galėtų pradėti FDP, bet FDP turi prasidėti keleivių salono įgulos atvykimo į darbą laiku. Kitu atveju atvykus į darbą 60 minučių prieš atvykstant skrydžio įgulai keleivių salono įgulos didžiausias FDP per parą galėtų būti viena valanda trumpesnis dėl FDP sumažinimo anksti ryte. Siekiant išvengti klaidingo aiškinimo paaiškinta, kad šią nuostatą galima taikyti tik tais atvejais, kai priešskrydiniam keleivių salono įgulos instruktažui reikia daugiau laiko. Nors keleivių salono įgulą ir pilotus nuovargis veikia vienodai, mažai tikėtina, kad keleivių salono įgulai reikėtų išlaikyti tokį budrumą, kokio reikia tiems įgulos nariams, kurie valdo orlaivį tupiant.<sup>20</sup>

### **Skrydžio ir darbo laikas**

107. Skrydžio ir darbo laikas nurodytas ORO.FTL.210 taisyklėje; ribos į ją perkeltos iš Q skyriaus. Atsižvelgdama į suinteresuotųjų šalių pateiktą informaciją agentūra nustatė dvi papildomas ribas. Nors su norminamosiomis bendro darbo laiko ribomis susijusių mokslinių įrodymų nedaug, pirmiausia todėl, kad bendras nuovargio dirbant poveikis labai skiriasi atsižvelgiant į tai, kaip šis darbas derinamas, agentūra, atsižvelgdama į suinteresuotųjų šalių prašymus, įtraukė papildomą 110 valandų darbo per 14 dienų ir 1 000 valandų skrydžio laiko per bet kuriuos iš eilės einančius 12 kalendorinių mėnesių ribas.

a) Darbo per parą riba

---

<sup>19</sup> Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Mick Spencer).

<sup>20</sup> Mokslinė patirtis, pateikta siekiant įvertinti NPA dėl skrydžio laiko apribojimų (FTL), pateikti rekomendacijas ir pakonsultuoti FTL peržiūros grupę. Galutinė ataskaita (Mick Spencer).

108. Agentūra mano, kad nustačius papildomą darbo per parą ribą, sauga nebūtų pagerinta. Įgulos narių veikla per parą ribojama didžiausiu FDP per parą. Darbas per parą turi poveikį nuovargiui tik tada, kai įgulos narių darbas yra ne tarnybinis skrydis (pvz., mokymas, administracinės užduotys, darbas kitoje darbo vietoje). Tačiau į šį poveikį atsižvelgiama poilsio reikalavimuose (žr. 128 ir 129 dalis). Trumpiausias poilsio laikas prieš kiekvieną FDP trunka tiek, kiek prieš tai truko darbas.
- b) 7 ir 28 dienų darbo laiko riba
109. Q skyriuje nustatytos 60 darbo valandų per bet kurias 7 iš eilės einančias dienas ir 190 darbo valandų per bet kurias 28 iš eilės einančias dienas ribos paliktos.
- c) 14 dienų darbo riba
110. Be pirmiau nurodytų darbo laiko ribų, bendras darbo laiko valandų skaičius per 14 iš eilės einančių dienų apribotas iki 110 valandų. Keli pastabų pateikėjai prašė nustatyti 100 valandų ribą. Vis dėlto agentūra mano, kad kaip bendro nuovargio prevencijos priemonės pakanka pasiūlytos 110 darbo valandų per 14 iš eilės einančių dienų ribos, derinant su papildomais ir pagerintais pailginto poilsio laiko reikalavimais (taip pat žr. poilsio laiko skyriaus c punktą Pailgintas pasikartojantis jėgoms atgauti skirtas poilsio laikas).
- d) Papildoma 1 000 skrydžio valandų per bet kuriuos 12 iš eilės einančių mėnesių riba
111. Nors mokslinių įrodymų, kuriais būtų galima pagrįsti konkrečią skrydžio valandų per 12 mėnesių ribą, rasti nepavyko, mokslininkų, kuriems agentūra pavedė įvertinti NPA Nr. 2010-14, nuomone, siekiant išvengti per didelio valandų skaičiaus per bet kuriuos 12 mėnesių būtina nustatyti ribą. Šiai nuomonei pritarė dauguma suinteresuotųjų šalių. Į įgyvendinimo taisyklę įtrauktą 1 000 skrydžio valandų per bet kuriuos 12 iš eilės einančių kalendorinių mėnesių riba. Šios papildomos ribos nauda yra ta, kad sugriežtinamas Q skyriaus reikalavimas paskirstyti darbą kuo vienodžiau ir išvengiama bendro 1 300 skrydžio valandų skaičiaus per 12 kalendorinių mėnesių (t. y. 13 padauginus iš 100 skrydžio valandų per 28 dienas).

### **Vykimas į kitą darbo vietą**

112. Gerai žinomos Q skyriaus nuostatos vykimui į kitą darbo vietą turi būti taikomos ir toliau. Siekdama užtikrinti geresnę taisyklės struktūrą, agentūra vykimą į darbą nusprendė reglamentuoti ne FDP taisyklėje, bet atskiroje dalyje.

### **Darbas su pertrauka**

113. Pagal 8 straipsnį skirtingose valstybėse narėse darbas su pertrauka reglamentuojamos įvairiomis nuostatomis. Šią įvairovę tikriausiai galima paašškinti veiklos poreikių įvairove. Siekiant išlaikyti tam tikrą lankstumą suderintas pasiūlymas – nors jis daugiausia pagrįstas dabartiniu vienos valstybės narės reglamentavimu – pateiktas sertifikavimo specifikacijų projekte. Įgyvendinimo taisyklėje nurodyti tik šie skrydžio laiko specifikacijų schemoje nurodytini darbo su pertrauka elementai:
- mažiausia pertraukos ant žemės trukmė ir
  - FDP pailginimas atsižvelgiant į pertraukos trukmę ir įgulos nario poilsui suteiktą vietą.
- Šioje įgyvendinimo taisyklėje taip pat nustatyta, kad visa pertrauka ant žemės įskaičiuojama į FDP ir kad po sutrumpinto poilsio negalima nustatyti darbo su pertrauka.
114. Šie pagrindiniai reikalavimai išplėtoti taikytiname sertifikavimo specifikacijų projekte:
- pertrauka ant žemės per FDP trunka mažiausiai 3 valandas iš eilės;
  - į pertrauką neįtraukiamas darbo po skrydžio ir prieš jį laikas ir kelionės laikas, kuris trunka mažiausiai 30 minučių.
  - (nepratęstas) didžiausias pagrindinis FDP gali būti pailgintas pridedant iki 50 proc. pertraukos laiko;

- jei pertrauka trunka 6 valandas ar ilgiau arba susikerta su WOCL, suteikiama tinkama apgyvendinimo vieta;
- visais kitais atvejais:
  - suteikiama tinkama apgyvendinimo vieta ir
  - 6 valandas viršijantis tikrosios pertraukos laikas arba su WOCL susikertantis pertraukos laikas neįskaičiuojamas nustatant FDP pratęsimą.
- Darbo su pertrauka negalima derinti su poilsiu skrydžio metu.

### **Budėjimas, darbas oro uoste ir atsarga**

115. Budėjimas, kuriuo valdomos nenumatytos aplinkybės ir suteikiama lankstumo, šiuo metu reglamentuojamas pagal 8 straipsnį, kuris įgyvendinamas labai įvairiais nacionaliniais sprendimais. Normatyvinis reglamentavimas pagal Q skyrių taikomas tik kai kuriems budėjimo aspektams. Šie pagrindiniai reikalavimai atkartoti ORO.FTL.225 dalyje. Kad įgulos nariai galėtų tinkamai planuoti poilsį, į darbo grafikus turi būti įtraukiamas bet koks budėjimas ir iš anksto turi būti pranešama apie budėjimo pradžios ir pabaigos laiką. Siekiant iš dalies išlaikyti šiuo metu leidžiamą lankstumą, elementai, kuriems taikomos 8 straipsnio nuostatos, perkelti į sertifikavimo specifikacijas.

#### a) Budėjimas oro uoste

116. Q skyriaus reikalavimas nustačius budėjimą oro uoste suteikti įgulos nariui apgyvendinimą ir visą darbą oro uoste įskaityti į darbo laiką paliktas įgyvendinimo taisyklėje. Šiuo sertifikavimo specifikacijų projektu užpildyta Q skyriuje palikta spraga, nes nurodyta, kad:

- po budėjimo oro uoste, kai nepaskiriamas FDP, turi būti nustatomas poilsio laikas;
- didžiausias FDP sutrumpinamas tiek, kiek trunka budėjimas, viršijantis 4 valandas arba nuo 22.00 iki 7.00 val.; ir
- ilgiausia bendra budėjimo oro uoste ir paskirto didžiausio pagrindinio FDP trukmė yra 16 valandų.

117. Vis dėlto ši viršutinė 16 valandų riba netaikoma paskirtam FDP nustačius darbą su pertrauka arba numačius poilsį skrydžio metu.

118. Šioms budėjimo oro uoste nuostatomis pritarė dauguma suinteresuotųjų šalių. Jos yra labiau ribojamos nei dauguma šiuo metu taikomų nacionalinių 8 straipsnio budėjimo oro uoste nuostatų, pirmiausia nustačius viršutinę 16 valandų bendros budėjimo oro uoste ir paskirto FDP trukmės ribą.

#### b) Darbas oro uoste

119. Nereikalaujama, kad vežėjas suteiktų apgyvendinimą oro uoste dirbantiems įgulos nariams. Nors šiuo metu tiesioginių mokslinių įrodymų šiuo klausimu nėra, galima daryti prielaidą, kad oro uoste dirbantys ir galimybės atsipalaiduoti apgyvendinimo vietoje neturintys darbuotojai gali pavargti taip pat, kaip dirbantieji įgulos nariai. Todėl visas 68 dalyje aprašytas darbas oro uoste nuo atvykimo į oro uostą budėti turi būti įskaičiuojamas į FDP.

#### c) Kitoks budėjimas

120. ORO.FTL.225 dalyje nurodyti šie skrydžio laiko specifikacijų schemose apibrėžtini reikalavimai:

- didžiausia bet kokio budėjimo trukmė;
- budėjimo poveikis didžiausiam FDP, kuris gali būti paskirtas po budėjimo;
- pagrindinis trumpiausias poilsio laikas po budėjimo, kai nepaskiriamas FDP; ir
- kaip budint praleistas laikas įskaitomas į bendrą darbo valandų skaičių.

121. Į sertifikavimo specifikacijų projektą įtrauktos norminamosios šių reikalavimų ribos:
- ilgiausia trukmė – 16 valandų;
  - taikant ORO.FTL.210 dalį laikas skaičiuojamas kaip 25 proc. darbo laiko;
  - po budėjimo nustatomas trumpiausias poilsio laikas;
  - jei atvykti į darbą iškviečiama per pirmąsias 8 valandas, didžiausias FDP skaičiuojamas nuo atvykimo į darbą;
  - jei atvykti į darbą iškviečiama praėjus pirmosioms 8 valandoms, didžiausias FDP sutrumpinamas tiek, kiek viršijamos 8 budėjimo, per kurį gautas skubus iškvietimas, valandos; ir
  - budėjimas baigiasi, kai įgulos narys atvyksta į paskirtą atvykimo į darbą vietą; ir
  - per vežėjo nustatytą atsako laiką tarp iškvietimo ir atvykimo į darbą laiko įgulos narys per pagrįstą laikotarpį gali atvykti iš poilsio vietos į paskirtą atvykimo į darbą vietą.
122. Atsižvelgiant į tai, kad daugelis valstybių narių kitokio budėjimo trukmę riboja iki 24 valandų ir leidžia dirbti visą FDP net jei paskyrimas gaunamas pačioje budėjimo laiko pabaigoje, ir į keliose valstybėse narėse taikomą nuostatą, pagal kurią kitokio budėjimo trukmę ribojama iki 12 valandų, šie apribojimai yra kompromisinis sprendimas.
- d) Atsarga
123. Atsarga, kurios apibrėžtis aprašyta 68 dalyje – laikas, per kurį įgulos narys gali gauti darbo pavedimą likus bent 10 valandų iki atvykimo į darbą laiko. Nustačius tokį laiką įgulos narys galės šiek tiek planuoti poilsį.
124. Dėl šios priežasties, jei įgulos narys gauna pavedimą dirbti FDP per atsargos laiką, sertifikavimo specifikacijų projekte didžiausio FDP apribojimų nenumatyta. Sertifikavimo specifikacijų projekte nustatyta, kad skaičiuojant bendrą darbo laiką atsargos laikas į darbo laiką neįskaitomas ir, jei nepaskirtas darbas, nenustatoma ir poilsio. Vežėjai turi nustatyti didžiausią kiekvieno atsargos laiko trukmę ir iš eilės einančių dienų, per kurias galima išlaikyti atsargos statusą, skaičių.
125. Nors tokio statuso nuostatas taiko tik kelios valstybės narės ir darbo paskyrimas nustatant poilsio laikotarpį paprastai valdomas tik remiantis geriausia vežėjų patirtimi, agentūra mano, kad suderintu požiūriu gerinama sauga. Šiai nuomonei suinteresuotosios šalys pritaria, pirmiausia todėl, kad nustačius šią taisyklę bus lengviau užtikrinti šio klausimo reglamentavimo priežiūrą.
126. Bendrieji reikalavimai aprašyti įgyvendinimo taisyklėse. Sertifikavimo specifikacijų projekte atkartota dabartinė kai kurių valstybių narių praktika.

#### **Poilsio laikas**

127. ORO.FTL.235 dalyje atkartoti iš Q skyriaus gerai žinomi poilsio reikalavimai. Agentūra sprendimus sertifikavimo specifikacijose siūlo tais atvejais, kuriais šiuo metu valstybės narės pagal 8 straipsnį taiko nacionalines nuostatas arba kuriais iš suinteresuotųjų šalių informacijos ir mokslinės literatūros peržiūros matyti, kad reikia siūlyti tolesnį reglamentavimą. Toliau pateikti norminamieji trumpiausio poilsio reikalavimai. Jie pateikti įgyvendinimo taisyklėse ir atitinka Q skyriaus nuostatas.
- a) Trumpiausias poilsio laikas pagrindinėje buvimo vietoje
128. Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš pradėdant dirbti pagrindinėje buvimo vietoje prasidedantį FDP, turi trukti tiek, kiek prieš tai truko darbas, arba 12 valandų, pasirenkant ilgesnį laikotarpį.
- b) Trumpiausias poilsio laikas ne pagrindinėje buvimo vietoje
129. Trumpiausias poilsio laikas, suteikiamas prieš pradėdant dirbti, kai FDP prasideda ne pagrindinėje buvimo vietoje, trunka bent tiek, kiek prieš tai truko darbas, arba 10 valandų, pasirenkant ilgesnį laikotarpį. Būdami ne pagrindinėje buvimo vietoje įgulos

nariai iš oro uosto į poilsio vietą ir atvirkščiai vyksta ne savo priemonėmis. Reikalavimas, kad į poilsio laiką be kelionei ir kitiems fiziologiniams poreikiams reikiamo laiko turi būti įtraukta 8 valandų miego galimybė, paliktas.

c) Pailgintas pasikartojantis jėgoms atgauti skirtas poilsio laikas

130. *Būtiniausi* pailginto jėgoms atgauti skirto poilsio laiko reikalavimai panašūs į Q skyriaus reikalavimus. Vis dėlto, atsižvelgiant į moksliniais įrodymais pagrįstą suinteresuotųjų šalių informaciją, pašalinta valstybių narių galimybė nuspręsti, kad antra naktis vietos laiku gali prasidėti 4.00 val. Trumpiausias pailgintas pasikartojantis jėgoms atgauti skirtas poilsio laikas trunka 36 valandas, įskaitant dvi naktis vietos laiku, nustatytas taip, kad nuo vieno pailginto periodinio jėgoms atkurti skirto poilsio laiko pabaigos iki kito pailginto pasikartojančio jėgoms atgauti skirto poilsio laiko pradžios niekada nesusidarytų daugiau kaip 168 valandos.
131. Nors su kiekybiniu bendru nuovargiu susijusių mokslinių įrodymų nedaug, kai kurios suinteresuotosios šalys siūlė periodiškai pratęsti pailgintą jėgoms atgauti skirtą poilsio laiką. Tokia priemonė taip pat pagrįsta moksliniu NPA Nr. 2010-14 vertinimu.
132. Pailgintas pasikartojantis jėgoms atgauti skirtas poilsio laikas du kartus per mėnesį turi būti pratęsiamas iki dviejų dienų.

d) Sutrumpintas poilsis

133. Sutrumpintam poilsui šiuo metu taikomos 8 straipsnio nuostatos. Jo taikymas plačiai priimtas siekiant kompensuoti veiklos trikdžius ir sudaryti sąlygas vykdyti tam tikrus skrydžius. Paprastai vadovaujamosi principu, kad FDP po sutrumpinto poilsio sutrumpinamas tiek, kiek tas poilsis sutrumpėjo, ir šis sutrumpėjęs poilsio laikas turi būti kompensuojamas per kitą poilsio laiką. Kai kurios valstybės narės riboja sutrumpinto poilsio dažnumą tarp dviejų pasikartojančių jėgoms atgauti skirtų laikotarpių arba per mėnesį.
134. Sertifikavimo specifikacijų projekte pagal sutrumpinto poilsio nuostatas nustatytas trumpiausias poilsio laikas pagrindinėje ir ne pagrindinėje buvimo vietoje. Dauguma suinteresuotųjų šalių sutinka su šiais sutrumpinto poilsio reikalavimais:
- mažiausias sutrumpinto poilsio laikas pagal sutrumpinto poilsio nuostatas pagrindinėje buvimo vietoje trunka 12 valandų, o ne pagrindinėje buvimo vietoje – 10 valandų;
  - sutrumpintas poilsis nustatomas įgyvendinant nuovargio rizikos valdymą;
  - poilsio laikas po sutrumpinto poilsio pratęsiamas pridėdant nesutrumpinto trumpiausio poilsio laiko (apibrėžto įgyvendinimo taisyklėje) ir sutrumpinto poilsio laiko skirtumą;
  - FDP po sutrumpinto poilsio sutrumpinamas atimant nesutrumpinto trumpiausio poilsio laiko (apibrėžto įgyvendinimo taisyklėje) ir sutrumpinto poilsio laiko skirtumą;
  - tarp dviejų pasikartojančių pailgintų jėgoms atgauti skirtų laikotarpių gali būti nustatyti daugiausia 2 sutrumpinto poilsio laikotarpiai.

e) Laiko juostų kirtimas

135. Sertifikavimo specifikacijų projekte papildytas įgyvendinimo taisyklių reikalavimas kompensuoti laiko juostų skirtumų poveikį. Laiko juostų skirtumo poveikio ir kompensavimo klausimas tikrai labai sudėtingas. Pripažįstant šio klausimo sudėtingumą, sertifikavimo specifikacijų projekte iš vežėjų reikalaujama stebėti rotacijos (ji aprašyta 65 dalyje) ir jos derinimo poveikį įgulos nuovargiui.
136. Jei per FDP tarp išvykimo taško vietos laiko ir atvykimo taško vietos laiko susidaro 4 arba daugiau valandų skirtumas, grįžus į pagrindinę buvimo vietą skiriamas papildomas



poilsis. Papildomas poilsis matuojamas naktimis vietos laiku, nes, remiantis moksline literatūra, pagrindinis biologinio laikrodžio *zeitgeber*<sup>21</sup> yra dienos ir nakties ritmas.

137. Nustačius 63 dalyje aprašytą atskaitos laiką paprasčiau apskaičiuoti papildomą pagrindinėje buvimo vietoje skirtiną poilsio laiką, pirmiausia jei pagrindinė buvimo vieta įgulos nariams per tą pačią rotaciją paskiriama kaimyninėse laiko juostose.
138. Trumpiausias poilsis po 136 dalyje aprašytos rotacijos yra bent dvi naktys vietos laiku ir didinamas kaip *laiko, praėjusio nuo atvykimo į darbą pagal rotaciją, apimančią bent 4 valandų laiko skirtumą, palyginti su atskaitos laiku, ir didžiausio laiko skirtumo tarp atskaitos laiko ir vietos laiko, per kurį įgulos narys ilsisi rotacijos metu, funkcija.*
139. Mažiausias poilsio naktų vietos laiku pagrindinėje buvimo vietoje skaičius siekiant kompensuoti laiko juostų skirtumus nurodytas patogioje taikyti sertifikavimo specifikacijų projekte pateiktoje lentelėje. Ši lentelė parengta remiantis moksliniais principais, paaiškintais atliekant mokslinį NPA Nr. 2010-14 vertinimą. Rotacijos pasikeitimo priešinga kryptimi atveju sertifikavimo specifikacijų projekte numatyta papildoma poilsio naktis vietos laiku pagrindinėje buvimo vietoje.
140. Ne pagrindinėje buvimo vietoje trumpiausias poilsio laikas trunka bent tiek, kiek prieš tai truko darbas, arba 14 valandų, pasirenkant ilgesnį laikotarpį.

f) Trikdomieji tvarkaraščiai

141. Nepaisant to, kad tik viena valstybė narė į FTL reikalavimus yra įtraukusi sąvokas „ankstyva pradžia“ ir „vėlyva pabaiga“, suinteresuotosios šalys rado pakankamai mokslinių duomenų, kuriais galima pagrįsti būtinybę kompensuoti papildomą bendrą nuovargį dėl 66 dalyje aprašytų trikdomųjų tvarkaraščių.
142. Iš valstybėse narėse, kurios riboja anksti pradedamo darbo laikotarpių skaičių per vieną darbo bloką, atliktų tyrimų matyti, kad kaitaliojant darbo tipus taip pat atsiranda nuovargis. Todėl ribojant tokių darbo laikotarpių iš eilės skaičių gali nepavykti veiksmingiausiai mažinti poveikio siekiant kompensuoti miego praradimą, nes jį ribojant gali būti, kad vežėjai stengsis, kai bus pasiekta, pvz., anksti pradedamo darbo laikotarpių skaičiaus riba, darbo grafikuose vieną tipą keisti kitu.
143. Su tuo, kad po tokio darbo ir jo kaitaliojimo reikia kompensuoti bendrą miego praradimą, sutinka dauguma suinteresuotųjų šalių. Moksliniame NPA Nr. 2010-14 vertinime taip pat pasiūlyta įtraukti tam tikras poveikio mažinimo priemones.
144. Todėl sertifikavimo specifikacijų projekte tarp dviejų pailgintų jėgoms atgauti skirtų poilsio laikotarpių 4 arba daugiau trikdomiesiems tvarkaraščiams priskiriamų FDP dirbančių įgulos narių jėgoms atgauti skirtą antrąjį pailgintą poilsio laiką numatyta pratęsti iki 60 valandų. Be to, kai pagrindinėje buvimo vietoje vėlai besibaigiantį darbą arba darbą naktį planuojama pakeisti anksti prasidedančiu darbu, į poilsio laiką tarp dviejų FDP turi įeiti viena naktis vietos laiku. Šioms priemonėms suinteresuotosios šalys pritarė.
145. Dėl su paros metu susijusių kultūrinių skirtumų (taip pat žr. 66 dalį) ir susijusio apibrėžčių patikslinimo buvo būtina iš dalies pakeisti Komisijos reglamento dėl orlaivių naudojimo (OPS) projekto II priedą *Institucijų reikalavimai orlaivių naudojimui* (ARO dalį). Įtraukti šie institucijų reikalavimai: kompetentinga institucija visų prižiūrimų

---

<sup>21</sup> **Zeitgeber** (vokiškai „laikmatis“ arba „synchronizatorius“) – egzogeninis (išorinis) signalas, sinchronizuojantis organizmo endogeninę laiko sekimo sistemą (vidinį laikrodį) su žemės 24 valandų šviesos ir tamsos ciklu. Stipriausias augalų ir gyvūnų sinchronizatorius yra šviesa. Nefotiniams sinchronizatoriams priskiriama temperatūra, socialinis bendravimas, farmakologinė manipuliacija, fizinė veikla ir valgymo (gėrimo) režimas. Kad būtų išlaikyta laikrodžio aplinkos sinchronija, sinchronizatoriai laikrodžio molekulinę koncentraciją pakeičia taip, kad jos lygis tiktų atitinkamam 24 valandų ciklo etapui; šis procesas vadinamas [pritaikymu](#) [šaltinis – Wikipedia].

komercinio oro transporto vežėjų trikdомуosius tvarkaraščius nustato kaip ankstyvuosius arba vėlyvuosius.

g) Skrydžiai vienas po kito

146. Į ORO.FTL.235 dalį įtraukta nuostata, pagal kurią, jei vežėjas įgulos nariui suteikia tinkamą apgyvendinimo vietą, trumpiausio poilsio ne pagrindinėje buvimo vietoje reikalavimus leidžiama taikyti pagrindinėje buvimo vietoje. Tokiu atveju įgulos nariams į oro uostą ir iš jo nereikia vykti savo priemonėmis. Tai jau leidžiama pagal Q skyrių.
147. Analogiška bendrosios kompensuojamojo poilsio pagrindinėje buvimo vietoje taisyklės išimtis įtraukta į poilsio reikalavimo pasikeitus laiko juostai sertifikavimo specifikacijų projektą. Ir šiuo atveju, jei vežėjas įgulos nariui suteikia tinkamą apgyvendinimo vietą, trumpiausias poilsis ne pagrindinėje buvimo vietoje gali būti taikomas pagrindinėje buvimo vietoje.

Maitinimas

148. Q skyriaus reikalavimas sudaryti galimybę pavalgyti ir atsigerti atkartotas įgyvendinimo taisyklėje; be to, siekiant palengvinti reglamentavimo priežiūrą, reikalaujama, kad vežėjai skrydžių vykdymo vadove nurodytų, kaip jie užtikrina įgulos narių maitinimą per FDP.

Įrašai

149. ORO.FTL.245 taisyklėje, kaip ir Q skyriuje, reikalaujama, kad vežėjai saugotų *individualius* kiekvieno įgulos nario įrašus, įskaitant įrašus apie:

- skrydžio laiką;
- kiekvieno darbo laiko ir FDP pradžią, trukmę ir pabaigą; ir
- poilsio laiką ir laisvas nuo visų pareigų dienas.

Be šių duomenų įrašų, taip pat, siekiant sudaryti sąlygas vykdyti reikalavimo pratęsti pailgintą jėgoms atgauti skirtą poilsio laiką po 77 dalyje aprašyto pagrindinės buvimo vietos pasikeitimo reglamentavimo priežiūrą, reikia saugoti duomenis apie *paskirtą pagrindinę buvimo vietą*.

150. Bendrasis reikalavimas sukurti sistemą, kurią taikant būtų galima patikimai sekti visą veiklą<sup>22</sup>, toliau paašškintas įtraukiant pareigą saugoti įrašus apie pratęstą tarnybinį skrydžio laiką ir sutrumpintą poilsio laiką.
151. Siekiant palengvinti pavieniams daugiau nei vienam vežėjui dirbantiems įgulos nariams vykdyti CAT.GEN.MPA.100 dalyje<sup>23</sup> nustatytas pareigas kiekvienam vežėjui pateikti duomenis, kurių reikia, kad būtų galima planuoti veiklą pagal FTL reikalavimus, reikalaujama, kad vežėjai paprašyti pateiktų individualių skrydžio ir darbo laiko bei poilsio laiko įrašus atitinkamam įgulos nariui ir kitam vežėjui apie įgulos narį, kuris yra arba ateityje bus atitinkamo vežėjo įgulos narys.

## **V. Reglamentavimo poveikio vertinimas**

152. Toliau apibendrinamas nustatytas poveikis. Išsamus reglamentavimo poveikio vertinimas pateiktas I priedėlyje.

Poveikis saugai

Bendrasis poveikis

---

<sup>22</sup> [Orlaivių naudojimo reglamento projektas.](#)

<sup>23</sup> [Orlaivių naudojimo reglamento projektas.](#)

- Visose 27 ES valstybėse narėse ir dar 4 šalyse nustatant vienodus saugos reikalavimus visais FTL aspektais suderinti aukšto lygio saugos standartai.

#### Pagrindinė buvimo vieta

- Paskirta labai pastovi vieno oro uosto vieta.
- Prieš darbo pradžią pasikeitus pagrindinei buvimo vietai pratęsimas ilgesnis jėgoms atgauti skirtas poilsio laikas.
- Vykimo iš buvusiosios į naująją pagrindinę buvimo vietą laikas įskaitomas į darbą (vykimą į kitą darbo vietą arba FDP).
- Įrašai apie paskirtą pagrindinę buvimo vietą turi būti saugomi 24 mėnesius.

#### Bendras nuovargis

- Panaikinant galimybę anksčiausią atvykimą į darbą po pailginto jėgoms atgauti skirto laiko nustatyti prieš 6.00 val., pagerintas pailginto jėgoms atgauti skirto poilsio laiko reikalavimas.
- Papildoma bendro darbo laiko per 14 dienų riba.
- Papildoma riba per bet kuriuos 12 kalendorinių mėnesių.
- Pailginto jėgoms atgauti skirto poilsio laiko pratęsimas du kartus per mėnesį.
- Pailginto jėgoms atgauti skirto poilsio laiko pratęsimas kompensuojant trikdомуosius tvarkaraščius.

#### Didžiausias pagrindinis FDP per parą

- Laikotarpis, per kurį didžiausias FDP apribojamas iki 11 valandų, pratęsimas, kad apimtų dvylika valandų nuo 17.00 val. iki 5.00 val.

#### Planuojamas FDP pratęsimas

- Panaikinta galimybė planuoti pratęsimą, kai darbas pradedamas nepalankiausiu laiku.

#### FDP pratęsimas dėl poilsio skrydžio metu

- Pratęsimas atsižvelgiant į poilsio skrydžio metu vietos kokybę.
- Nepratęsimas dėl poilsio skrydžio metu ekonominės klasės krėsluose.

#### Orlaivio vado veikimas savo nuožiūra

- Nebaudžiamasis pranešimo procesas.

#### Darbas su pertrauka

- Apibrėžti būtiniausi apgyvendinimo ir tinkamos apgyvendinimo vietos standartai.
- Naudingosios pertraukos trukmės apsauga į pertrauką neįskaitant darbo po skrydžio, prieš jį ir kelionės laiką.

#### Budėjimas oro uoste

- Apibrėžti būtiniausi apgyvendinimo budėjimo oro uoste metu standartai.
- FDP sumažinamas tiek, kiek budėjimas oro uoste viršija 4 valandas ir kiek valandų dirbta naktį.
- Apribota bendra budėjimo oro uoste ir FDP, per kurį gaunamas iškvietimas, trukmė (kai per FDP nepadidinama įgula ir nesuplanuota pertrauka ant žemės).
- Trumpiausio poilsio po budėjimo oro uoste trukmė tokia pat, kaip darbo trukmė.

#### Budėjimas ne oro uoste

- Trukmė apribota iki 16 valandų.
- Skaičiuojant bendrą darbo laiką įskaitoma 25 proc. budėjimo laiko.

- FDP sumažinamas tiek, kiek budint praleistas laikas viršija 8 valandas.
- Vežėjas turi nustatyti pagrįstą atsako trukmę tarp iškvietimo ir atvykimo į darbą laiko.
- Po budėjimo turi būti nustatytas poilsio laikas.

#### Sutrumpintas poilsis

- Apsaugota 8 valandų miego galimybė.
- Bendro nuovargio poveikis sumažintas pratęsiant trumpiausią poilsio laiką ir sumažinant didžiausią FDP po sutrumpinto poilsio.
- Nuolatinė taisyklės veiksmingumo stebėseną taikant FRM.

#### Poilsis siekiant kompensuoti laiko juostų skirtumus

- Pailgintas poilsis paskirties vietoje.
- Rotacijos poveikio nuovargiui stebėseną.
- Papildomas poilsis po pakaitinės rytų-vakarų arba vakarų-rytų rotacijos.
- Trumpiausias poilsis pagrindinėje buvimo vietoje matuojamas vietos naktimis; po didelio (4 arba daugiau) laiko juostų pasikeitimo nustatomos bent dvi naktys vietos laiku.

#### Nuovargio valdymo mokymas

- Privalomas pirminis ir kartotinis įgulos narių, įgulos darbo grafikus sudarančių ir susijusių vadovybės darbuotojų mokymas.

#### Kiti aspektai

- Reikalaujama, kad vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodytų, kaip užtikrinamas maitinimas.
- Pagerinti įrašų saugojimo reikalavimai.

#### **Socialinis poveikis**

Socialinis poveikis turėtų būti nedidelis, nes taisykle Q skyrius atnaujintas atsargiai ir išlaikant pusiausvyrą.

#### **Ekonominis poveikis**

Ekonominis agentūros pasiūlymo poveikis apskritai turėtų būti nedidelis. Sąnaudų poveikis pigių skrydžių oro transporto bendrovėms turėtų būti nežymus, o tradiciniams, regioniniams ir kroviniams vežėjams – nedidelis. Užsakomuosius skrydžius vykdančios vežėjai gali patirti didesnę poveikį sąnaudoms nei kitų kategorijų vežėjai, pirmiausia dėl draudimo ekonominės klasės krėslus naudoti kaip poilsio skrydžio metu vietą, bet šį poveikį turėtų atsverti kartu pagerinta sauga. Be to, suteikus lankstumo šioje srityje leidžiant naudoti sertifikavimo specifikacijas ir nustačius tinkamas pereinamojo laikotarpio priemones, užsakomuosius skrydžius vykdančios vežėjai turės galimybę kurti alternatyvias poilsio skrydžio metu vietas, kurios atitiks ir jų ekonominį modelį, ir aukšto vienodo saugos lygio reikalavimą.

**Poveikis reglamentavimo koordinavimui ir derinimui**

Šio agentūros pasiūlymo poveikis derinimui turėtų būti teigiamas. Taisykle bus suvienodintos veiklos sąlygos Europos Sąjungoje, todėl bus skatinama sąžininga konkurencija. Iki šiol agentūra ir svarbiausios analogiškos institucijos nemanė, kad įgulos nuovargio mažinimo taisyklės reikia derinti. Be to, naujosiomis taisyklėmis senosios taisyklės nepakeistos iš esmės, todėl poveikis tarptautiniam koordinavimui ir derinimui turėtų būti nežymus.

2012 m. rugsėjo 28 d., Kelnas

P. GOUDOU

Vykdomasis direktorius