



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS NR. 04/2012**

**(2012. gada 28. septembris)**

**par regulu, ar kuru izveido Īstenošanas noteikumus par lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām (FTL) komerciālajos aviopārvadājumos (CAT) ar lidmašīnām,**

**UN**

**par regulu, ar kuru groza Komisijas [..] gada [..] mēneša Regulu (EK) Nr. XXX/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju**

***"Īstenošanas noteikumi par lidojumu un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām (FTL) komerciālajos aviopārvadājumos (CAT) ar lidmašīnām"***

## KOPSAVILKUMS

1. Šā atzinuma nolūks ir ierosināt Komisijai atjaunināt pašreizējo tekstu regulās par lidojumu un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām (turpmāk — *FTL*) komerciālajos aviopārvadājumos (turpmāk — *CAT*) ar lidmašīnām, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 1899/2006 (sauktas arī par *EU-OPS*) Q apakšdaļā.
2. Šajā atzinumā iekļauts arī priekšlikums par kopēju ES regulējumu jomās, kas līdz šim saskaņā ar *EU-OPS* 8. pantu tika regulētas valstu līmenī, proti:
  - a) dalīti darba pienākumi;
  - b) atpūta, lai kompensētu atšķirības starp laika zonām;
  - c) noteikumi par saīsinātiem atpūtas periodiem;
  - d) lidojumu darba laika perioda pagarināšana atpūtas dēļ lidojuma laikā; un
  - e) dežūra, kas nav dežūra lidostā.
3. Šajā priekšlikumā formulēti vairāki drošības uzlabošanas pasākumi un sniegti paskaidrojumi par pašreizējo regulējumu.
4. Ierosinātajos īstenošanas noteikumos (turpmāk — *IR*) iekļauti šādi drošības uzlabojumi:
  - uzlabota termina "aklimatizējies" definīcija, lielākā mērā ņemot vērā laika zonu atšķirību ietekmi;
  - uzlabota aizsardzība pret uzkrāto nogurumu, nosakot mainīgo ierobežojumu (*rolling limit*) 1000 lidojuma stundu apmērā 12 secīgos mēnešos, kā arī papildu ierobežojumu 110 darba stundu apmērā 14 dienās;
  - uzlabota aizsardzība pret uzkrāto nogurumu, izmantojot ilgākus atpūtas periodus divas reizes mēnesī;
  - uzlabota aizsardzība pret uzkrāto nogurumu, izmantojot papildu atpūtas prasības, lai kompensētu diennakts ritmu traucējošu grafiku;
  - uzlabota aizsardzība pret pārejošu nogurumu nakts lidojumos, logu, kad *FDP* tiek saīsināts līdz 11 stundām, paplašinot no plkst. 17:00 līdz 05:00.
5. Ierosinātajos *IR* sniegti šādi paskaidrojumi:
  - maksimālais bāzes *FDP* jāaprēķina, izmantojot tabulu, nevis formulu, jo līdz šim formula ir atšķirīgi interpretēta;
  - noteikti izmitināšanas minimālie standarti, veicot dežūru lidostā;
  - paskaidroti noteikumi, kas regulē rīcību atbilstīgi gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem, atspoguļojot OPS 1.1120. punktu Aviācijas drošības komitejas interpretācijā.
6. Jomās, kas pašlaik tiek regulētas valstu līmenī saskaņā ar *EU-OPS* 8. pantu (skat. 2. punktu iepriekš), Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk — Aģentūra) ierosina izmantot Pamatregulas<sup>1</sup> 22. pantā noteiktās Sertificēšanas specififikācijas. Eksploatanti drīkst novirzīties no Sertificēšanas specififikācijām, piemērojot individuālas lidojumu laika specififikāciju shēmas, ja vien dalībvalsts tās ir apstiprinājusi un Aģentūra ir sniegusi pozitīvu novērtējumu. Izmantojot Sertificēšanas specififikācijas, tiks panākts elastīgums,

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.).

kura nepieciešamība jau atzīta ar *EU-OPS* 8. pantu, kā arī tiks nodrošināti krietni vienlīdzīgāki apstākļi, jo Aģentūrai būs jāizvērtē visas ierosinātās novirzes.

7. Līdztekus uzlabotiem apstākļiem ar Sertificēšanas specifikācijām tiks ieviesti vairāki drošības uzlabojumi:
  - maksimālais *FDP* mazāk labvēlīgā diennakts laikā saīsināts no 11 stundām un 45 minūtēm līdz 11 stundām;
  - pagarinājums atpūtas dēļ lidojuma laikā būs atkarīgs no tā, kāda veida atpūtas iespējas ir gaisa kuģī;
  - nav atļauts pagarinājums, ja atpūtai lidojuma laikā izmanto ekonomiskās klases sēdvietas;
  - nosacījumus par dalītu dienesta pienākumu veikšanu pamato noteiktie minimālie standarti par izmitināšanu un piemērotu izmitināšanas vietu;
  - pasākumi, ar kuriem mazina ietekmi, ko rada mainīga rotācija austrumu–rietumu virzienā;
  - dežūras ilgums, izņemot dežūru lidostā, ierobežots līdz 16 stundām;
  - skaidras prasības par dežūras telpu kvalitāti un veidu lidostā;
  - dežūras lidostā un *FDP* maksimālais kombinētais ilgums ir 16 stundas, ja vien nav paredzēti citi riska mazināšanas pasākumi;
  - noteikumi par saīsinātu atpūtas laiku aizsargā astoņu stundu miega iespēju.
8. Šajā priekšlikumā pilnībā ņemti vērā visi saistītie publiski pieejamie zinātniskie pētījumi. Tomēr rezultātus no vairākiem zinātniskajiem pētījumiem, kas veikti būtiski atšķirīgās Eiropas tiesiskā regulējuma sistēmās (jo īpaši par atpūtas prasībām) vai ļoti specifiskas ekspluatācijas kontekstā, nevarēja pārņemt tieši, un tie bija jāinterpretē kā kvalitatīvi rādītāji vai pat tikai kā liecības.
9. Pēc šo noteikumu ieviešanas noteikti būs jāuzrauga, vai mērķi patiešām tiek sasniegti iedarbīgi un prasmīgi. Jānodrošina arī tādu ārējo notikumu konstatēšana, kuru dēļ šie mērķi būtu izvērtējami atkārtoti. Tāpēc ierosināts izveidot darba programmu par pilotu nogurumu un darba rādītājiem. Šajā programmā ietilptu informācijas ilgtermiņa apkopošana, jauno noteikumu ietekmes uzraudzīšana, noguruma vadības efektivitātes izvērtēšana nozarē un attiecīgu specifisku jautājumu pētīšana. Pētniecības tēmas varētu būt, piemēram, šādas:
  - vairāk nekā 13 stundu ilga darba ietekme labvēlīgākā diennakts laikā;
  - vairāk nekā 10 stundu ilga darba ietekme mazāk labvēlīgā diennakts laikā;
  - vairāk nekā 11 stundu ilga darba ietekme uz apkalpes locekļiem nezināmā aklimatizācijas stadijā;
  - augsta līmeņa sektoru skaits (> 6) iespējamā ietekme uz apkalpes locekļu modrību; un
  - diennakts ritmu traucējošu grafiku ietekme uz ierobežojumu kopumu.
10. Šis priekšlikums ticis izstrādāts pēc divām plašas sabiedriskās apspriešanās kārtām, tā izstrādē atbalstu sniedza ekspertu grupa, ko veidoja dalībvalstu, Gaisa kuģu ekspluatantu un Lidojumu un salona apkalpes personāla apvienību pārstāvji, un konsultācijas sniedza trīs neatkarīgi zinātniskie eksperti. Lai gan neizdevās panākt pilnīgu vienprātību visos jautājumos, šis process ļauj Aģentūrai norādīt, ka priekšlikumā apkopots ekspertu un attiecīgo ieinteresēto personu vairākuma viedoklis.

## I. Vispārīgā informācija

### Priekšvēsture

11. Šā atzinuma mērķis ir ierosināt Komisijai izdarīt grozījumus Komisijas Regulas (EK) Nr. XXX/2012 2. un 8. pantā, Komisijas Regulas (EK) Nr. XXX/2012 II pielikumā (turpmāk — ARO daļa) un III pielikumā (turpmāk — ORO daļa) un palīdzēt Komisijai izveidot IR par FTL komerciālajos aviopārvadājumos (CAT) ar lidmašīnām. Šis noteikumu izstrādes procedūras tvērums ir raksturots noteikumu izstrādes uzdevuma OPS.055 Darba uzdevuma aprakstā (ToR)<sup>2</sup>, kas iekļauts Aģentūras noteikumu izstrādes programmā 2010.–2013. gadam un tālāk tekstā aprakstīts sīkāk. Šajā atzinumā nav aplūkoti gaisa taksometru lidojumi ar lidmašīnām, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumi ar lidmašīnām un vienpilota lidojumi ar lidmašīnām — šīs tēmas aplūktas citos noteikumu izstrādes uzdevumos (RMT.0346, RMT.0429 un RMT.0430).
12. Atzinums tika pieņemts, ievērojot Aģentūras Valdes noteikto kārtību<sup>3</sup> saskaņā ar Pamatregulas 19. panta noteikumiem.
13. Ierosinātajos noteikumos ņemti vērā Eiropas Savienības un starptautisko noteikumu izstrādes principi, kā norādīts mērķos Pamatregulas 2. pantā. Ierosinātie noteikumi atbilst ICAO Standartiem un ieteiktajai praksei.
14. Pašreizējais FTL tiesiskais regulējums ir noteikts EU-OPS Q apakšdaļā<sup>4</sup>. Saskaņoti noteikumi nodrošina minimālo drošības līmeni, nosakot juridiski saistošu minimālo prasību kopumu. Tomēr Q apakšdaļā ir vairāki gadījumi, kad dažādās dalībvalstīs piemērojami atšķirīgi noteikumi tālāk uzskaitīto iemeslu dēļ.
  - Šīs regulas 7. apsvērumā minēta arī tā sauktā noteikumu nepasliktināšanas klauzula, kas dalībvalstīm ļauj saglabāt tiesību aktus, kuri nodrošina labākus nosacījumus nekā Regula (EK) Nr. 1899/2006, kā arī saglabāt vai noslēgt koplīgums, kuru FTL nosacījumi sniedz labāku aizsardzību nekā Q apakšdaļa.
  - Regulas (EK) Nr. 1899/2006 11. apsvērumā uzsvērts, ka dalībvalstis var piemērot valsts noteikumus FTL jomā ar nosacījumu, ka šajos valsts noteikumos paredzētie ierobežojumi ir mazāki par maksimālajiem ierobežojumiem un lielāki par minimālajiem ierobežojumiem, kas noteikti Q apakšdaļā.
  - Dažu FTL elementu nav Q apakšdaļā, un tie ir noteikumi par FDP pagarināšanu dalītu dienesta pienākumu dēļ, noteikumi par FDP pagarināšanu atpūtas dēļ lidojuma laikā, prasības par atpūtu, ar kuru kompensē laika zonu atšķirību ietekmi uz apkopes locekļiem, noteikumi par saīsinātiem atpūtas periodiem un par dežūrām. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1899/2006 8. panta 4. punktu dalībvalstis līdz Kopienas līmeņa noteikumu izstrādei drīkst šo elementu regulēšanai pieņemt vai paturēt spēkā savus nosacījumus.
15. Pieņemot Regulu (EK) Nr. 1899/2006, Eiropas Parlaments un Padome īpaši lūdza Aģentūru palīdzēt Komisijai sagatavot regulatīvos priekšlikumus, lai pārveidotu piemērojamos EU-OPS Q apakšdaļas tehniskos nosacījumus.
16. Noteikumu izstrādes uzdevumu OPS.055 ToR publicēja 2009. gada 20. novembrī, un tas noteikumu izstrādes procesā lika pievērst uzmanību šādiem aspektiem:

<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> Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norādījumus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>4</sup> 2008. gada 20. augusta Komisijas Regulas (EK) Nr. 859/2008, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 329/91 attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem, III pielikuma Q apakšdaļa — Lidojuma un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.

- pārskatīt Q apakšdaļā noteiktos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības;
- aplūkot tās jomas/aspektus *EU-OPS* Q apakšdaļā, ko pašlaik regulē ar valsts līmeņa nosacījumiem atbilstīgi Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punktam (piemēram, *FDP* pagarināšana, izmantojot paplašinātu lidojumu apkalpi, dalīti dienesta pienākumi, laika zonu šķērsošana, saīsināta atpūta un dežūras);
- ņemt vērā visus saistītos jaunākos un publiski pieejamos zinātniskos un/vai medicīniskos pētījumus/novērtējumus un ekspluatācijas pieredzi, kā arī secinājumus, kas gūti Aviācijas drošības komitejas diskusijās par Q apakšdaļu, attiecīgos komentārus par NPA Nr. 2009-02, gūto pieredzi, prasot atkāpes no Q apakšdaļas noteikumiem, ikvienu *ICAO SARPS* grozījumu, kā arī starptautiska līmeņa izstrādes. Īpaši vērā bija jāņem *ICAO* Noguruma riska vadības sistēmas darba grupas darba rezultāti.

## 8. panta noteikumi

17. Pieņemot Regulu (EK) Nr. 1899/2006, likumdevējs ieviesa III pielikumu "Kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras, ko piemēro gaisa kuģiem", un tajā ietilpst Q apakšdaļa "Lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības". Regulas 7. apsvērumā paskaidrots regulas mērķis attiecībā uz *FTL*: "*nodrošināt saskaņotus visaugstākā līmeņa aviācijas drošības standartus, tostarp attiecībā uz lidojumu un darba laika ierobežojumiem un atpūtas periodiem*".
18. Šā jautājuma sarežģītība tomēr neļāva panākt visu *FTL* elementu saskaņotību. Ievērojot pakāpenības un samērīguma principus, kas noteikti Eiropas Kopienu dibināšanas līguma 5. pantā<sup>5</sup>, Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punkts dalībvalstīm atļauj "*pieņemt vai paturēt spēkā noteikumus, kas attiecas uz:*
  - OPS 1.1105 6. punktu — pagarināts *FDP* (dalīti dienesta pienākumi);
  - OPS 1.1110 1.3. punktu — atpūta, ar kuru kompensē laika zonu atšķirību ietekmi;
  - OPS 1.1110 1.4.1. punktu — saīsināti atpūtas periodi;
  - OPS 1.1115 — lidojumu darba laika pagarināšana atpūtas dēļ lidojuma laikā;
  - OPS 1.1125 2.1. punktu — citi dežūras veidi,*līdz tiek izveidoti Kopienas noteikumi, ko pamato zinātniskā pieredze un labāka prakse.*"
19. Iepriekš uzskaitītie *FTL* elementi attiecas uz ekspluatācijas vajadzībām, kas katrā dalībvalstī var atšķirties tās ģeogrāfiskā stāvokļa, aviopārvadājumu infrastruktūras veida un citu aspektu dēļ. Šis elastīgums ir nepieciešams, un pats par sevi tas nav pretrunā saskaņotiem visaugstākā līmeņa drošības standartiem.
20. Pamatregulas (turpmāk — *BR*) 11. apsvērumā ierosināts, ka "*būtu jāparedz sasniegt līdzvērtīgu drošības līmeni arī ar citiem līdzekļiem*".  
a- Sertificēšanas specifikāciju izmantošana
21. *BR* 22. panta 2. punktā ierosināts, kā regulatīvo instrumentu lidojumu laika ierobežošanai izmantot Sertificēšanas specifikācijas (turpmāk — *CS*). Tas dalībvalstīm ļaus apstiprināt individuālus risinājumus konkrētām ekspluatācijas vajadzībām.
22. *FTL* elementiem, kas pašlaik ir pilnībā saskaņoti atbilstīgi Q apakšdaļai, Aģentūra ierosina *IR* kopu. Savukārt iepriekš uzskaitītajiem *FTL* elementiem, par kuru regulējumu atbilstīgi 8. pantam var izlemt dalībvalstis, Aģentūra ierosina *CS* kopu. To pamato dalībvalstu paraugprakse un zinātniski principi.

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

23. CS izmantošana gādās par elastīgumu, kura nepieciešamība jau atzīta *EU-OPS* 8. pantā. Turklāt tas nodrošinās krietni vienlīdzīgākus apstākļus, liekot Aģentūrai izvērtēt visas ierosinātās novirzes atbilstīgi 22. pantā noteiktajam procesam.

b-22. pantā noteiktais process

24. Saskaņā ar 22. pantu dalībvalstis var apstiprināt *individuālas lidojumu laika specifiskāciju shēmas*, kas atšķiras no Aģentūras sākotnēji izdotajām CS. Šos individuālos ierosinājumus Aģentūra pēc tam novērtē, pamatojoties uz zinātnisku un medicīnisku izvērtējumu. Šādas individuālas shēmas dalībvalstis drīkst apstiprināt tikai pēc iepriekšējas paziņošanas, ja Aģentūra nav cēlusi iebildumus. Ja Aģentūra ierosina grozījumus shēmā, tie jāapspriež ar dalībvalsti. Apstiprinājumu var piešķirt, ja ierosinātie grozījumi dalībvalstij ir pieņemami. Tikai tad, ja dalībvalsts nepiekrīt Aģentūras secinājumiem par individuālu shēmu, šis jautājums jānodod Komisijai, lai tā izlemtu, vai shēma atbilst *BR* paredzētajiem drošības mērķiem.
25. Lai izvērtētu šīs individuālās lidojumu laika specifiskāciju shēmas, Aģentūra paredz izveidot ekspertu grupu, iekļaujot tajā dalībvalstu, ekspluatantu, apkalpes locekļu apvienību un Aģentūras pārstāvjus. Ekspertus izraudzīsies, ņemot vērā viņu zinātnisko un medicīnisko lietpratību un/vai ekspluatācijas pieredzi saistībā ar *FTL*.

### Zinātniskais novērtējums

26. Pieņemot Regulu (EK) Nr. 1899/2006, Eiropas Parlaments un Padome īpaši lūdza *EASA* veikt Q apakšdaļas zinātnisko un medicīnisko izvērtēšanu [skat. Regulas (EK) Nr. 3922/91 jauno 8. panta a) punktu] un nepieciešamības gadījumā palīdzēt Komisijai sagatavot regulatīvos priekšlikumus:

*"Eiropas Aviācijas drošības aģentūra līdz 2009. gada 16. janvārim pabeidz zinātnisku un medicīnisku III pielikuma Q apakšdaļas un — nepieciešamības gadījumā — O apakšdaļas izvērtējumu.*

*Neskarot 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, Eiropas Aviācijas drošības aģentūra palīdz Komisijai sagatavot priekšlikumus par piemērojamo III pielikuma O apakšdaļas un Q apakšdaļas tehnisko noteikumu izmaiņām."*

27. 2007. gada janvārī Aģentūra izveidoja padomdevēju grupu par lidojumu laika ierobežojumiem, kura Aģentūru konsultēja šādos jautājumos:

- galveno aspektu noteikšana ieinteresēto personu nesaskaņās par Q apakšdaļas noteikumiem;
- darba uzdevumu apraksta izstrāde konkursam, tostarp ekspertu grupai uzdodamu objektīvu jautājumu izstrāde, konsultantiem piemērojamās ziņošanas metodes un ziņojumu iesniegšanas biežums, un galīgā ziņojuma formāts;
- ekspertu atlases kritēriju noteikšana, lai neatkarīguma, ekspertu kompetences un profesionalitātes standarti būtu visaugstākie;
- piemērota konsultanta izvēlēšanās, lai veiktu pētījumu atbilstīgi darba uzdevumu aprakstam, izmantojot iepriekš minētos atlases kritērijus;
- pētījuma uzraudzība.

28. Zinātniskie *FTL* eksperti, kas bija pabeiguši iepriekš aprakstīto novērtējumu, 2008. gada 11. novembrī Aģentūrai iesniedza tā saukto "*Moebus* ziņojumu". Saistītajā ziņojumā bija dažādi secinājumi, ko vispārīgi varētu aprakstīt kā "ieteikumus, piesardzības pasākumus, padomus, norādījumus, jautājumus un papildu pārbaudi vai īpašu pētījumu nepieciešamību". Šis ziņojums izraisīja diskusijas dažādās interešu grupās, un viedokļi par ziņojuma secinājumiem atšķīrās.

29. Izstrādājot dokumentu NPA Nr. 2010-14, Aģentūras izveidotā Noteikumu izstrādes grupa izskatīja ne tikai *Moebus* ziņojumu, bet arī vairākus nozīmīgus publiski izmantojamus zinātniskos pētījumus<sup>6</sup>. Turklāt, ievērojot ieinteresēto personu lūgumu, NPA Nr. 2010-14 noteikumus sabiedriskās apspriešanas procesā zinātniski izvērtēja trīs neatkarīgi zinātnieki.
30. Tomēr, analizējot iesniegto specializēto zinātnisko informāciju, kļuva arvien skaidrāks, ka ikvienas *FTL* shēmas zinātnisks izvērtējums, ko pamato publikācijas, ir ierobežots. *Moebus* ziņojuma kritiska detalizēta pārbaude jau bija uzrādījusi, ka rezultāti no datu statistiskajām analizēm par negadījumiem vai incidentiem, kas notikuši sistēmās ar atšķirīgām atpūtas prasībām, ne vienmēr piemērojami Eiropas aviācijas nozarei, kam vēsturiski raksturīgas stingras prasības par atpūtu.
31. Tā kā dažādi *FTL* elementi ir savstarpēji cieši saistīti, jaunu noteikumu kopu pirms tās ieviešanas kvantitatīvi novērtēt nav iespējams. Cilvēka nogurums ir ļoti sarežģīta parādība. Tāpēc, tiklīdz novērtējamās shēmas sākotnējie parametri, proti, prasības par atpūtu, ir citādi nekā pētījuma darbības vidē, kvantitatīvos ieteikumus nevar pārņemt burtiski. Līdz ar to zinātnisks izvērtējums, ko pamato publikācijas, ļauj tikai noteikt tendences un uzsvērt jomas, kam jāpievērš īpaša uzmanība, un tas nenosaka *FTL* pamatelementu minimālos vai maksimālos ierobežojumus.
32. Tomēr pilnvērtīgs zinātnisks pētījums līdz ar datu apkopošanu darbības vidē būtu noderīgs, lai izdarītu uzticamus secinājumus par konkrēta *FTL* elementa ietekmi. Taču šāds pētījums sniegs jēgpilnus rezultātus vienīgi tad, ja to veiks *ex post* apstākļos. Pirms šāda pētījuma izveidošanas ir pilnībā jāievieš jaunie noteikumi. Šā atzinuma Regulatīvās ietekmes izvērtējumā sīkāk aprakstīts ierosinājums ieviest darba programmu par apkalpes locekļu nogurumu un darba rādītājiem, lai tādējādi pārbaudītu ierosināto nosacījumu efektivitāti.

## II. Apspriešana

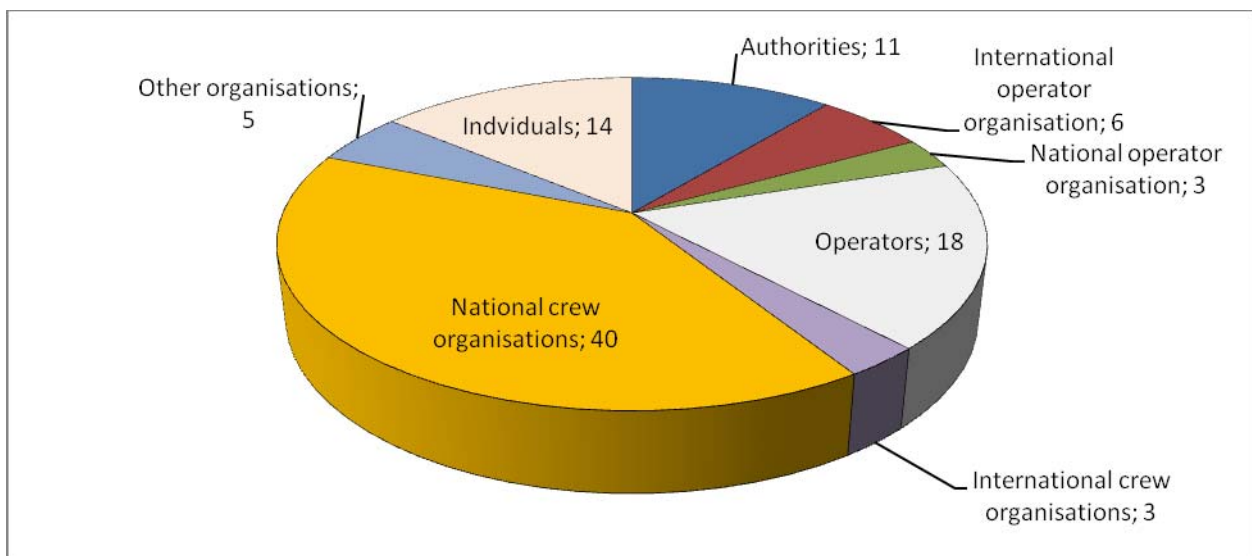
33. Šā atzinuma pamatā ir 2010. gada 20. decembrī Aģentūras tīmekļa vietnē publicētais Ierosināto grozījumu paziņojums (NPA) Nr. 2010-14<sup>7</sup>, kurā iekļauts atzinuma projekts par Komisijas regulu, ar ko izveido *IR* par lidojumu un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām komerciālajos aviopārvadājumos (*CAT*) ar lidmašīnām.
34. Līdz komentāru iesniegšanas laika noslēguma datumam — 2011. gada 20. martam — Aģentūra saņēma 49 819 komentārus no privātpersonām un organizācijām, tostarp valstu iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.
35. Visi par NPA Nr. 2010-14 saņemtie komentāri tika izskatīti, tika analizēta to saistība ar ierosinātajām izmaiņām, un tie tika apkopoti regulatīvajos punktos. Komentāru kopsavilkumu, saistītās atbildes un ierosināto pārstrādāto noteikumu tekstu iekļāva Komentāru analīzes dokumentā (*CRD*).
36. *CRD* projektu apsprieda ar Izvērtēšanas grupu septiņās sanāksmēs laikposmā no 2011. gada aprīļa līdz 2011. gada novembrim. Veidojot Izvērtēšanas grupu, tika ievērots tāds pats dažādu ieinteresēto personu grupu sadalījuma princips kā sākotnējās Noteikumu izstrādes grupas sastāvā. Uz vienu no sanāksmēm informēt par saviem konstatējumiem tika uzaicināti trīs neatkarīgi zinātnieki, ko Aģentūra bija nolīgusi sniegt komentārus par dažiem NPA Nr. 2010-14 elementiem.
37. Valsts iestāžu padomdevējas grupas (*AGNA*) īpašā sanāksmē, kas saskaņā ar Noteikumu izstrādes procedūras 7. pantu notika 2011. gada 24. novembrī, Valstu aviācijas iestāžu (*NAA*) pārstāvji sniedza Aģentūrai norādes par šādām 12 tēmām:

---

<sup>6</sup> Uzskaitīti šā atzinuma Regulatīvās ietekmes izvērtējuma *Bibliogrāfijas* 9.1. punktā.

<sup>7</sup> Skat. noteikumu izstrādes arhīvu vietnē [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- maksimālais diennaktī pieļaujamais lidojumu darba laika periods (*FDP*) diennakts labvēlīgākajā laikā;
  - maksimālais diennaktī pieļaujamais *FDP* naktī;
  - vajadzība saglabāt vienas stundas pagarinājumu, salīdzinot ar šā pagarinājuma iestrādāšanu maksimālajā pamata *FDP*;
  - maksimālā diennaktī pieļaujamā *FDP* saīsināšana, ja ir vairāk nekā seši sektori (neievērojot Q apakšdaļu);
  - diennakts vispārinātākā līmeņa loga (*WOCL*) ietekme uz pagarinājumu atpūtas dēļ lidojuma laikā;
  - sektoru skaita ietekme uz pagarinājumu atpūtas dēļ lidojuma laikā;
  - iespēja izmantot ekonomiskās klases sēdekļus atpūtai lidojuma laikā;
  - vajadzība noteikt papildu kopējo darba laika ierobežojumu 14 dienām, lai mazinātu uzkrāto nogurumu;
  - vajadzība pēc ilgākiem atpūtas periodiem, lai kompensētu neregulāru darba režīmu;
  - saīsinātas atpūtas noteikumu pievienotā vērtība, salīdzinot ar dalītiem dienesta pienākumiem;
  - maksimālais mājas dežūras ilgums un saistītie riska mazināšanas pasākumi;
  - labākās metodes, ar kurām šajā priekšlikumā iestrādāt nepieciešamību pēc operatīvā elastīguma.
38. Pēc šā plašā apspriešanās procesa ar iestādēm, apvienībām un ekspluatantiem *CRD* dokuments tika publicēts 2012. gada 18. janvārī Aģentūras tīmekļa vietnē, un ar šo *CRD* tika publicēti arī komentāri un visu personu un/vai organizāciju, kas bija iesniegušas komentārus, saraksts. Atsauksmju iesniegšanas periods noslēdzās 2012. gada 19. martā.
39. Atsauksmes par *CRD* Aģentūra saņēma no 100 iestādēm, tostarp *NAA*, organizācijām un privātpersonām. Nākamajos attēlos apkopots pārskats par atsauksmēm. Turklāt 2012. gada 15. un 16. maijā Aģentūra tikās ar Izvērtēšanas grupu, lai apspriestu jautājumus, kam saskaņā ar *CRD* atsauksmju rezultātiem bija jāpievērš īpaša uzmanība.



Other organisations	Citas organizācijas
Individuals	Privātpersonas



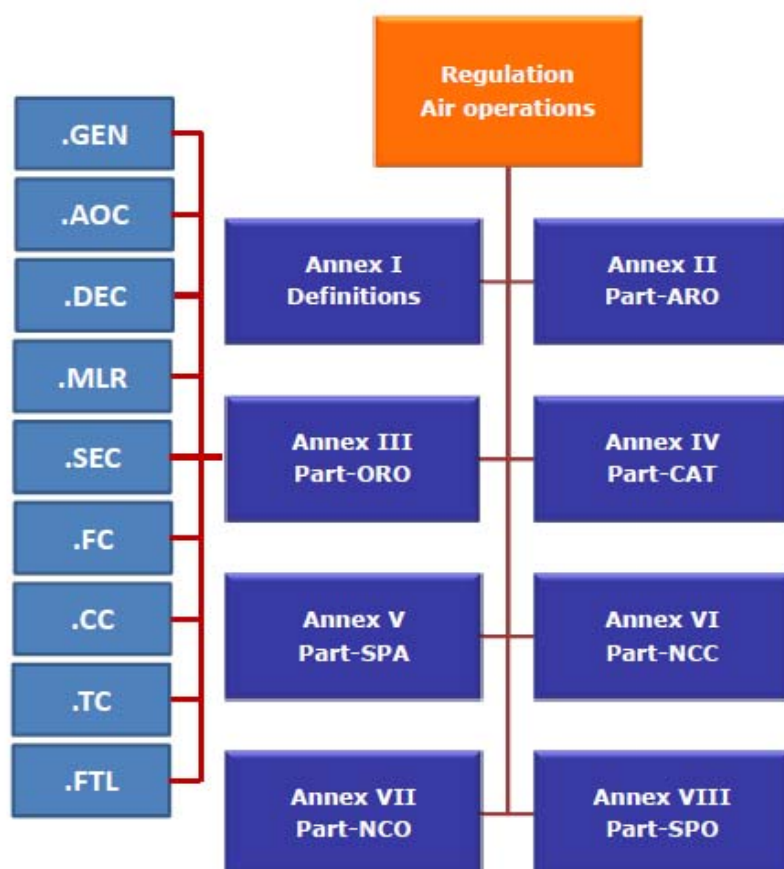
Authorities	Iestādes
International operator organisation	Starptautiskā ekspluatantu organizācija
National operator organisation	Valsts ekspluatantu organizācija
Operators	Ekspluatanti
International crew organisations	Starptautiskā apkalpes locekļu organizācija
National crew organisations	Valsts apkalpes locekļu organizācija

### III. aAtzinuma saturs un ierosināto noteikumu struktūra

40. Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:

- grozījumi Nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju;
- III pielikuma jeb ORO daļas (Organizācijām piemērojamās prasības) jauna FTL apakšdaļa;
- grozījumi II pielikuma jeb ARO daļas (Iestādēm piemērojamās prasības) OPS apakšdaļas (Gaisa kuģu ekspluatācija) 1. sadaļā "Komerčiālajos aviopārvadājumos iesaistīto gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana".

41. Tabulā ir pārskats par Regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju pielikumiem.



	Regulation Air operations	Regula par gaisa kuģu ekspluatāciju		
GEN	Annex I Definitions	I pielikums. Definīcijas	Annex II Part-ARO	II pielikums. ARO daļa
AOC	Annex III Part-ORO	III pielikums.	Annex IV Part-CAT	IV pielikums.

			ORO daļa		CAT daļa
DEC		Annex V Part-SPA	V pielikums. SPA daļa	Annex VI Part-NCC	VI pielikums. NCC daļa
MLR		Annex VII Part-NCO	VII pielikums. NCO daļa	Annex VIII Part-SPO	VIII pielikums. SPO daļa
SEC					
FC					
CC					
TC					
FTL					

42. Regulatīvie priekšlikumi Īstenošanas noteikumiem par lidojumu un darba ierobežojumiem un atpūtas prasībām komerciālajos aviopārvadājumos ar lidmašīnām ir Komisijas Regulas Nr. XXX/2012 III pielikuma (ORO daļas) FTL apakšdaļā.

### Nodrošinājuma regula par gaisa kuģu ekspluatāciju

43. Nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju ir definēta Pielikumu (tajā iekļauto daļu) vispārējā piemērojamība un ierosināti pārejas pasākumi, izslēdzot konkrētus ekspluatācijas veidus, piemēram, gaisa taksometru lidojumus ar lidmašīnu, neatliekamās medicīniskās palīdzība dienesta lidojumus ar lidmašīnu un vienpilota lidojumus ar lidmašīnu. Nodrošinājuma regula ir sagatavota kā grozījumu regula, tās pamatā ir sākotnējā OPS nodrošinājuma regula, kuru EASA komiteja apstiprināja iekļaušanai CAT pakotnē (Atzinums Nr. 04/2011)<sup>8</sup>, un tajā sniegta jēdziena "gaisa taksometru lidojumi" definīcija, kā arī norādīts grozījumu regulas spēkā stāšanās datums.

### FTL apakšdaļas 1. sadaļa. Vispārīgi

44. III pielikuma (ORO daļas) FTL apakšdaļas 1. sadaļā noteiktas vispārējās prasības. Pagaidām tās ir piemērojamas tikai CAT ekspluatācijai. Nākamajos noteikumu izstrādes uzdevumos par citiem ekspluatācijas veidiem tiks izskatīts šo noteikumu saturs, lai izvērtētu noteikumu piemērojamību citiem ekspluatācijas veidiem. Šīs sadaļas IR:
- raksturo regulas tvērumu;
  - definē biežāk izmantotos terminus un frāzes;
  - norāda ekspluatantu un apkalpes locekļu pienākumus;
  - nosaka Noguruma riska vadības (FRM) mērķus un saturu.

### FTL apakšdaļas 2. sadaļa. Komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītie ekspluatanti

45. III pielikuma (ORO daļas) FTL apakšdaļas 2. sadaļā iekļauti īpaši noteikumi, kas piemērojami CAT ekspluatantiem. Šajā sadaļā norādīts, ka komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītajiem ekspluatantiem ir pienākums ieviest un uzturēt spēkā lidojumu laika specifikāciju shēmas, kas atbilst veicamajam ekspluatācijas veidam. Pirms ieviešanas lidojumu laika specifikāciju shēmas ir jāapstiprina kompetentajā iestādē.
46. Lai panāktu atbilstību BR un ORO.FTL apakšdaļai, ekspluatanti var izmantot Aģentūras izdotās piemērojamās Sertificēšanas specifikācijas (CS). Nosakot individuālas lidojumu laika specifikāciju shēmas, no CS saskaņā ar BR 22. panta 2. punktu var novirzīties tikai tad, ja ekspluatants kompetentajā iestādē iesniedz novērtējumu, kas apliecina BR un šajā apakšdaļā noteikto prasību izpildi.
47. Šajā sadaļā noteikti FTL pamatelementi, kas jau norādīti EU-OPS Q apakšdaļā, un tie ir šādi:
- mājas bāze;

<sup>8</sup> [Regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju projekts.](#)

- lidojumu darba laika periods (*FDP*) bez pagarinājuma;
- iespēja atļaut lidojumu apkalpes locekļiem un salona apkalpes locekļiem izmantot atšķirīgu ziņošanas laiku;
- *FDP* pagarināšanas nosacījumi un šādu pagarinājumu ierobežojumi līdz ar iespēju pārtraukuma dēļ lidlaukā pagarināt arī *FDP*;
- lidojuma stundu un darba laika ierobežojumu kopums;
- dežūra;
- atpūtas periodi;
- ēdināšanas nodrošināšana apkalpes locekļiem;
- uzskaites prasības.

## **II pielikums. Daļa "Iestādēm piemērojamās prasības par gaisa kuģu ekspluatāciju". OPS apakšdaļa "Gaisa kuģu ekspluatācija"**

48. Ierosinātajos ARO daļas grozījumos ieteikts pievienot divus jaunus pantus, kuros aplūkotas šādas tēmas:
- tādu individuālo lidojumu laika specifikāciju shēmu apstiprināšana, ko ierosinājuši komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītie ekspluatanti;
  - noteikšana, vai visiem uzraugāmajiem komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītajiem ekspluatantiem diennakts ritmu traucējošie grafiki klasificējami kā "agrā tipa" vai "vēlā tipa" grafiki.

## **Sertificēšanas specifikāciju projekts *FTL1*. Komerciālie aviopārvadājumi ar lidmašīnu – regulārie lidojumi un čarterreisi**

49. Saskaņā ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punktu par daudziem *FTL* aspektiem lemj dalībvalstis. Šie elementi ir noteikti Lēmuma projektā Nr. 201X/XXX/R, *CS FTL 1*, un tie atspoguļo dalībvalstu paraugpraksi un ekspluatācijas pieredzi, ņemot vērā zinātniskos principus un zināšanas. Šie elementi ir šādi:
- lidojumu darba laika periods – īpaši nosacījumi par secīgām darba maiņām naktī;
  - lidojumu darba laika periods – *FDP* pagarināšana bez atpūtas lidojuma laikā;
  - lidojumu darba laika periods – *FDP* pagarināšana atpūtas dēļ lidojuma laikā;
  - dalīti darba pienākumi;
  - dažādi dežūras veidi;
  - minimālais atpūtas periods, ar ko kompensē diennakts ritmu traucējošus grafikus;
  - minimālais atpūtas periods, ar ko kompensē laika zonu atšķirības;
  - saīsināta atpūta.
50. Lai ar *IR* panāktais pārskats par aizsardzību pret nogurumu būtu pilnīgs, Aģentūras tīmekļa vietnē tiks publicēts lēmuma projekts, kura saturu veidos *CS*, *AMC* un *GM*. Ierosināto *IR* pilnīgu nozīmīgumu dažu *FTL* aspektu gadījumā var izprast vienīgi saistībā ar atbilstīgajām *CS*.

## **IV. Pārskats par atsauksmēm un noteikumu skaidrojums**

### **Vispārīgi**

#### **Tvērums**

51. Par nodrošinājuma regulu saņemtajās atsauksmēs uzmanība tika vērsta uz gaisa taksometru lidojumu izslēgšanu no regulas, kā arī uz šāda ekspluatācijas veida darbības jomu.

52. Nodrošinājuma regulas definīcijā jēdzienam "gaisa taksometru lidojumi" ir divi nosacījumi, kas jāizpilda CAT lidojumos ar lidmašīnu, kuri klasificējami kā gaisa taksometru lidojumi, proti:

- lidojumi nav plānveida, un tos veic pēc pieprasījuma;
- lidojumus veic ar lidmašīnām, kuru maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija (MPSC) ir 19 vai mazāk.

Šajā atzinumā iekļautie IR un atbilstīgās CS 1 nav jāpiemēro gaisa taksometru lidojumiem. Tomēr dažām ieinteresētajām personām šķita, ka gaisa taksometru lidojumos vajadzētu ievērot tādus pašus noteikumus kā citos CAT ekspluatācijas veidos saskaņā ar Q apakšdaļu.

53. Vienpilota lidojumi, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumi ar lidmašīnu un helikopteru ekspluatācija arī ir izslēgti no šā atzinuma tvēruma, un šīs tēmas tiks aplūkotas atsevišķos noteikumu izstrādes uzdevumos, kā norādīts Aģentūras Noteikumu izstrādes programmā 2012.–2015. gadam<sup>9</sup>.

54. Atbilstīgie IR, CS, Attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai (AMC) un Norāžu materiāli (GM) par ekspluatācijas veidiem, kas no regulas tvēruma pagaidām ir izslēgti, tiks publicēti vēlāk ar noteikumu izstrādes uzdevumiem RMT.0346, RMT.0429 un RMT.0430.

### **Pārejas pasākumi**

55. Dažas ieinteresētās personas ierosina veikt pārejas pasākumus, izmantojot atteikšanās tiesības<sup>10</sup>. Tā kā laiks starp regulas stāšanās spēkā un tās piemērošanu ir pietiekami ilgs, lai ekspluatanti varētu pielāgoties jaunajām prasībām, Aģentūra uzskata, ka atbilstīgāki pārejas pasākumi būtu, piemēram, regulas piemērošanas datuma atlikšana vienu gadu pēc tās stāšanās spēkā. Tā kā šā atzinuma regulatīvās ietekmes novērtējumā tika noteikts, ka izmaksu ziņā tas varētu radīt ievērojami negatīvāku ietekmi uz ekspluatantiem čarterreisu jomā, Aģentūra ierosina, ka dalībvalstis saskaņā ar atteikšanās tiesībām var izvēlēties par vienu gadu atlikt tā punkta piemērošanu, kurā aprakstīti apstākļi, kad atpūtas lidojuma laikā dēļ drīkst pagarināt FDP.

### **Lidojumu laika specifiskāciju shēmas**

56. FTL apakšdaļas 2. sadaļā "Komerčiālajos aviopārvadājumos iesaistītie ekspluatanti" norādīts, ka komerčiālajos aviopārvadājumos iesaistītajiem ekspluatantiem ir pienākums ieviest un uzturēt spēkā lidojumu laika specifiskāciju shēmas, kas atbilst veicamās ekspluatācijas veidam. Pirms ieviešanas lidojumu laika specifiskāciju shēmas ir jāapstiprina kompetentajā iestādē.

57. Lai panāktu atbildību Pamatregulas un šīs apakšdaļas prasībām, ekspluatanti var izmantot Aģentūras izdotās piemērojamās CS. Nosakot individuālas lidojumu laika specifiskāciju shēmas, no CS var novirzīties saskaņā ar BR 22. panta 2. punktu, bet tikai tad, ja ekspluatants kompetentajā iestādē iesniedz novērtējumu, kas apliecina BR prasību un šīs apakšdaļas prasību izpildi.

58. 2. sadaļā izstrādāti arī FTL pamatelementi, kas tika noteikti EU-OPS Q apakšdaļā.

59. Komisijas regulas projekta par gaisa kuģu ekspluatāciju (OPS) II pielikumā "Iestādēm piemērojamās prasības par gaisa kuģu ekspluatāciju" (ARO daļā) ierosināts veikt šādus grozījumus:

---

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

<sup>10</sup> Atteikšanās tiesības ir pārejas pasākuma veids, kas konkrēta noteikuma īstenošanas datumu dalībvalstīm ļauj atlikt par noteiktu, tiesību aktos norādītu laika periodu.

- kompetentā iestāde apstiprina ekspluatantu ierosinātās lidojumu laika specifiku shēmas, ja ir pierādīta atbilstība šīs regulas prasībām;
- ja lidojumu laika specifiku shēmā ir novirzes no Aģentūras izdotajām CS, kompetentā iestāde piemēro Pamatregulas 22. pantā noteikto procedūru;
- kompetentā iestāde nosaka, vai visiem uzraugāmajiem komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītajiem ekspluatantiem diennakts ritmu traucējošie grafiki klasificējami kā "agrā tipa" vai "vēlā tipa" grafiki.

## Tehniskās prasības

### Definīcijas

60. Ņemot vērā ieinteresēto personu atsauksmes, ir pilnveidotas konkrētas definīcijas un ierosinātas papildu definīcijas, lai uzlabotu IR saprotamību.
61. Definīcijas iekļautas FTL apakšdaļas 1. sadaļā "Vispārīgi". Tās ir piemērojamas visiem ekspluatantiem.
62. Termina "**aklimatizējies**" definīcijā joprojām noteikts, ka salona apkalpes loceklis paliek aklimatizējies 48 stundas pēc izlidošanas, kā norādīts Q apakšdaļā, taču definīcijā nav norādes par laiku mājas bāzē, toties ir norāde uz nesen definēto terminu "atsauces laiks". Nākamās aklimatizācijas stadijas aprakstītas tabulā, atzīstot, ka apkalpes loceklis var vai nu joprojām būt aklimatizējies izlidošanas laika zonas vietējā laikā, vai aklimatizējies galapunkta laika zonas vietējā laikā, vai arī atrasties nezināmā aklimatizācijas stadijā, kad ķermeņa iekšējais pulkstenis atrodas stāvoklī starp vietējo laiku izlidošanas vietā un vietējo laiku galapunkta vietā.
63. Ņemot vērā ieinteresēto personu atsauksmes, no jauna definēts termins "**atsauces laiks**", un tas darīts tādēļ, lai vienkāršotu maksimālā FDP aprēķināšanu apkalpes locekļiem, kas pievienojas tādiem apkalpes locekļiem, kuri jau aklimatizējušies blakus laika zonām.
64. Pievienotas vēl šādas papildu definīcijas:
- "**izmitināšanas vieta**" — nosaka minimālos standartus telpām, kādi jānodrošina apkalpes locekļiem, kas dežurē lidostā un pilda dalītus darba pienākumus;
  - "**apkalpes loceklis, kas pilda darba pienākumus**" — izmanto IR par lidojumu laika un darba laika ierobežojumu kopumu;
  - "**atpūtas telpa**" — nosaka minimālos kritērijus un mērķi ērtībām, kas jānodrošina, lai lidojuma laikā apkalpes locekļi varētu atpūsties;
  - "**sektors**" — paskaidro, ka ekspluatācija tiek uzskatīta par sektoru tikai tad, ja tajā ietilpst pacelšanās un nosēšanās;
  - "**piemērota izmitināšanas vieta**" — nosaka minimālos standartus telpām, kādi jānodrošina apkalpes locekļiem konkrētos apstākļos, pildot dalītus dienesta pienākumus, kā arī minimālās atpūtas laikā mājas bāzē starp diviem lidojumiem, kuru laikā šķērso vairāk nekā četras laika zonas.
- Visām šīm definīcijām vajadzēt novērst neskaidrības un tādējādi uzlabot saskaņotības līmeni.
65. Ir iekļautas trīs definīcijas, kur precīzāk izskaidrotas papildu prasības par atpūtu, ar kuru kompensē darba kopējo ietekmi, tostarp laika zonu šķērsošanu vai ekspluatāciju diennakts visnelabvēlīgākajā laikā:
- "**pāreja austrumu–rietumu virzienā un pāreja rietumu–austrumu virzienā**" — rotācijas ar vairāku laika zonu šķērsošanu pretējā virzienā;
  - "**rotācija**" — secīgu darba laika periodu, lidojumu darba laika periodu un atpūtas periodu sērija ārpus mājas bāzes. Šīs definīcijas ir nepieciešamas, lai izprastu atpūtas prasības un ekspluatanta pienākumus lidojumos ar vairāku laika zonu šķērsošanu; un

- **"diennakts ritmu traucējošs grafiks"** — apzīmē gadījumus, kad *FDP* vai vairāku *FDP* kombinācija liedz apkalpes loceklim gulēt optimāli piemērotā gulēšanas laikā.
66. Ņemot vērā ieinteresēto personu atsauksmes, diennakts ritmu traucējošo grafiku definīcijā iekļauti jēdzieni **"agrā tipa"** un **"vēlā tipa"** diennakts ritmu traucējošais grafiks. *CRD* dokumentā izmantoto jēdzienu "agri sākts", "vēlu pabeigts" un "darbs naktī" definīciju pamatā ir konstatējumi Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotajā Karalistē veiktos pētījumos par gaisa kuģu apkalpi. Viens no šo pētījumu autoriem<sup>11</sup> atzina, ka kultūras atšķirību dēļ, kas vērojamas jēdzienu *agri* un *vēlu* interpretācijā, šīs definīcijas citās Eiropas valstīs, iespējams, būtu jāpielāgo. Līdz ar šā jaunā jēdziena ieviešanu dalībvalstīm jānosaka, vai diennakts ritmu traucējošie grafiki visiem to pārraugāmajiem komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītajiem ekspluatantiem ir klasificējami kā "agrā tipa" vai "vēlā tipa" (skat. arī 145. punktu).
67. Sākumā ierosinātie laika logi ir paturēti "vēlā tipa" diennakts ritmu traucējošajos grafikos. Savukārt "agrā tipa" diennakts ritmu traucējošo grafiku nemainītajā definīcijā noteikts — ja dalībvalsts izvēlējusies tās ekspluatantu diennakts ritmu traucējošos grafikus klasificēt kā "agrā tipa" grafikus, tad *FDP*, kas noslēdzas plkst. 23:00, jau ir uzskatāms par vēlu pabeigtu. Saskaņā ar šo loģikas principu, laika logs, kad *FDP* ir "agri sākts", sākas plkst. 05:59, nevis plkst. 06:59. "Nakts maiņas" definīcija gan "agrā tipa", gan "vēlā tipa" grafikiem ir vienāda.
68. **Dežūras** noteikumus pašlaik regulē dalībvalstis. Trīs pievienotās definīcijas attiecas uz dežūras noteikumiem, un šo definīciju pamatā ir dalībvalstu paraugprakse vai arī no Q apakšdaļas atvasinātais jēdziens "dežūra":
- **"dežūra lidostā"** — stāvoklis, kad persona ir nekavējoties pieejama saņemt norīkojumu pienākumu veikšanai;
  - **"rezervācija"** — stāvoklis, kad apkalpes loceklim jābūt pieejamam saņemt darba pienākumu piešķirumu, par ko paziņots vismaz 10 stundas iepriekš;
  - **"dežūra"** — definīcija, kas sākumā bija iekļauta Q apakšdaļā, tikusi pilnveidota, lai nošķirtu "dežūru lidostā" no "dežūras, kas nav dežūra lidostā".
69. Visbeidzot, paredzot nākamos noteikumu izstrādes uzdevumus par šādiem ekspluatācijas veidiem, iekļauta jēdziena **"īpaši tālas distances darbības (ULR)"** definīcija.
- Ekspluatanta pienākumi**
70. Ekspluatanta pienākumi, kas aprakstīti ORO.FTL.110. punktā, vai nu tieši izriet no punkta Q apakšdaļas punkta par ekspluatantu pienākumiem, vai arī ir netieši atvasināti no prasībām ekspluatantiem Q apakšdaļā.
- Apkalpes locekļa pienākumi**
71. *BR IV* pielikuma 7.f un 7.g punktā norādītā apkalpes locekļa atbildība par pienākumu nepildīšanu gaisa kuģī, ja apkalpes loceklis zina vai uzskata, ka ir noguris(-usi), jau ir atspoguļota Regulas Nr. XXX/2012 CAT.GEN.MPA.100. punktā. 1. sadaļā iekļauta papildu atsauce uz šo punktu, un arī tajā uzsvērts, ka apkalpes locekļiem optimāli jāizmanto atpūtas iespējas un telpas un pienācīgi jāplāno un jāizmanto atpūtas periodi.
- Noguruma riska vadība (FRM)**
72. *ICAO* Noguruma riska vadības sistēmu definē šādi: "faktisks līdzeklis ar nogurumu saistīto drošības risku pastāvīgai uzraudzībai un vadībai, kura pamatā ir zinātniskie

<sup>11</sup> [CRD 2010-14](#) III pielikums. Zinātnieku ziņojumi: "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu *NPA* novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (*FTL*) un sniegtu norādījumus un konsultācijas *FTL* izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Miks Spensers" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer*).

principi un zināšanas, kā arī ekspluatācijas pieredze un kura mērķis ir nodrošināt, lai attiecīgie darbinieki strādātu pienācīgā modrības līmenī". Saskaņā ar ICAO FRMS rokasgrāmatu regulatoriem FRM tiek izmantoti drošības pārvaldības principi un procesi, ar FRM tiecas proaktīvi noteikt ekspluatācijas procesu uzlabošanas un riska mazināšanas iespējas, kā arī konstatēt trūkumus un nevēlamus notikumus. FRM struktūras pamatā ir SMS ietvars.

73. Regulas Nr. XXX/2012 ORO.GEN.200. punktā iekļauta prasība par integrētu vadības sistēmu. Aģentūra uzskata, ka noguruma riska vadību (FRM) vajadzētu iestrādāt organizācijas vadības sistēmā kā būtisku drošības pārvaldības daļu. Šis viedoklis atspoguļots ORO.FTL.120. punktā. Šajā punktā aprakstīts FRM mērķis, proti, nodrošināt atbilstību BR V pielikuma 7.f., 7.g. un 8.f. punkta pamatprasībām. Ja nepieciešams, FRM ir jāapraksta Ekspluatācijas rokasgrāmatā. Prasības par FRM un tās sastāvdaļām atbilst attiecīgajām ICAO 6. pielikuma prasībām.
74. Ar FRM tieši saistītas prasības ir FTL apakšdaļas 2. sadaļas ORO.FTL.210. punktā. FRM ir obligāta, ja ekspluatants vēlas sasniegt maksimālo FDP, kas ir 12 stundas apkalpes locekļiem nezināmā aklimatizācijas stadijā, un CS.FTL.1.235. punkta 3. daļas projektā noteikts, ka samazinātu atpūtas periodu drīkst izmantot tika tad, ja ir FRM. Arī CS.FTL.1.235. punkta 2. daļas a) apakšpunkta projektā ekspluatanti tiek mudināti "novērot" rotācijas un vairāku rotāciju kombināciju ietekmi uz apkalpes locekļu nogurumu, bet AMC1 ORO.FTL.110. punkta b) apakšpunkta projektā ekspluatantiem ieteikts "aktīvi vadīt" FDP, kas pārsniedz 10 stundas un pārkļājas ar laikposmu no plkst. 22:00 līdz plkst. 04:00 vai ietilpst šajā laikposmā.
75. Tātad FRM izmantošana ir vēlama, un FRM varētu arī būt noderīgs līdzeklis, ar ko pierādīt ORO.FTL.110. punktā — jo īpaši b) apakšpunktā — noteikto pienākumu izpildi. Šajā punktā noteikts, ka ekspluatantu pienākums ir nodrošināt, ka FDP ieplānoti tā, lai apkalpes locekļiem nevienu brīdi neiestātos pārmērīgs nogurums un lai visos apstākļos viņi varētu strādāt pietiekami augstā drošības līmenī.

### **Noguruma vadības apmācība**

76. Saskaņā ar zinātniskajiem ieteikumiem<sup>12</sup> 2. sadaļā pievienota jauna prasība, nosakot, ka CAT ekspluatantiem obligāti jānodrošina sākotnējā un periodiskā noguruma vadības apmācība apkalpes locekļiem, darbiniekiem, kas sagatavo darba sarakstus, kā arī attiecīgajiem vadošajiem darbiniekiem. Paredzams, ka šis pasākums uzlabos drošību pat lidojumos, ko veic, pilnībā ievērojot normatīvos FTL, jo noguruma vadības apmācība veicinās noguruma risku apzināšanos visā komerciālajos aviopārvaļājumos iesaistīto ekspluatantu pārvaldības struktūrā.

### **Mājas bāze**

77. Ekspluatanta pienākums norādīt mājas bāzi katram apkalpes loceklim izriet no Q apakšdaļas un ir atspoguļots ORO.FTL.200. punktā. Ne mājas bāzes definīcijā, ne arī šajos IR nav norādīts, vai mājas bāzei jābūt vienai lidostai. Lai gan lielākā daļa ekspluatantu nešaubīgi izmanto jēdzienu "mājas bāze vienā lidostā", CS FTL.1.200. punkta projekta noteikumos ņemtas vērā bažas, ka mājas bāzes mainīšana un ekspluatācijas veikšana no vairākām lidostām daudzlidostu sistēmā rada papildu nogurumu, un šajā punktā ir norādīts, ka mājas bāzei jābūt vienai lidostai, ko piešķir lielākoties nemainīgi. Ja mājas bāze tiek mainīta, CS projektā paredzēts, ka pagarinātais atpūtas periods līdz pienākumu pildīšanas sākumam jaunajā mājas bāzē, iekļaujot trīs vietējās naktis, jāpaildzina līdz 72 stundām vienā reizē. Jāskaita arī nokļūšanai no

---

<sup>12</sup> [CRD 2010-14](#) III pielikums. Zinātnieku ziņojumi: "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL) un sniegtu norādījumus un konsultācijas FTL izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Aleksandrs Gundels" (*Provision of Scientific Expertise to Submit an Assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to Provide Guidance and Advice to the FTL Review Group - Final Report - Alexander Gundel*).

vecās bāzes uz jauno mājas bāzi nepieciešamais laiks. Tāpēc laiks, kas nepieciešams nokļūšanai no vecās mājas bāzes uz jauno, ir jāskaita vai nu kā pozicionēšana, vai kā FDP.

78. Tomēr, izvēloties regulatīvo instrumentu, ir ievērota dažu ekspluatantu vajadzība kā mājas bāzi izmantot daudzplidostu sistēmu. Šā nosacījuma iekļaušana CS gādā par elastīgumu, kas ļauj izmantot novirzi saskaņā ar BR 22. panta 2. daļā aprakstīto procesu.

### **Lidojuma darba laika periods (FDP)**

#### a-Maksimālais lidojumu darba laika periods — tabulu izmantošana

79. Maksimālais bāzes FDP apkalpes locekļiem, kas ir aklimatizējušies, atspoguļots vienkārši lietojamā tabulā. Tabulās norādīti maksimālie FDP, kas apkalpes locekļiem un citiem ikdienas ekspluatācijā iesaistītajiem darbiniekiem mazinās neskaidrības, kas rodas, interpretējot juridiskos noteikumus, kur aprakstīta formula ar vairākiem mainīgajiem lielumiem, proti, par FDP saīsināšanu WOCL skāruma dēļ un par FDP saīsināšanu sektoru skaita dēļ. Šādu pieeju atbalsta lielākā daļa ieinteresēto personu.

#### b-Maksimālais lidojumu darba laika periods — pamatvērtības

80. Šajā tabulā atspoguļotās FDP pamatvērtības ir atvasinātas no Q apakšdaļas. Lai gan pamatvērtība, proti, 13 stundu ilgs FDP, ko sāk diennakts vislabvēlīgākajā laikā, sākotnēji tika panākta sociālo pārrunu ceļā, izstrādājot Q apakšdaļu, šī vērtība ir arī zinātniski pamatota<sup>13</sup>. Šīs jomas zinātniskajā literatūrā pat ir atsauce ar norādi, ka 14 stundu ilgi FDP diennakts vislabvēlīgākajā laikā ir droši. Lielākā daļa ieinteresēto personu atbalsta pamatvērtību 13 stundas.

#### c- FDP saīsināšana WOCL un sektoru skaita dēļ

81. NPA Nr. 2010-14 zinātniskajā pārskatā<sup>14</sup> tika ierosināts paplašināt laika logu ekspluatācijai, kas skar nakts stundas. Šis ieteikums tika ievērots un ir atspoguļots maksimālā bāzes FDP tabulā. Ir paildzināts laika logs, kad maksimālais bāzes FDP ir ierobežots līdz 11 stundām. Tagad tas ir 12 stundu periods no plkst. 17:00 līdz plkst. 05:00. Šī maksimālā bāzes FDP vērtība ar visnelabvēlīgāko sākuma laiku palielināta pakāpeniski, lai maksimālais periods būtu 13 stundas, kas sākas laikposmā no plkst. 06:00 līdz plkst. 13:29. Savukārt maksimālais FDP laikposmā no plkst. 13:30 līdz plkst. 16:59 ir pakāpeniski saīsināts.
82. Ievērojot jau zināmo Q apakšdaļas pieeju, maksimālā bāzes FDP tabulā maksimālais FDP ir saīsināts par 30 minūtēm uz katru sektoru, sākot no trešā sektora. Lai gan zinātniskās literatūras pārskatā nav precīzu vērtību, kas raksturo noguruma ietekmi, sākot ar ceturto sektoru, Aģentūra ierosina turpināt sektoru saīsināšanu par 30 minūtēm, sākot ar sesto sektoru, lai minimālais maksimālais FDP būtu deviņas stundas, kamēr nav citu zinātnisko pētījumu. Lielākā daļa ieinteresēto personu atbalsta uzlabojumus pašreizējos noteikumos par sektoru saīsināšanu.

---

<sup>13</sup> [CRD 2010-14](#) III pielikums. Zinātnieku ziņojumi: "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL) un sniegtu norādījumus un konsultācijas FTL izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Miks Spensers" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer*).

<sup>14</sup> [CRD 2010-14](#) III pielikums. Zinātnieku ziņojumi: "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL) un sniegtu norādījumus un konsultācijas FTL izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Miks Spensers; galīgais ziņojums — Aleksandrs Gundels; galīgais ziņojums — Filips Kabons" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer; Final Report - Alexander Gundel; Final Report - Philippe Cabon*).



d-FDP tabula apkalpes locekļiem, kas nav aklimatizējušies

83. Citā tabulā noteikti maksimālie dienas FDP apkalpes locekļiem nezināmā aklimatizācijas stadijā. Ir noteikts 11 stundu ierobežojums ekspluatācijai ar diviem sektoriem — tieši tāpat kā tabulā apkalpes locekļiem, kas ir aklimatizējušies, un katru nākamo sektoru pēc trešā sektora saīsina par 30 minūtēm. Šā 11 stundu ierobežojuma pamatā ir pieņēmums, ka apkalpes loceklis norikoto FDP varētu sākt diennakts visnelabvēlīgākajā laikā atbilstīgi sava ķermeņa iekšējam pulkstenim.
84. Trešajā tabulā noteikts, ka maksimālais FDP apkalpes locekļiem nezināmā aklimatizācijas stāvoklī ir 12 stundas, ja ekspluatāciju uzrauga ar FRM. Tā pamatā ir uzskats, ka atbilstīgi ekspluatācijas konkrētajiem apstākļiem (tas ir, atpūtas iespēju optimālai plānošanai utt.) apkalpes loceklis brīdī, kad ziņo par pienākumu pildīšanu, varētu būt ļoti labi atpūties diennakts labvēlīgākajā laikā atbilstīgi sava ķermeņa iekšējam pulkstenim pat tad, ja apkalpes loceklis ir nezināmā aklimatizācijas stadijā. Tomēr šādā gadījumā nepieciešama pastāvīga uzraudzība, tāpēc ekspluatantiem, kas vēlas piemērot šo nosacījumu, obligāti jāizmanto FRM.

e-Pagarināts FDP

85. ORO.FTL.205. punkta d) apakšpunktā aprakstīti vispārējie nosacījumi, saskaņā ar kuriem FDP drīkst pagarināt, neizmantojot atpūtu lidojuma laikā, un šie nosacījumi ir līdzīgi nosacījumiem par pagarinājumu Q apakšdaļā. Piemērojamajā CS projektā ir ērti lietojama tabula ar maksimālā FDP vērtībām atbilstīgi sākuma laikam. Šajā tabulā ņemti vērā zinātniskie ieteikumi par FDP pagarinājumu ierobežojumiem gadījumā, ja labvēlīgos sākuma laikos netiek izmantoti papildu riska mazināšanas pasākumi. Drošības uzlabojumu rada tas, ka CS ļauj pagarināt FDP tikai tad, ja sākuma laiks ir pēc plkst. 06:15. Piecu sektoru ekspluatācijai pagarinājumu drīkst izmantot tikai ar ziņošanas laiku pirms plkst. 14:30, trīs-četrus sektoru ekspluatācijai — ar ziņošanas laiku pirms plkst. 16:30, bet viena-divu sektoru ekspluatācijai — pirms plkst. 19:00. Šo pasākumu atbalsta visas ieinteresēto personu grupas, izņemot apkalpes locekļu organizācijas, norādot, ka saskaņā ar dažu zinātnisko pētījumu datiem nakts lidojumos FDP ierobežojumam jābūt 10 stundām, nevis 11 stundām.
86. Šajā kontekstā būtu jānorāda, ka pētījumi<sup>15</sup>, kas tika citēti, lai pamatotu pieprasījumu pēc ne ilgāka par 10 stundām FDP naktī, tika veikti ļoti specifiskā darbības vidē, un ir apšaubāms, vai tie pilnībā atspoguļo EU-OPS Q apakšdaļas regulatīvo vidi.

f- Papildu ierobežojumi darbam naktī

87. Līdztekus iepriekš minētajiem ierobežojumiem uz secīgām darba maiņām naktī attiecas četru sektoru ierobežojums vienā darba maiņā, un ORO.FTL.110. punkta b) apakšpunkta AMC projektā ekspluatantiem tiek ieteikts aktīvi tikt galā ar noguruma ietekmi, ko rada FDP, kas ir ilgāki par 10 stundām un pārklājas ar laikposmu no plkst. 22:00 līdz plkst. 04:00 vai ietilpst šajā laikposmā. Šajā priekšlikumā uzsvērts, ka ir būtiski izvērtēt norīkotās nakts maiņas radītā noguruma ietekmi uz katru apkalpes locekli, un tas darāms nevis tikai ar darba ilguma un ziņošanas laika analīzi, bet jāņem vērā arī citi faktori, piemēram, vai konkrētā darba maiņu saraksta gadījumā atpūtas periods pirms nakts maiņas bijis optimāls, lai izgulētos utt.
88. Šī prasība apvienojumā ar obligātu apmācību par FRM uzlabos zināšanas darbiniekiem, kas veido darba maiņu un dežūru sarakstus. Iestādēm tā sniegs arī instrumentu, ar ko novērot, vai ekspluatanta darba maiņu saraksta veidošanas sistēmā tiek ievēroti drošības pārvaldības principi.

---

<sup>15</sup> - Powell D, Spencer MB, Holland D, Petrie KJ (2008). Fatigue in two-pilot operations: implications for flight and duty time limitations. Aviat. Space Environ. Med, 79(11), 1047-1050.

- Spencer MB and Robertson KA (1999). The Haj operation: alertness of aircrew on return flight between Indonesia and Saudi Arabia. DERA Report No DERA/CHS/PPD/CR980207.

g-Papildu ierobežojumi agri sāktām darba maiņām

89. Ir vispārēji atzīts, ka darbs, kas liedz izgulēties laikā, kad miegs vislabāk atjauno spēkus (*WOCL* laikā), ietekmē pārejošo un uzkrāto nogurumu. Agri sāktas darba maiņas pārejošo ietekmi var mazināt, sāsinot agri sāktu darba maksimālo *FDP*. Tāpat atzīts, ka pāreja no agrām darba maiņām uz vēlām darba maiņām un pretēji rada īpaši lielu nogurumu.
90. NPA Nr. 2010-14 zinātniskās novērtēšanas laikā pārskatot zinātnisko literatūru, netika rastas norādes par to, ka agri sāktu maiņu skaita ierobežošana vienā darba maiņu blokā sniegtu reāli pozitīvu ietekmi uz noguruma līmeni. Šā iemesla pēc un arī tādēļ, lai nemudinātu ekspluatantus sarakstos iekļaut nogurumu izraisošas darba maiņu grafika izmaiņas, Aģentūra izvēlējās neierobežot agri sāktu darba maiņu skaitu vienā darba maiņu blokā. Toties *FTL.1.235.* punkta *CS* projektā noteiktas prasības par papildu atpūtu apkalpes locekļiem, kam ir četras vai vairāk agri sāktas darba maiņas starp diviem paildzinātās atpūtas periodiem, kā arī gadījumā, ja vēl sāktas darba maiņas/darbs naktī tiek mainīts uz agri sāktām darba maiņām.
91. Šai pieejai ieinteresētās personas vispārīgi piekrīt, un tā tiek atzīta par drošības uzlabojumu.

h-Atpūta lidojuma laikā

92. Ierosinātajos *IR* par maksimālo *FDP* diennaktī, izmantojot pagarinājumu atpūtas dēļ lidojumā, aprakstīti aspekti, kas jāņem vērā, lidojumu laika specifikāciju shēmā nosakot šo pagarinājumu nosacījumus, un tie ir šādi:

- nolidoto sektoru skaits;
- katram apkalpes loceklim atvēlētais minimālais atpūtas laiks lidojumā;
- atpūtas iespēju veids lidojumā;
- pamata lidojumu apkalpes paplašināšana.

Ieviešot noteikumus par lidojumu darba laika pagarināšanu atpūtas dēļ lidojumā jeb tā sauktos 8. panta noteikumus, Aģentūrai bija jāņem vērā noteikumu izstrādes grupas locekļu ekspluatācijas pieredze, pašreizējie valstu noteikumi, ieinteresēto personu komentāri par NPA Nr. 2010-14, ieinteresēto personu atsauksmes par attiecīgo *CRD* dokumentu, kā arī zinātniskā literatūra. Normatīvie elementi pilnībā aprakstīti *CS*, gādājot par zināmu elastīgumu, ja tiek uzrādīts līdzvērtīgs drošības līmenis.

93. Nosacījumu pamatā galvenokārt ir *TNO*<sup>16</sup> ziņojums, kas ir visplašākais zinātniskais apskats par starptautisko literatūru un datubāzēm, kur pētīta un analizēta dažādu atpūtai lidojumā paredzētu iespēju kvalitāte saistībā ar ieguvumiem miega, modrības un veiktspējas ziņā.
94. *CS* projektā skaitliskie rādītāji nav tieši pārņemti no *TNO* ziņojuma, bet gan pārveidoti par praktiskiem ieteikumiem. Noteikumos maksimālais *FDP* diennaktī, izmantojot pagarinājumu atpūtas dēļ lidojumā, tiek raksturots saistībā ar atpūtai lidojuma laikā paredzēto iespēju kvalitāti un papildu pilotu skaitu uz klāja. Ierosinātajās vērtībās pienācīgi ņemts vērā vidējais laiks, cik aizritētu, pirms papildu apkalpes loceklis(-ji) atpūtai lidojuma laikā var izmantot kreisēšanas fāzi trīs sektoru *FDP*. Jo nosacīti ilgāks lidojuma laiks ir *FDP* ietvaros, proti, jo mazāk sektoru ir vienā *FDP*, jo vairāk laika ir atpūtai lidojumā. Tāpēc, ja vienā sektorā ir vairāk nekā deviņu stundu nepārtraukts lidojums un *FDP* neattiecas uz vairāk par diviem sektoriem, *FDP* ierobežojumu var palielināt līdz vienai stundai.

---

<sup>16</sup> Simons M and Spencer MB (2007). Extension of flying duty period by in-flight relief. TNO Report TNO DV 2007 C362, TNO Defence and Security, Soesterberg, the Netherlands.

95. Šie ierobežojumi nav atkarīgi no WOCL. Šādu pieeju izvēlējās tādēļ, lai noteikumi būtu vienkārši un viegli piemērojami. Tās pamatā ir dažu ekspluatantu darbības pieredze, kuri vairākus gadus izmantojuši līdzīgus nosacījumus. Nesen dažas dalībvalstis šo metodi izmantoja saskaņā ar EU-OPS 8. pantu. Tā kā atpūta lidojuma laikā naktī labāk veicina organismu atjaunojošu miegu, Aģentūra uzskata, ka tādējādi tiek kompensēts ilgāks pagarinājums, ko piemēro FDP, kas skar WOCL.

i- Atpūta lidojuma laikā – telpas

96. CS FTL.1.205. punkta 3. daļas projektā ierosināti risinājumi visiem iepriekš minētajiem aspektiem, vispirms definējot trīs telpas atpūtai lidojuma laikā. Šajā CS projektā izvēlētās tehniskās specifikācijas par telpām atpūtai lidojuma laikā atvasinātas no TNO ziņojuma. CS projektā sākotnēji nav paredzēts izmantot alternatīvus līdzekļus, ar kuriem panākt FDP pagarinājumu atpūtas dēļ lidojumā. Dažas ieinteresētās personas kritizēja to, ka netiek skaitīta atpūta lidojuma laikā tūristu klases sēdvietās. Tika uzsvērts, ka, izmantojot ierosinātās CS, daži čarterreisi uz kūrortiem ārpus ES teritorijas kļūtu neiespējami vai ekonomiski neizdevīgi. Tā kā ir iespējams, ka šajos lidojumos dodas trešo valstu ekspluatanti, ES pilsoņiem potenciāli radot lielāku risku nekā atpūta lidojuma laikā tūristu klases sēdvietās, ko pašlaik izmanto daudzi ES ekspluatanti, Aģentūra ierosina papildu pārejas periodu, kad ekspluatanti varēs pielāgoties jaunajām prasībām. Tomēr šajā posmā izmantojamie dati nepamato tūristu klases sēdvietu lietošanu atpūtai lidojuma laikā.

j- Atpūta lidojuma laikā – minimālais ilgums

97. Iespēju izmantot atpūtu lidojumā CS projektā par atpūtu lidojumā ierosināts ierobežot, lai maksimālo FDP paildzinātu ne vairāk kā trīs sektoru lidojumos. Ir noteikts, ka minimālajam secīgās atpūtas lidojumā ilgumam jābūt 90 secīgām minūtēm un divām stundām tiem lidojumu apkalpes locekļiem, kas uzņemas gaisa kuģa vadību nosēšanās laikā. Nav nepieciešamības atpūtas ilgumu lidojuma laikā sīkāk noteikt katram lidojumu apkalpes loceklim. Ja uz klāja ir viens papildu pilots, kreisēšanas laiks tiek sadalīts trīs vienlīdzīgās vai atšķirīgās daļās, bet, ja plānotā FDP panākšanai nepieciešami divi papildu piloti, laiks tiek sadalīts divās daļās. Šā priekšlikuma pamatā ir ieinteresēto personu dati, aprakstot ekspluatācijas pieredzi un pašreizējos valstu noteikumus.

k- Atpūta lidojuma laikā – salona apkalpe

98. Tā kā salona apkalpes locekļu skaits atšķiras un nav nekādu prasību par salona apkalpes paplašināšanu lidojumos ar pagarinātu FDP atpūtas dēļ lidojumā, salona apkalpei nevarēja piemērot to pašu pieeju, kas izvēlēta lidojumu apkalpes FDP pagarināšanai atpūtas dēļ lidojumā. Tāpēc piemērojamajās CS ir tabula ar norādēm par minimālo ilgumu katram salona apkalpes loceklim atbilstīgi FDP ilgumam un telpu veidam, kas izmantotas atpūtai lidojuma laikā. Vērtības šajā tabulā pamato zinātniski ieteikumi<sup>17</sup>, tomēr tās ir ierobežojošākas, jo ir noteikts maksimālais ierobežojums pagarinātiem FDP, kas sasniedzams ar 2. un 3. klases telpām atpūtai lidojuma laikā.
99. Salona apkalpes locekļu maksimālajam secīgās atpūtas ilgumam lidojumā jābūt 90 minūtēm, un tabulā tiek ņemti vērā šādi apsvērumi:
- ikvienam apkalpes loceklim jābūt kopumā astoņu stundu miega iespējai jebkuru 24 stundu laikā;
  - organismu atjaunojošs miegs, kas ilgst vienu stundu, kompensē divas papildu stundas nomodā.

---

<sup>17</sup> "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL) un sniegtu norādījumus un konsultācijas FTL izvērtēšanas grupai – Galīgais ziņojums – Filips Kabons" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Philippe Cabon*).

100. Kvantitatīva novirze no vērtībām, kas ieteiktas TNO ziņojumā par pilotiem — īpaši saistībā ar ilgiem pagarinājumiem — ir pamatota, jo, lai gan tiek atzīts salona apkalpes locekļu veikto pienākumu nozīmīgums gaisa kuģa un pasažieru drošības panākšanā, apkalpes locekļiem, visticamāk, nav jā saglabā tāds pats modrības līmenis kā lidojumu apkalpes locekļiem, kas vada gaisa kuģi nosēšanās laikā<sup>18</sup>.

l- Neparedzēti apstākļi faktiskajā lidojumā — rīcība pēc gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem

101. Vispārējie nosacījumi un apstākļi, saskaņā ar kuriem gaisa kuģa kapteinis drīkst pārveidot FDP ierobežojumus un prasības par atpūtas periodiem, atvasināti no Q apakšdaļas noteikumiem par rīcību pēc kapteiņa ieskatiem, un ir jāievēro jau zināmie ierobežojumi. Pēc operatīvās pieredzes un ieinteresēto personu datiem pašreizējie noteikumi ir uzlaboti un ekstrapolēti, lai iekļautu arī 8. panta divus nosacījumus, proti, par FDP pagarināšanu atpūtas dēļ lidojumā un dalītiem dienesta pienākumiem. Ziņošanas prasības ir transponētas no Q apakšdaļas. Ziņojumi ir jāglabā saskaņā ar uzskaites prasībām (skat. arī 150. punktu).

102. Turklāt ekspluatantiem ir jāizveido procedūras, kas nosaka, kā gaisa kuģa kapteinim jāizmanto rīcības brīvība. Plašajā GM projektā ir norādījumi par obligātajiem faktoriem, kas ekspluatantiem būtu jāņem vērā, izstrādājot gaisa kuģa kapteiņa rīcības brīvības politiku. Ekspluatācijas rokasgrāmatā jābūt procesa aprakstam, neparedzot soda sankcijas, par gaisa kuģa kapteiņa rīcības brīvības izmantošanu.

103. Tāpat kā Q apakšdaļā dienas maksimālo bāzes nepagarināto FDP var paildzināt par divām stundām, bet tad, ja lidojumu apkalpe ir paplašināta, FDP atļauts paildzināt par trim stundām. Tas pats attiecas uz FDP, kas pagarināti atpūtas dēļ lidojumā un dalītu dienesta pienākumu dēļ. Tiek paturēts nosacījums, kas ļauj turpināt lidojumu uz plānoto galapunktu vai rezerves lidlauku, ja pēdējā sektorā un pēc pacelšanās rodas neparedzēti apstākļi un tāpēc tiek pārsniegts atļautais paildzinājums. Minimālo atpūtas periodu var saīsināt, bet tas nedrīkst būt īsāks par 10 stundām. Prasības par ziņošanu par gaisa kuģa kapteiņa rīcības brīvību ir līdzīgas kā Q apakšdaļā.

104. Potenciāls ieguvums drošības jomā panākts, 76. punktā aprakstīto obligāto FRM apmācību izmantojot kopā ar jauno prasību, kas nosaka to, ka ekspluatantiem jāizveido un Ekspluatācijas rokasgrāmatā jāapraksta gaisa kuģa kapteiņa rīcības brīvības izmantošanas procedūras, kas neparedz soda sankcijas.

m- Neparedzēti apstākļi faktiskā lidojuma laikā — novēlota ziņošana

105. Operatīvā elastīguma labad un tādēļ, lai nodrošinātos situācijām, kad gaisa kuģis īsi pirms ziņošanas kļūst ekspluatācijai nederīgs, CS projektā tikuši iekļauti noteikumi par "novēlotu ziņošanu". Vairākas ieinteresētās personas ierosinājušas iekļaut noteikumus, kas regulē īslaicīgas pārplānošanas nosacījumus neparedzētos apstākļos pirms ziņošanas. Lai gan trūkst zinātnisku pierādījumu, toties ir zinātniski ieteikumi un atzinumi<sup>19</sup>, šā priekšlikuma pamatā ir ekspluatācijas pieredze un pašreizējais valstu regulējums. Saskaņā ar CS projektu ekspluatants šo elastīgumu drīkst izmantot tikai tad, ja Ekspluatācijas rokasgrāmatā ir aprakstītas novēlotas ziņošanas procedūras un ja ir

<sup>18</sup> "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL) un sniegtu norādījumus un konsultācijas FTL izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Miks Spensers" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer*).

<sup>19</sup> "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL) un sniegtu norādījumus un konsultācijas FTL izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Miks Spensers" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer*).

noteikts paziņošanas laiks, kas apkalpes loceklim ļauj turpināt atpūtu, kad jau sāka novēlotās ziņošanas procedūra.

n-Dažādi ierobežojumi salona apkalpes locekļiem un pilotiem

106. Ir saglabāts Q apakšdaļas nosacījums, kas salona apkalpes locekļu *FDP* ļauj pagarināt par starpību starp salona apkalpes un pilotu ziņošanas laiku, ja vien šī starpība nepārsniedz 60 minūtes. *IR* iekļauts arī paskaidrojums, ka salona apkalpes maksimālajam dienas *FDP* jābūt saskaņā ar laiku, kad lidojumu apkalpe ziņo par savu *FDP*, taču *FDP* sākas salona apkalpes ziņošanas brīdī. Pretējā gadījumā ziņošanas laiks 60 minūtes pirms lidojumu apkalpes varētu izraisīt to, ka salona apkalpes locekļiem ir par vienu stundu īsāks maksimālais dienas *FDP*, jo agrām rīta stundām piemēro saīsinātu *FDP*. Lai novērstu nepareizu interpretāciju, iestrādāts skaidrojums, ka šo nosacījumu var izmantot tikai gadījumos, kad salona apkalpei vajag vairāk laika instruktāžai pirms lidojuma. Lai gan salona apkalpes locekļus un pilotus nogurums ietekmē vienādi, tomēr salona apkalpes locekļiem, visticamāk, nav nepieciešams tāds pats modrības līmenis kā tiem apkalpes locekļiem, kas vada gaisa kuģi nosēšanās laikā.<sup>20</sup>

**Lidojumu laiki un darba periodi**

107. ORO.FTL.210. punktā norādīti lidojumu laiki un darba periodi, kā arī no Q apakšdaļas transponēti ierobežojumi. Ņemot vērā ieinteresēto personu norādes, Aģentūra ir pievienojusi vēl divus ierobežojumus. Lai gan ir maz zinātnisko pierādījumu par normatīviem ierobežojumiem darbu kopumam, jo īpaši tāpēc, ka darbā uzkrātā noguruma ietekme lielā mērā ir atkarīga no tā, kā darba pienākumi kombinēti, Aģentūra ievērojusi ieinteresēto personu lūgumu pievienot papildu ierobežojumu 110 darba stundu apmērā 14 dienās, kā arī lidojumu laika mainīgo ierobežojumu 1000 stundu apmērā 12 secīgos kalendāra mēnešos.

a-Dienas darba laika ierobežojums

108. Aģentūra uzskata, ka dienas darba laika papildu ierobežošana neuzlabotu drošību. Apkalpes locekļu dienas darbības ierobežo dienas maksimālais *FDP*. Dienas darba laiks ietekmē nogurumu tikai tad, ja apkalpes locekļi veic gan lidošanas pienākumus, gan arī citus pienākumus (t. i., apmācību, administratīvos uzdevumus, pozicionēšanu). Taču šī ietekme ņemta vērā atpūtas prasībās (skat. arī 128. un 129. punktu). Minimālais atpūtas periods pirms katra *FDP* ir tikpat ilgs kā gaidāmais darba periods.

b-septiņu dienu darba laika ierobežojums un 28 dienu darba laika ierobežojums

109. Ir paturēts Q apakšdaļā noteiktais 60 darba stundu ierobežojums septiņās secīgās dienās un 190 darba stundu ierobežojums 28 secīgās dienās.

c-14 dienu darba laika ierobežojums

110. Papildus iepriekš noteiktajiem darba laika ierobežojumiem kopējais darba laiks ir ierobežots līdz 110 stundām 14 secīgās dienās. Vairākos komentāros tika lūgts šo ierobežojumu noteikt 100 stundu apmērā. Tomēr Aģentūra uzskata, ka pietiek ar šo pasākumu pret uzkrāto nogurumu, proti, ierosināto 110 stundu darba laika ierobežojumu 14 secīgās dienās, kas apvienots ar jaunām vai uzlabotām paildzinātās atpūtas prasībām (skat. arī c) apakšpunktu "Atkārtoti paildzinātās atpūtas periodi" nodaļā par atpūtas periodiem).

d-Papildu slīdošais ierobežojums 1000 lidojuma stundu apmērā 12 secīgos mēnešos

---

<sup>20</sup> "Zinātniskās ekspertīzes nodrošināšana, lai iesniegtu NPA novērtējumu par lidojumu laika ierobežojumiem (*FTL*) un sniegtu norādījumus un konsultācijas *FTL* izvērtēšanas grupai — Galīgais ziņojums — Miks Spensers" (*Provision of Scientific Expertise to submit an assessment of the NPA on Flight Time Limitations (FTL) and to provide guidance and advice to the FTL Review Group - Final Report - Mick Spencer*).

111. Lai gan nebija atrodami nekādi zinātniskie pierādījumi, kas pamatotu konkrētu ierobežojumu lidojumu stundām 12 mēnešos, zinātnieki, ko Aģentūra nolīga NPA Nr. 2010-14 izvērtēšanai, uzskatīja, ka nosakāms slidošais ierobežojums (*gliding limit*), lai 12 mēnešos izvairītos no pārmērīga stundu skaita. Šim viedoklim piekrit lielākā daļa ieinteresēto personu. 1000 lidojuma stundu ierobežojums 12 secīgos kalendāra mēnešos norādīts arī *IR*. Šā papildu ierobežojuma ieguvums ir Q apakšdaļas prasību nostiprināšana, lai darba pienākumu sadale būtu iespējami vienlīdzīgāka un lai izvairītos no 1300 lidojuma stundu uzkrāšanās 12 kalendāra mēnešos (tas ir, 13 reizes pa 100 lidojuma stundām 28 dienās).

### **Pozicionēšana**

112. Uz pozicionēšanu arī turpmāk attieksies jau zināmie Q apakšdaļas nosacījumi. Lai noteikumu struktūra būtu labāka, pozicionēšanai Aģentūra ir nolēmusi atvēlēt atsevišķu punktu, nevis risināt šo tēmu punktā par *FDP*.

### **Dalīti darba pienākumi**

113. Atbilstīgi 8.a punktam dažādās dalībvalstīs tiek piemēroti atšķirīgi noteikumi par dalītiem darba pienākumiem. Iespējams, šī daudzveidība ļauj izpildīt dažādās ekspluatācijas vajadzības. Lai saglabātu zināmu elastīgumu, CS projektā ir iestrādāts saskaņotais priekšlikums, tomēr tā pamatā galvenokārt ir vienas dalībvalsts pašreizējais regulējums. *IR* uzskaitīti tikai tie dalīto dienesta pienākumu elementi, kas noteikti lidojumu laika specifikāciju shēmā, un tie ir šādi:

- minimālais pārtraukums lidlaukā;
- *FDP* paildzināšana, ņemot vērā pārtraukuma ilgumu un apkalpes locekļiem nodrošinātās telpas atpūtai.

*IR* nosaka arī to, ka pārtraukums lidlaukā ir pilnībā jāuzskaita kā daļa no *FDP* un ka dalītiem dienesta pienākumiem nedrīkst sekot saīsināta atpūta.

114. Šie pamatelementi sīkāk izklāstīti piemērojamajā CS projektā, kā norādīts tālāk.

- Minimālais ilgums *FDP* iekļautam pārtraukumam lidlaukā ir trīs secīgas stundas.
- Pārtraukumā neietilpst laiks pienākumu veikšanai pēc lidojuma un pirms tā, kā arī ceļā pavadītais laiks, kas tiek skaitīts kā vismaz 30 minūtes.
- Maksimālo bāzes (nepagarināto) *FDP* var paildzināt līdz 50 % no pārtraukuma ilguma.
- Ir nodrošināta piemērota izmitināšanas vieta pārtraukumam, kas ilgst vismaz sešas stundas vai saskaras ar *WOCL*.
- Visos citos gadījumos:
  - tiek nodrošināta izmitināšanas vieta;
  - jebkāds faktiskā pārtraukuma ilgums, kas pārsniedz sešas stundas, vai jebkāda ilguma pārtraukums, kas skar *WOCL*, netiek skaitīts kā *FDP* pagarinājums.
- Dalītus darba pienākumus nevar apvienot ar atpūtu lidojuma laikā.

### **Dežūra, darba pienākumu veikšana lidostā un rezervācija**

115. Dežūrai, kas ir nosacījums, ko izmanto rīcībai neparedzētos apstākļos un elastīguma nodrošināšanai, pašlaik saskaņā ar 8. pantu tiek izmantoti dažādi risinājumi valstu līmenī. Ar Q apakšdaļu normatīvi regulē tikai konkrētus dežūras aspektus. Šis pamatprasības ir atveidotas ORO.FTL.225. punktā. Lai apkalpes locekļi varētu plānot pienācīgu atpūtu, visu veidu dežūras ir jāiekļauj sarakstā un to sākuma un beigu laiks ir jānosaka un jāpaziņo iepriekš. Elementi, ko saskaņā ar 8. punktu regulē šie nosacījumi, ir iekļauti CS, lai daļēji saglabātu pašreizējo elastīgumu.

#### **a-Dežūra lidostā**

116. IR paturēta Q apakšdaļas prasība nodrošināt izmitināšanas vietu apkalpes loceklim, kas dežurē lidostā, un dežūru lidostā pilnībā ieskaitīt kā daļu no darba laika. CS projekts koriģē Q apakšdaļas nepilnības, nosakot, ka:
- ja pēc dežūras lidostā neseko FDP piešķirums, tad pēc dežūras jābūt atpūtas periodam;
  - maksimālais FDP tiek saīsināts par dežūrā pavadīto laiku, ja tas ir ilgāks par četrām stundām, vai arī tad, ja dežurē laikposmā no plkst. 22:00 līdz plkst. 07:00;
  - maksimālais kombinētais dežūras lidostā ilgums un piešķirtais maksimālais bāzes FDP ir 16 stundas.
117. Taču šis 16 stundu maksimālais ierobežojums nav piemērojams, ja tiek piešķirti FDP ar dalītiem dienesta pienākumiem vai arī tiek nodrošināta atpūta lidojuma laikā.
118. Lielākā daļa ieinteresēto personu atbalsta šos nosacījumus. Tie ir vairāk ierobežojoši nekā nosacījumi, ko valstis saskaņā ar 8. pantu pašlaik piemēro dežūrai lidostā, jo īpaši tad, ja tiek ieviests 16 stundu maksimālais ierobežojums attiecībā uz dežūras lidostā un norīkotā FDP kombinēto ilgumu.

#### b-Darbs lidostā

119. Eksploatantam nav jānodrošina izmitināšanas vieta apkalpes locekļiem, kas veic darbu lidostā. Lai gan pašlaik nav nekādu zinātnisko pierādījumu šajā jautājumā, var pieņemt, ka atrašanās lidostā bez iespējas atpūties izmitināšanas vietā ir tikpat nogurdinoša kā faktiskā apkalpes locekļa pienākumu pildīšana. Tāpēc darbs lidostā, kā aprakstīts 68. punktā, pilnā apmērā no tā paziņošanas laika sākuma ir jāieskaita kā daļa no FDP.

#### c- Citu veidu dežūras

120. ORO.FTL.225. punktā uzskaitīti elementi, kas jādefinē lidojumu laika specifikāciju shēmās, proti:
- visu veidu dežūru maksimālais ilgums;
  - dežūras ietekme uz maksimālo FDP, ko var piešķirt pēc dežūras veida;
  - pamata minimālais atpūtas periods pēc dežūras, pēc kuras nav FDP piešķiruma;
  - metode, saskaņā ar kuru uzskaitīt dežūrā pavadīto laiku, lai aprēķinātu kopējo darba stundu skaitu.
121. Šo prasību normatīvie ierobežojumi iestrādāti CS projektā, un tie ir šādi:
- maksimālais ilgums ir 16 stundas;
  - ORO.FTL.210. punktā laiks tiek skaitīts kā 25 % no darba pienākumu pildīšanas laika;
  - dežūrai seko minimālais atpūtas periods;
  - ja izsaukums ziņošanai par darba pienākumiem notiek pirmajās astoņās stundās, maksimālais FDP tiek skaitīts no ziņošanas brīža;
  - ja izsaukums ziņošanai par darba pienākumiem notiek pēc pirmajām astoņām stundām, maksimālais FDP tiek saīsināts par tādas vairāk nekā astoņu stundu dežūras ilgumu, kad apkalpes loceklim jābūt pieejamiem drīzam darba pienākumu piešķirumam bez atpūtas perioda starp dežūru un piešķirumu;
  - dežūra beidzas, kad apkalpes loceklis piesakās norādītajā ziņošanas punktā;
  - eksploatanta noteiktais reaģēšanas laiks starp izsaukumu un ziņošanas laiku ļauj apkalpes loceklim samērīgā laikā no atpūtas vietas ierasties norādītajā ziņošanas laikā.
122. Šie ierobežojumi ir vidusceļa noteikumi starp praksi, kas ir spēkā lielākajā daļā dalībvalstu, lai "citu veidu dežūru" ilgumu ierobežotu līdz 24 stundām un ļautu izmantot pilnu FDP pat tad, ja piešķirums noticis dežūras perioda pašās beigās, un dažās dalībvalstīs tiek piemērots nosacījums, ar ko citu veidu dežūras ierobežo līdz 12 stundām.

d-Reservācija

123. 68. punktā aprakstītā termina "rezervācija" definīcija attiecas uz periodu, kura laikā apkalpes loceklim var tikt piešķirti darba pienākumi vismaz 10 stundas pirms ziņošanas laika. Tas nozīmē, ka apkalpes loceklim zināmā mērā būs iespējas plānot atpūtu.
124. Tieši tāpēc CS projektā nav paredzēti nekādi maksimālā *FDP* ierobežojumi, ja apkalpes loceklis *FDP* piešķirumu saņem rezervācijas laikā. CS projektā noteikts, ka rezervācijas laiks netiek skaitīts par darba laiku, kad rēķina kopējo darba laiku, un tas neveido atpūtas periodu, ja darba pienākumi nav piešķirti. Eksploatantam jānosaka katra rezervācijas perioda maksimālais ilgums, kā arī tas, cik dienas pēc kārtas var uzturēt rezervācijas statusu.
125. Lai gan tikai dažās dalībvalstīs ir noteikumi par šādu statusu un parasti darba pienākumu piešķirumu ar atpūtas periodiem starpā kontrolē tikai saskaņā ar eksploatanta paraugpraksi, Aģentūra uzskata, ka saskaņotā pieeja uzlabos drošību. Šim viedoklim piekrīt arī ieinteresētās personas — īpaši tāpēc, ka šis noteikums atvieglos šā jautājumu regulatīvo uzraudzību.
126. Vispārējas prasības ir aprakstītas *IR*. CS projektā atspoguļota dažu dalībvalstu pašreizējā prakse.

**Atpūtas periodi**

127. ORO.FTL.235. punktā atspoguļotas jau zināmās Q apakšdaļā iekļautās atpūtas prasības. Aģentūra CS projektos ierosina risinājumus, norādot, ka saskaņā ar 8. pantu dalībvalstis pašlaik piemēro valstu noteikumus vai arī ieinteresēto personu atsauksmēs un zinātniskās literatūras pārskatā uzmanība tiek vērsta uz nepieciešamību ierosināt tālāku regulējumu. *IR* iekļauti minimālās atpūtas normatīvie parametri, kas atbilst Q apakšdaļas noteikumiem un ir aprakstīti tālāk tekstā.

a-Minimālais atpūtas periods mājas bāzē

128. Minimālajam atpūtas periodam pirms *FDP* sākšanas mājas bāzē jābūt tikpat ilgam kā darba periodam pirms tā vai arī 12 stundas ilgam, izvēloties ilgāko periodu.

b-Minimālais atpūtas periods ārpus mājas bāzes

129. Minimālajam atpūtas periodam pirms *FDP* sākšanas ārpus mājas bāzes jābūt vismaz tikpat ilgam kā darba periodam pirms tā vai arī vismaz 10 stundas ilgam, izvēloties ilgāko periodu. Ārpus mājas bāzes apkalpes locekļi no lidostas uz atpūtas vietu un atpakaļ nedodas ar savu transportlīdzekli. Ir saglabāta prasība, ka papildus ceļā pavadītajam laikam un fizioloģiskajām vajadzībām atvēlētajam laikam arī astoņu stundu miega iespēja jāiekļauj atpūtas periodā.

c-Atkārtoti paildzināti atpūtas periodi

130. *Minimālās* prasības par paildzinātiem atpūtas periodiem ir līdzīgas kā Q apakšdaļā. Ņemot vērā ieinteresēto personu norādes, ko pamato zinātniski pierādījumi, dalībvalstīm vairs nav iespējas nolemt, ka otrā vietējā nakts var sākties plkst. 04:00. Minimālais atkārtotas paildzinātas atpūtas periods ir 36 stundas, proti, divas vietējās nakts, tā, lai laiks starp viena atkārtotās paildzinātās atpūtas perioda beigām un nākamā sākumu nekad nebūtu ilgāks par 168 stundām.
131. Lai gan ir maz zinātnisko pierādījumu par uzkrātā noguruma kvantitatīvajiem rādītājiem, dažas ieinteresētās personas ierosinājušas, ka paildzinātās atpūtas periods periodiski pagarināms. Pamatojums šādam pasākumam atrodams arī NPA Nr. 2010-14 zinātniskajā novērtējumā.
132. Atkārtotās paildzinātās atpūtas periods divas reizes mēnesī jāpaildzina līdz divām dienām.

d-Saīsināta atpūta



133. Saīsinātas atpūtas noteikumus pašlaik regulē saskaņā ar 8. panta nosacījumiem. To izmantošanu plaši atzīst, lai atgūtos no pārtraukumiem ekspluatācijā un ļautu veikt konkrētu veidu ekspluatāciju. Parasti saīsinātās atpūtas pamatā ir princips, ka pēc traucētas atpūtas *FDP* saīsina par trūkstošo atpūtas perioda laiku, turklāt šis trūkstošais laiks jākompensē nākamajā atpūtā. Dažas dalībvalstis ierobežo arī saīsinātās atpūtas biežumu starp diviem atkārtotiem kompensējošās atpūtas periodiem vai vienā mēnesī.
134. CS projektā noteikti minimālie atpūtas periodi saskaņā ar nosacījumiem par saīsinātu atpūtu mājas bāzē un ārpus mājas bāzes. Vairākums ieinteresēto personu atbalstīja tālāk nosauktās prasības par saīsinātu atpūtu.
- Minimālie saīsinātās atpūtas periodi saskaņā ar saīsinātās atpūtas noteikumiem ir 12 stundas mājas bāzē un 10 stundas ārpus mājas bāzes.
  - Saīsināto atpūtu izmanto saskaņā ar noguruma riska vadības sistēmu.
  - Atpūtas periodu, kas seko saīsinātai atpūtai, pildzina par starpību starp nesaīsināto minimālo atpūtas periodu (kā noteikts *IR*) un saīsināto atpūtu.
  - *FDP*, kas seko saīsinātai atpūtai, saīsina par starpību starp nesaīsināto minimālo atpūtas periodu (kā noteikts *IR*) un saīsināto atpūtu.
  - Maksimālais ierobežojums ir divas saīsinātās atpūtas periodi starp diviem atkārtotiem pildzinātās atpūtas periodiem.

#### e-Laika zonu šķērsošana

135. CS projekts papildina *IR* prasības, lai kompensētu ietekmi, ko rada laika zonu atšķirības. Laika zonu atšķirību radītā ietekme un šīs ietekmes kompensēšanas metodes neapšaubāmi ir ļoti sarežģīta tēma. Apzinoties šīs tēmas sarežģītību, CS projektā noteikts, ka ekspluatantiem ir jāuzrauga, kā rotācijas (kā aprakstīts 65. punktā) un kombinācijas ietekmē apkalpes locekļu nogurumu.
136. Papildu atpūta pēc atgriešanās mājas bāzē tiek nodrošināta tad, ja *FDP* iekļautā laika starpība starp vietējo laiku izlidošanas punktā un ielidošanas punktā ir četras stundas vai vairāk. Papildu atpūtu mēra vietējās naktīs, jo saskaņā ar zinātnisko literatūru visnozīmīgākais ķermeņa iekšējā pulksteņa laiku noteicošais faktors (*Zeitgeber*)<sup>21</sup> ir diennakts ritms.
137. 63. punktā aprakstītā "atsauces laika" ieviešana ļauj vienkāršāk aprēķināt papildu atpūtu, kas jānodrošina mājas bāzē, īpaši tad, ja apkalpes locekļiem tajā pašā rotācijā mājas bāze atrodas blakus laika zonās.
138. Minimālā atpūta pēc 136. punktā aprakstītās rotācijas ir vismaz divas vietējās naktis, un tā ir jāpagarina kā *laiks, kas pagājis kopš ziņošanas par rotāciju, kura ietver vismaz četru stundu atšķirību no atsauces laika*, un kā *maksimālā laika starpība* starp atsauces laiku un vietējo laiku vietā, kur apkalpes loceklis rotācijā atpūšas.
139. Minimālo vietējo nakšu skaits atpūtai mājas bāzē, lai kompensētu laika zonu atšķirības, atspoguļots lietošanai ērtā tabulā CS projektā. Šajā tabulā transponēti zinātniskie principi, kas tika izskaidroti NPA Nr. 2010-14 zinātniskajā novērtēšanā. CS projektā noteikts, ka, veicot rotāciju pārejas pretējā virzienā, paredzēta vēl papildu vietējā nakts atpūtai mājas bāzē.

---

<sup>21</sup> **Zeitgeber** (no [vācu](#) val. "laika devējs" jeb "sinhronizētājs") ir eksogēns (ārējs) norādījums, kas organisma endogēno laika noteikšanas sistēmu (iekšējo pulksteni) sinhronizē ar zemes 24 stundu gaismas un tumsas ciklu. Spēcīgākais laiku noteicošais faktors gan augiem, gan dzīvniekiem ir gaisma. Ar gaismu nesaistītie faktori ir, piemēram, temperatūra, sociālie kontakti, farmakoloģiskās manipulācijas, fiziska slodze un ēšanas/dzeršanas režīms. Lai iekšējais pulkstenis darbotos sinhronizēti ar vidi, laiku noteicošie faktori iekšējā pulksteņa molekulāro komponentu koncentrāciju maina saskaņā ar atbilstīgo 24 stundu ciklu, un šo procesu sauc par [diennakts ritma sinhronizāciju](#). [Avots: *Wikipedia*]

140. Minimālajam atpūtas periodam ārpus mājas bāzes jābūt vismaz tik ilgam kā iepriekšējam darba laikam vai arī 14 stundu ilgam, izvēloties ilgāko laiku.

#### f- Diennakts ritmu traucējoši grafiki

141. Lai gan tikai viena dalībvalsts savās *FTL* prasībās ir iekļāvusi jēdzienus "agri sākts" un "vēlu pabeigts", ieinteresētās personas ir atradušas pietiekamu zinātniskā atbalsta materiālu, kas pamato nepieciešamību kompensēt papildu uzkrāto nogurumu, ko izraisījuši 66. punktā aprakstītie diennakts ritmu traucējošie grafiki.

142. Pētījumi, kas veikti dalībvalstīs, kur ierobežo agri sākto darba maiņu skaitu vienā darba blokā, rāda, ka pāreja no viena pienākumu veida uz citu arī rada nogurumu. Tāpēc šādu secīgu darba maiņu skaita ierobežošana varētu nebūt visefektīvākais riska mazināšanas pasākums, ar kuru kompensēt miega trūkumu, jo šāds ierobežojums mudinātu ekspluatantus, sasniedzot, piemēram, agri sākto darba maiņu ierobežojumu, darba maiņu sarakstā iekļaut pārejas uz cita veida darba maiņu.

143. Vairākums ieinteresēto personu pieņēma nepieciešamību kompensēt kopējo miega trūkumu, ko izraisījušas šādas darba maiņas un to pārejas. NPA Nr. 2010-14 zinātniskajā novērtējumā tika ieteikts iekļaut arī kāda veida riska mazināšanas pasākumus.

144. Līdz ar to *CS* projekts paredz, ka otrais paildzinātās atpūtas periods jāpagarina līdz 60 stundām apkalpes loceklim, kas starp diviem paildzinātās atpūtas periodiem veic četrus vai vairāk *FDP*, kuri klasificējami kā "diennakts ritmu traucējoši grafiki". Arī tad, kad mājas bāzē plānota pāreja no vēlu beigtas darba maiņas/darba naktī uz agri sāktu darba maiņu, atpūtas periodā starp diviem *FDP* jāiekļauj viena vietējā nakts. Ieinteresētās personas atbalsta šos pasākumus.

145. Kultūras atšķirības izpratnē par diennakts laiku (skat. arī 66. punktu) un to dēļ veicamās korekcijas definīcijās liek grozīt Komisijas Regulas projekta par gaisa kuģu ekspluatāciju (*OPS*) II pielikumu "Iestādēm piemērojamās prasības par gaisa kuģu ekspluatāciju" (*ARO* daļu). Ir iekļautas šādas iestādēm piemērojamās prasības: kompetentā iestāde nosaka, vai visiem uzraugāmajiem komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītajiem ekspluatantiem diennakts ritmu traucējošie grafiki klasificējami kā "agrā tipa" vai "vēlā tipa" grafiki.

#### g- Kompensējošā ekspluatācija

146. *ORO.FTL.235.* punktā ir nosacījums, kas ļauj mājas bāzē piemērot prasības par minimālo atpūtu ārpus mājas bāzes, ja ekspluatants apkalpes loceklim nodrošina piemērotu izmitināšanas vietu. Šādā gadījumā apkalpes locekļiem uz lidostu un no tās nav jādodas ar savu transportlīdzekli. Šāda prakse jau ir atļauta saskaņā ar *Q* apakšdaļu.

147. Analogs izņēmums vispārējiem noteikumiem par kompensējošo atpūtu mājas bāzē iestrādāts *CS* projektā attiecībā uz prasībām par atpūtu pēc laika zonu šķērsošanas. Arī šajā gadījumā mājas bāzē var piemērot prasības par minimālo atpūtu ārpus mājas bāzes, ja vien ekspluatants apkalpes loceklim nodrošina piemērotu izmitināšanas vietu.

#### **Ēdināšana**

148. *IR* atspoguļota *Q* apakšdaļas prasība par iespēju paēst un padzerties, un Ekspluatācijas rokasgrāmatā gan papildus tai, gan arī nolūkā uzlabot regulatīvo uzraudzību ekspluatantam jānorāda, kā *FDP* laikā tiks nodrošināta apkalpes locekļu ēdināšana.

#### **Uzskaitē**

149. *ORO.FTL.245.* punktā līdzīgi kā *Q* apakšdaļā noteikts, ka ekspluatantam par katru apkalpes locekli jāveic *individuāla* uzskaitē, tostarp par:

- lidojumu laikiem;
- katra darba perioda un *FDP* sākumu, ilgumu un beigām; un
- atpūtas periodiem un brīvajām dienām, kad nav nekādu dienesta pienākumu.

Papildus šo datu uzskaitē un nolūkā nodrošināt regulatīvo uzraudzību prasībai par paildzinātā atpūtas perioda pagarināšanu, ja tiek mainīta bāze, kā aprakstīts 77. punktā, jāveic uzskaitē arī par *norādīto mājas bāzi*.

150. Vispārējā prasība par tādas sistēmas izveidi, ar kuru var uzticami izsekot visus izstrādātos pasākumus<sup>22</sup>, ir paskaidrota sīkāk, iekļaujot pienākumu saglabāt ziņojumus par pagarinātiem lidojuma darba laika periodiem un saīsinātiem atpūtas periodiem.
151. Lai atsevišķiem apkalpes locekļiem palīdzētu izpildīt CAT.GEN.MPA.100. punktā<sup>23</sup> noteikto pienākumu, proti, katram ekspluatantam sniegt nepieciešamos datus darba grafika iepilninošanai saskaņā ar *FTL* prasībām, ja darba pienākumus apkalpes loceklis pilda pie vairāk nekā viena ekspluatanta, ekspluatants attiecīgajam apkalpes loceklim vai citam ekspluatantam pēc pieprasījuma nodrošina individuālu lidojumu laika un darba laika, kā arī atpūtas perioda uzskaišu kopijas par apkalpes locekli, kas veic vai veiks darba pienākumus pie attiecīgā ekspluatanta.

## V. Regulatīvās ietekmes novērtējums

152. Ir konstatēta tālāk īsi aprakstītā regulatīvā ietekme. Pilnu regulatīvās ietekmes novērtējumu skatiet I pielikumā.

### Ietekme uz drošību

#### Vispārīgi

- Saskaņoti visaugstākā līmeņa drošības standarti visā ES-27 + 4, vienotas drošības prasības ieviešot visiem *FTL* aspektiem.

#### Mājas bāze

- Mājas bāze ir viena lidosta, un to piešķir lielākoties nemainīgi.
- Pēc mājas bāzes maiņas ir paildzināts pagarinātas atpūtas periods pirms darba pienākumu sākšanas.
- Laiks, kas pavadīts ceļā no iepriekšējās mājas bāzes uz jauno mājas bāzi, tiek skaitīts kā darba laiks (vai nu pozicionēšana, vai *FDP*).
- Dokumentācija par norīkoto mājas bāzi ir jāuztur 24 mēnešus.

#### Uzkrātais nogurums

- Uzlabota prasība par paildzinātu atpūtas periodu, no prasības izņemot iespēju agrāko ziņošanas laiku pēc paildzinātas atpūtas perioda noteikt pirms plkst. 06:00.
- Papildu kopējā darba laika ierobežojums 14 dienās.
- Papildu mainīgais ierobežojums 12 kalendāra mēnešos.
- Pagarināts paildzinātais atpūtas periods divas reizes mēnesī.
- Pagarināts paildzinātais atpūtas periods, lai kompensētu diennakts ritmu traucējošus grafikus.

#### Maksimālais bāzes *FDP* dienā

- Laika logs, kad maksimālais *FDP* jāierobežo līdz 11 stundām, ir paplašināts, un tās ir 12 stundas laikposmā no plkst. 17:00 līdz plkst. 05:00.

#### Plānotie *FDP* pagarinājumi

- Izņemta iespēja plānot pagarinājumus visnelabvēlīgākajā sākuma laikā.

---

<sup>22</sup> [Regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju projekts.](#)

<sup>23</sup> [Regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju projekts.](#)

FDP pagarinājums atpūtas dēļ lidojumā

- Pagarinājums atkarīgs no atpūtai lidojuma laikā pieejamo telpu kvalitātes.
- Nav atļauts pagarinājums atpūtas dēļ lidojumā ekonomiskās klases sēdvietās.

Rīcība pēc gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem

- Ziņošanas process bez soda sankcijām.

Dalīti darba pienākumi

- Noteikti minimālie standarti par izmitināšanu un piemērotu izmitināšanas vietu.
- Pienācīgi ilga pārtraukuma aizsargāšana, pārtraukuma laikā neiekļaujot pēc lidojuma un pirms lidojuma veicamos pienākumus, kā arī ceļā pavadīto laiku.

Dežūra lidostā

- Noteikti izmitināšanas minimālie standarti dežūras laikā lidostā.
- Saīsināts *FDP* par laiku, kas pavadīts dežūrā lidostā un pārsniedz četras stundas vai notiek nakts laikā.
- Ierobežots ilgums dežūrai lidostā apvienojumā ar *FDP* izsaukuma gadījumā (*FDP* ar nepaplašinātu apkalpi vai tad, ja nav plānots pārtraukums lidlaukā).
- Minimālajam atpūtas periodam pēc dežūras lidostā jābūt tikpat ilgam kā darba laikam.

Dežūra, kas nav dežūra lidostā

- Ilgums ierobežots līdz 16 stundām.
- 25 % no dežūras laika tiek iekļauti kopējā darba laika aprēķinos.
- *FDP* tiek saīsināts par dežūras laiku, kas pārsniedz astoņas stundas.
- Eksploatantam jānosaka samērīgs reaģēšanas laiks starp izsaukumu un ziņošanas brīdi.
- Pēc dežūras jābūt atpūtas periodam.

Saīsināta atpūta

- Aizsargāta astoņu stundu miega iespēja.
- Mazināta ietekme uz uzkrāto nogurumu, pagarinot minimālo atpūtas periodu un saīsinot maksimālo *FDP* pēc saīsinātas atpūtas.
- Noteikumu efektivitātes pastāvīga uzraudzība, izmantojot *FRM* sistēmu.

Atpūta, ar kuru kompensē laika zonu atšķirības

- Paildzināta atpūta galapunktā.
- Rotāciju radītās nogurdinošās ietekmes pārraudzība.
- Papildu atpūta pēc rotāciju maiņas no austrumu–rietumu virziena uz rietumu–austrumu virzienu vai pretēji.
- Pēc būtiskas (vismaz četru) laika zonu šķērsošanas vietējās naktīs mērītajai minimālajai atpūtai mājas bāzē jābūt vismaz divām vietējām naktīm.

Noguruma vadības apmācība

- Obligāta sākotnējā un periodiskā apmācība apkalpes locekļiem, darbiniekiem, kas veido apkalpes darba sarakstus, kā arī attiecīgajiem vadības līmeņa darbiniekiem.

Citi elementi

- Eksploatantam ekspluatācijas rokasgrāmatā jānorāda, kā tiks nodrošināta ēdināšana.
- Uzlabotas prasības par uzskaiti.

**Sociālā ietekme**

Paredzams, ka sociālā ietekme būs ierobežota, jo noteikumi paredz rūpīgu un līdzsvarotu Q apakšdaļas atjaunināšanu.

**Ekonomiskā ietekme**

Tiek prognozēts, ka Aģentūras priekšlikuma vispārējā ekonomiskā ietekme būs neliela. Ietekme uz izdevumiem zemo cenu aviokompānijām, visticamāk, būs nenozīmīga, bet "veco" aviokompāniju, reģionālo pārvadājumu un kravu pārvadājumu ekspluatantiem — limitēta. Čarterreisu ekspluatantiem var rasties nozīmīgāki izdevumi nekā citu kategoriju ekspluatantiem, un tas īpaši ir saistīts ar aizliegumu izmantot ekonomiskās klases sēdvietas atpūtai lidojuma laikā, tomēr to līdzsvaros attiecīgie drošības uzlabojumi. Turklāt šajā jomā CS izmantošanas elastīgums apvienojumā ar piemērotiem pārejas pasākumiem čarterreisu ekspluatantiem ļaus izveidot alternatīvas telpas atpūtai lidojuma laikā, un šīs telpas atbildīs gan ekspluatantu ekonomiskajam modelim, gan arī prasībām pēc vienādi augsta drošības līmeņa.

**Ietekme uz regulējuma koordināciju un saskaņotību**

Paredzams, ka šis Aģentūras priekšlikums pozitīvi ietekmēs saskaņotību. Noteikumi nodrošinās vienlīdzīgākus apstākļus ES un līdz ar to veicinās taisnīgu konkurenci. Līdz šim Aģentūra un tās galvenais starptautiskais partneris nav uzskatījuši, ka noteikumi par apkalpes locekļu nogurumu būtu jāsaskaņo. Turklāt šie noteikumi neparedz būtiskas izmaiņas pašreizējos noteikumos, tāpēc paredzams, ka ietekme uz starptautisko koordināciju un saskaņotību būs niecīga.

Ķelnē, 2012. gada 28. septembrī.

P. GUDŪ [P. GOUDOU]

Izpilddirektors