



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 04/2012,

28. september 2012,

määruse kohta, millega kehtestatakse lennukitega teostatud ärilise lennutranspordi (CAT) lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete (FTL) rakenduseeskirjad,

JA

määruse kohta, millega muudetakse pp kuu aasta komisjoni määrust (EL) nr XXX/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused

Rakenduseeskirjad lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete (FTL) kohta lennukitega teostatud ärilises lennutranspordis (CAT)

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on esitada komisjonile ettepanek määruse (EÜ) nr 1899/2006 (tuntud ka kui *EL-OPS*) Q-alajaos sätestatud ärilises lennutranspordis (CAT) lennukite lendudele kehtivate lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete (FTL) suhtes kehtivate määruste ajakohastamise kohta.
2. Käesolev arvamus sisaldab ka ettepanekut EL-OPSi artikli 8 kohaselt siiani siseriiklikul tasandil reguleeritud valdkonna ELi ühiste eeskirjade kohta, eeskätt käsitleb see järgmist:
 - a) vaheajaga lennutööaeg;
 - b) ajavööndite erinevuse kompenseerimine puhkeajaga;
 - c) lühendatud puhkeaja rakendamine;
 - d) lennutööaja pikendamine lennu ajal kasutatava puhkeaja tõttu;
 - e) lennujaamavalve alla mitte kuuluv valveaeg.
3. Käesolev ettepanek sisaldab mitmeid kehtivat määrust käsitlevaid ohutuse parandamise ja selgitamise aspekte.
4. Kavandatavad rakenduseeskirjad (IR) sisaldavad järgmisi ohutuse parandamise aspekte:
 - aklimatiseerumise määratluse parandamine, võttes paremini arvesse ajavööndite erinevuste mõju;
 - parem kaitse kumulatiivse väsimuse vastu, juurutades 12 järjestikuse kuu lõikes 1000 lennutundi hõlmava piirangu ning 14 päeva lõikes 110 tundi hõlmava täiendava tööaja piirangu;
 - parem kaitse kumulatiivse väsimuse vastu kaks korda kuus rakendatava pikendatud ja laiendatud taastumisotstarbelise puhkeaja kaudu;
 - parem kaitse kumulatiivse väsimuse vastu, rakendades vahelduvate ajakavade kompenseerimiseks täiendava puhkamise nõudeid;
 - parem kaitse lühiaegse väsimuse vastu öistel lendudel, laiendades vahemikku, mille ajal lennutööaega (FDP) lühendatakse 11 tunnile ajavahemikus 17.00–5.00.
5. Kavandatavad rakenduseeskirjad sisaldavad järgmisi selgitusi:
 - maksimaalse põhilise lennutööaja arvutamine, kasutades valemi asemel pigem tabelit, valem on seni põhjustanud erinevaid tõlgendusi;
 - lennujaamavalveaegse majutuse miinimumstandardite määratlemine;
 - õhusõiduki kapteni otsuseid reguleerivate eeskirjade selgitamine: lennuohutuskomisjoni tõlgendus OPS 1.1120 kohta.
6. Praegu EL-OPSi (vt lõige 2 ülal) artikli 8 alusel siseriiklikul tasandil reguleeritavate valdkondade kontekstis teeb Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) ettepaneku kasutada sertifitseerimistingimusi algmääruse artikli 22 tähenduses¹. Käitajad võivad sertifitseerimistingimuste täitmisest kõrvale kalduda, rakendades individuaalset lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, kui see on liikmesriigi heaks kiidetud ning saanud ameti

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1).

positiivse hinnangu. Sertifitseerimistingimuste kasutamine tagab ühelt poolt vajaliku paindlikkuse, mida EL-OPSi raames artikli 8 kasutamisega juba tunnustatakse, teiselt poolt kindlustatakse märkimisväärselt ühtlasemad tingimused, sest amet peab hindama kõiki kavandatavaid erandeid.

7. Peale ühtlasemate tingimuste juurutatakse sertifitseerimistingimuste kaudu mitu ohutuse parandamise aspekti:
 - maksimaalset lennutööaega vähem soodsal ajal ööpäevas vähendatakse 11 tunnilt 45 minutilt 11 tunnile;
 - lennutööaja pikendamine lennuaegse puhkeaja tõttu tuleb kavandada lähtudes puhkevõimaluste liigist pardal;
 - lennutööaja pikendamine lennuaegse puhkeaja tõttu turistiklassi istmetel ei ole lubatud;
 - vaheajaga lennutööaja sätted tuginevad majutuse ja sobiva majutuse määratletud miinimumstandarditele;
 - vahelduva ida- ja läänesuunalise rotatsiooni mõju leevendatakse;
 - lennujaamavalveväline valveaeg piiratakse 16 tunnile;
 - lennujaama valvejaruumide kvaliteedile ja liigile kehtestatakse selged nõuded;
 - lennujaamavalve ja lennutööaja maksimaalne kombineeritud kestus ei tohi ületada 16 tundi, kui ei ole ette nähtud muud leevendavad meetmed;
 - lühendatud puhkeaja sätete kaudu kaitstakse võimalust magada 8 tundi.
8. Käesolevas ettepanekus võetakse täies ulatuses arvesse kõiki avaldatud asjakohaseid teadusuuringuid. Euroopa õigusraamistikust (eelkõige puhkeaja nõuete mõistes) märkimisväärselt erinevas või väga spetsiifilise käituskontekstis tehtud mitmete teadusuuringute tulemusi ei saa siiski vahetult arvesse võtta, pigem saab neid arvestada kvalitatiivsel või näitlikul alusel.
9. Nimetatud eeskirja kehtestamisel on oluline jälgida, kas eesmärgid tõepoolest tõhusal ja tulemuslikul viisil ka saavutatakse. Samuti on vaja tagada, et tuvastatakse kõik välised arengud, mis võivad nõuda kõnealuste eesmärkide ümberhindamist. Seetõttu tehakse ettepanek luua pilootide väsimust ja tegevust käsitlev tööprogramm. Programm võiks sisaldada andmete kogumist pikaajalises perspektiivis, uute eeskirjade mõju järelevalvet, valdkonnas väsimusega võitlemise tõhususe hindamist ning vajaduse korral eriküsimuste asjus teadusuuringute tegemist. Uuringute teemad võiksid olla järgmised (loetelu ei ole ammendav):
 - ööpäeva soodsal ajal täidetavate üle 13 tunni kestvate tööülesannete mõju;
 - ööpäeva vähem soodsal ajal täidetavate üle 10 tunni kestvate tööülesannete mõju;
 - aklimatiseerumise uurimata seisundis täidetavate üle 11 tunni kestvate tööülesannete mõju meeskonna liikmetele;
 - lendude (>6) suure arvu võimalik mõju meeskonna valvsusele ja
 - vahelduvate ajakavade mõju kumulatiivsetele piirangutele.
10. Käesolev ettepanek koostati jätkuks kahele laiaulatusliku avaliku konsulteerimise voorule liikmesriike, käitajaid ning lennumeeskondade ja salongipersonali liitu esindavate ekspertide rühma toetusel ning konsulteerides kolme sõltumatu teadusekspertiga. Kuigi kõikides küsimustes ei ole olnud võimalik konsensust saavutada, võimaldab see protsess ametil kinnitada, et tema ettepanek kajastab enamiku ekspertide ja asjaomaste sidusrühmade arvamust.

I. Üldist

Taustinfo

11. Käesoleva arvamuse eesmärk on esitada Euroopa Komisjonile ettepanek komisjoni määruse (EÜ) nr XXX/2012 artikli 2 ja 8, II lisa (edaspidi „ARO-osa“) ja III lisa (edaspidi „ORO-osa“) muutmiseks ning abistada komisjoni lennukeid käsitlevas ärilises lennutranspordis lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete rakenduseeskirjade kehtestamisel. Nimetatud eeskirjade koostamise reguleerimisala käsitleb eeskirjade koostamise ülesande OPS.055² pädevusi kirjeldav dokument (ToR), mis on esitatud ameti eeskirjade koostamise programmis 2010–2013 ning mida kirjeldatakse täpsemalt allpool. Lennukitega tehtavad taksolennud, kiirabilennud ja ühe piloodiga lennud ei kuulu käesoleva arvamuse reguleerimisalasse ning neid käsitletakse muudes eeskirjade koostamise ülesannetes (RMT.0346, RMT.0429 ja RMT.0430).
12. Arvamus on vastu võetud vastavalt ameti haldusnõukogu³ väljatöötatud menetlusele kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.
13. Kavandatavates eeskirjades on arvesse võetud Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse arengut kooskõlas algmääruse artikli 2 eesmärkidega. Kavandatavad eeskirjad vastavad ICAO standarditele ja soovituslikele tavadele.
14. Lennu- ja tööaja piirangutele ja puhkeaja nõuetele kehtiv õigusraamistik on sätestatud EL-OPSi Q-alajaos⁴. Ühtlustatud eeskirjade kaudu tagatakse minimaalne ohutustase, kehtestades õiguslikult siduvad miinimumnõuded. Q-alajagu sisaldab ka mitmeid juhtumeid, kus eri liikmesriikides kehtivad erinevad eeskirjad järgmistel põhjustel:
 - sama määruse põhjenduses 7 viidatakse ka nn kaitse taseme säilitamise sättele, mis võimaldab liikmesriikidel säilitada õigusaktid, mis sisaldavad määrusega (EÜ) nr 1899/2006 kehtestatud soodsamaid sätteid, ning säilitada või sõlmida kollektiivlepinguid, mis tagavad parema kaitse kui Q-alajaos esitatud lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete sätted.
 - Määruse (EÜ) nr 1899/2006 põhjenduses 11 rõhutatakse, et liikmesriigid võivad rakendada lennu- ja tööaja piiranguid ja puhkeaja nõudeid käsitlevaid siseriiklikke sätteid tingimusel, et need on väiksemad kui maksimaalsed ja suuremad kui minimaalsed Q-alajaos sätestatud piirangud.
 - Q-alajagu ei sisalda lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete teatud elemente, nimelt lennutöötaja pikendamise sätteid vaheajaga lennutöötaja töttu, lennutöötaja pikendamise sätteid lennuaegse puhkeaja töttu, puhkeaja nõuded, mille kaudu kompenseeritakse meeskonnaliikmetele ajavõõndite erinevus, lühendatud puhkeaja rakendamine ja valveaja sätteid. Nende kohta lubab määruse (EÜ) nr 1899/2006 artikli 8 lõige 4 liikmesriikidel võtta vastu või säilitada sätteid kuni ühenduse eeskirjade kehtestamiseni.
15. Määruse (EÜ) nr 1899/2006 vastuvõtmisel nõudsid Euroopa Parlament ja nõukogu konkreetselt, et amet abistaks komisjoni EL-OPSi Q-alajao suhtes kohaldatavate tehniliste sätete muudatuse regulatiivsete ettepanekute koostamisel.

² [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).

³ Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁴ Komisjoni määruse ((EÜ) nr 859/2008, 20. august 2008, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 seoses õhusõidukiga teostatava ärilise lennutranspordi suhtes kohaldatavate ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuridega) III lisa Q-alajagu, lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.

16. Eeskirjade koostamise ülesande OPS.055 pädevusi kirjeldav dokument avaldati 20. novembril 2009 ning selles nõuti järgmise käsitlemist:
- Q-alajaos määratletud lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete läbivaatamine;
 - EL-OPSi Q-alajaos esitatud nende valdkondade/punktide käsitlemine, millele praegu kohaldatakse siseriiklike sätteid kooskõlas määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõikega 4 (nt pikendatud lennutööaeg suurendatud lennumeeskonna korral, vaheajaga lennutööaeg, ajavööndite läbimine, lühendatud puhke- ja valveaeg);
 - kõikide viimaste asjakohaste üldkättesaadavate teadus- ja/või meditsiiniuuringute ja -hinnangute ja töökogemuse ning samuti Q-alajao kohta arutelude käigus lennuohutuskomisjoni tehtud järelduste, NPA 2009-02 kohta asjakohaste kommentaaride, Q-alajao eranditaotluste käigus omandatud kogemuste, ICAO mis tahes muudetud standardite ja soovitatavate tavade ja rahvusvaheliste arengusuundumuste arvessevõtmine. Eeskätt tuli arvesse võtta ICAO väsimusriski juhtimise süsteemi rakkerühma tulemusi.

Artikli 8 sätted

17. Määruse (EÜ) nr 1899/2006 vastuvõtmisega kehtestas seadusandja III lisa *Õhusõidukiga teostatava äriilise lennutranspordi suhtes kohaldatavad ühised tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid*, mis sisaldab Q-alajagu – lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded. Nimetatud määruse põhjenduses 7 selgitatakse selle eesmärki lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete osas: „*sättestada kõrgetasemelised ühtlustatud ohutusstandardid, sealhulgas lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaeegade kohta*”.
18. Küsimuse keerukus ei lubanud siiski lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete kõikide elementide ühtlustamist saavutada. Euroopa Ühenduse asutamislepingu⁵ artiklis 5 määratletud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtteid järgides võimaldati nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõike 4 alusel liikmesriikidel „*vastu võtta või säilitada*”:
- OPS 1.1105 punktiga 6 – pikendatud lennutööaeg (vaheajaga lennutööaeg);
 - OPS 1.1110 punktiga 1.3 ajavööndite erinevuse kompenseerimine puhkeajaga;
 - OPS 1.1110 punktiga 1.4.1 – lühendatud puhkeaja rakendamine;
 - OPS 1.1115 – lennutööaja pikendamine lennu ajal kasutatava puhkeaja tõttu;
 - OPS 1.1125 punktiga 2.1 – muud valved;
- seonduvaid sätteid seni, kuni kehtestatakse teaduslikul teadmisel ja parimatel tavadel põhinevad ühenduse eeskirjad*”.
19. Eespool loetletud lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete elemendid käsitlevad tegutsemisvajadusi, mis võivad eri liikmesriikides erineda olenevalt nende geograafilisest paiknemisest, lennutranspordi infrastruktuuri liigist jne. Sellist paindlikkust vajatakse ning see ei tohi olla vastuolus *kõrgetasemeliste ohutusstandardite* ühtlustamisega.
20. Algmääruse (edaspidi „*algmäärus*”) põhjenduses 11 soovitatakse „*näha ette ka võimalus saavutada võrdväärne ohutustase muude vahendite abil*”.
- a-Sertifitseerimistingimuste rakendamine
21. Algmääruse artikli 22 lõikes 2 tehakse ettepanek sertifitseerimistingimuste (edaspidi „*sertifitseerimistingimused*”) kohta lennuaja piirangute seadusandliku vahendina. See võimaldab liikmesriikidel kiita heaks tegutsemisvajadusi käsitlevad individuaalsed lahendused.

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

22. Q-alajao raames täielikult ühtlustatud lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete elementide kohta kavandab amet rakenduseeskirjade kogumit. Teiselt poolt kavandab amet eespool loetletud, liikmesriikide endi otsuste kohaste artikli 8 lennu- ja tööaja piirangute elementide kohta sertifitseerimistingimuste kogumit. Nimetatu tugineb liikmesriikide parimate tavade ja teaduspõhimõtete kombinatsioonile.
23. Sertifitseerimistingimuste rakendamine tagab vajaliku paindlikkuse, mida EL-OPSi raames artikli 8 rakendamise kaudu juba tunnustatakse. Lisaks tagatakse selle kaudu palju ühtlasemad tingimused, sest artikli 22 protsessi raames peab amet hindama kõiki kavandatavaid erandeid.

b- Artikli 22 protsess

24. Artikkel 22 võimaldab liikmesriikidel heaks kiita *individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid*, mis erinevad ameti algselt väljastatud spetsifikatsiooniskeemidest. Nimetatud individuaalseid ettepanekuid hindab amet, tuginedes teaduslikule ja meditsiinilisele hindamisele. Liikmesriigid võivad nimetatud individuaalsed skeemid heaks kiita vaid juhul, kui ametil vastuväiteid pole. Kui amet teeb ettepaneku skeeme muuta, tuleb muudatusi liikmesriigiga arutada. Heakskiit antakse, kui kavandatavad muudatused on liikmesriigile vastuvõetavad. Vaid juhul, kui liikmesriik ei nõustu järeldustega, mis amet on individuaalse skeemi kohta teinud, edastatakse küsimus komisjonile, kes otsustab, kas nimetatud skeem vastab algmääruse ohutusnõuetele.
25. Nimetatud individuaalsete lennuaja spetsifikatsiooniskeemide hindamiseks näeb amet ette liikmesriikide, käitajate, lennumeeskondade ja ameti esindajatest koosneva ekspertide komisjoni loomise. Ekspertid valitakse lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete valdkonnas omandatud teaduslike ja meditsiiniteadmiste ja/või töökogemuste alusel.

Teaduslik hindamine

26. Määruse (EÜ) nr 1899/2006 vastuvõtmisel nõudsid Euroopa Parlament ja nõukogu konkreetselt, et EASA teeks Q-alajao [viide määruse (EÜ) nr 3922/91 uue artikli 8 punktile a] kohta teadusliku ja meditsiinilise hindamise ning abistaks komisjoni vajaduse korral regulatiivsete ettepanekute koostamisel:

„Hiljemalt 16. jaanuaril 2009. aastal viib Euroopa Lennuohutusamet läbi III lisa Q-alajao ja vajaduse korral O-alajao nõuete teadusliku ja meditsiinilise hindamise.

Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennuohutusameti loomist, artikli 7 kohaldamist, abistab Euroopa Lennuohutusamet komisjoni III lisa O- ja Q-alajaos toodud kehtivate tehniliste nõuete muutmissettepanekute ettevalmistamisel.“

27. 2007. aasta jaanuaris lõi amet lennuaja piirangute nõuanderühma, kes nõustaks ametit järgmistes küsimustes:
- sidusrühmade vaheliste Q-alajao sätete asjus tekkinud lahkarvamuste mis tahes põhiküsimuste määratlemine;
 - ekspertide komisjonile esitatavate pakkumise pädevustingimuste, sh erapooletute küsimuste, nõustaja aruandluse meetodi ja sageduse ning lõpparuande vormingu väljatöötamine;
 - kriteeriumide kehtestamine, mis tagab ekspertide valimisel sõltumatuse, oskusteabega seonduva pädevuse ja professionaalsuse kõrgeimate standardite järgimise;
 - eespool esitatud valikukriteeriumide alusel sobiva nõustaja valimine, kes teeks uuringu kooskõlas pädevustingimustega;
 - uuringu järelevalve.

28. 11. novembril 2008 lõpetasid lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete teadusekspertid nimetatud hindamise ja esitasid ametile aruande, mis on tuntud Moebuse aruande nime all. Seonduv aruanne sisaldas mitmesuguseid järeldusi, mida võib üldsõnaliselt kirjeldada kui soovitusi, ettevaatusabinõusid, nõuandeid, suuniseid, küsimusi ja vajadust teha edaspidi läbivaatamisi või sihtotstarbelisi uuringuid. Nimetatud aruanne tekitas arutelusid eri huvigruppides, kes väljendasid järelduste kohta vasturääkivaid arvamusi.
29. NPA 2010-14 väljatöötamisel vaatas ameti loodud õigusloomerühm läbi lisaks Moebuse aruandele ka mitmed asjakohased üldkättesaadavad teadusuuringud⁶. Pärast sidusrühmade palvet hinnati teaduslikult ka avaliku konsulteerimise protsessis kolme sõltumatu teaduseksperti toetusel NPA 2010-14 sätteid.
30. Esitatud teadusekspertiisi analüüsi ajal on siiski üha enam selgunud, et lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete mis tahes skeemi kirjanduspõhisel teaduslikul läbivaatusel on oma piirangud. Moebuse aruande kriitiline läbivaatamine on juba näidanud, et eri puhkeajanõuete kontekstis toimunud õnnetuste või intsidentide andmete statistilisest analüüsist tulenevad järeldused ei pruugi kehtida Euroopa lennundussektoris, kus on pidevalt olnud kindlad puhkeaja nõuded.
31. Lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete eri osade tugeva omavahelise seose tõttu on võimatu enne nende kehtestamist uut eeskirjade kogumit kvantitatiivselt hinnata. Inimeste puhul on väsimus väga keeruline nähtus. Seetõttu ei saa kohe, kui hinnatud skeemi (s.t puhkenõuded) alusparameetrid erinevad uuringu tegevuskeskkonnast, võtta täpseid kvantitatiivseid soovitusi sõnasõnaliselt. Järelikult saab kirjanduspõhist teaduslikku läbivaatamist kasutada vaid arengusuundumuste määramiseks ja probleemsete valdkondade esiletõstmiseks, kuid mitte lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete peamiste elementide miinimumide või maksimumide ettekirjutamiseks.
32. Sellele vaatamata oleks täielik teadusuuring, sh tegevusvaldkonnas andmete kogumine, siiski kasulik, et teha lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete konkreetse elemendi mõju kohta usaldusväärseid järeldusi. Sellise uuringu kaudu suudetaks tähenduslikud tulemused tagada vaid juhul, kui uuring on *ex-post* (järeluuring). Enne sellise uuringu alustamist tuleks uus eeskiri täies ulatuses kasutusele võtta. Käesoleva arvamuseregulatiivse mõju hindamine arendab edasi ettepanekut luua õhusõidukite meeskonna väsimust ja tegevust käsitlev tööprogramm, et vaadata läbi soovitatud sätete tõhusus.

II. Konsultatsioonid

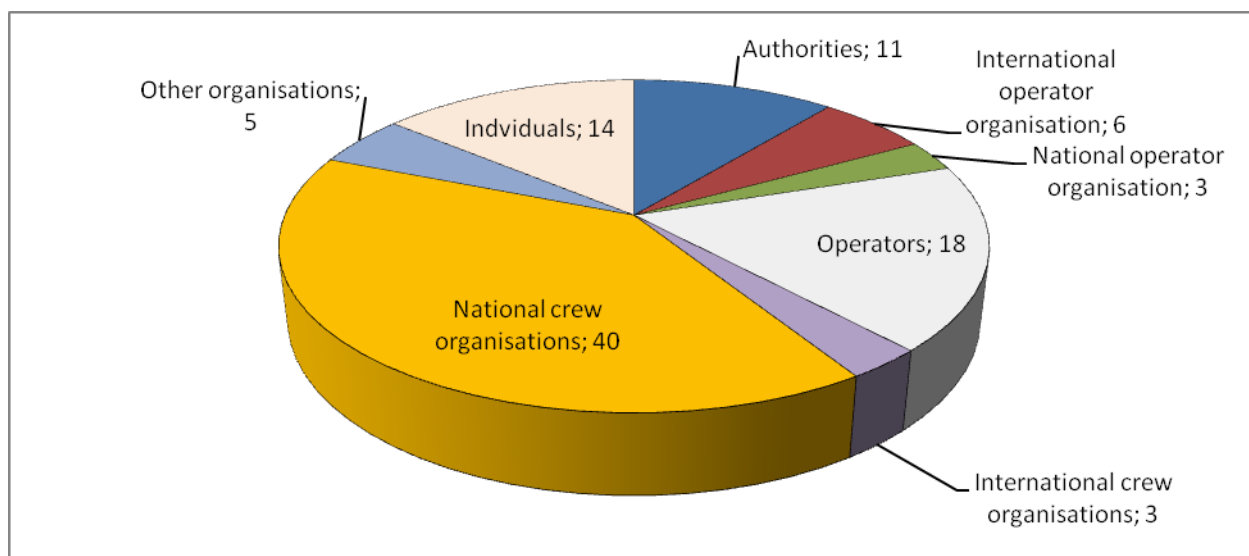
33. Käesolev arvamus tugineb muudatusettepaneku teatele (NPA)2010-14⁷, mis sisaldas komisjoni määruse (millega kehtestatakse rakenduseeskirjad lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete kohta lennukitega teostatud ärilises lennutranspordis) muudatust käsitleva arvamusprojekti, mis avaldati ameti veebilehel 20. detsembril 2010.
34. Tähtajaks, st 20. märtsiks 2011 laekus ametile eraisikutelt ja organisatsioonidelt, sh riiklikelt ametiasutustelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraettevõtetest 49 819 märkust.
35. Kõik NPA 2010-14 raames laekunud märkused vaadati läbi, analüüsiti, pidades silmas olulisust kavandatavate muudatuste suhtes, ja tehti eeskirjade punktide kaupa kokkuvõtted. Märkuste kokkuvõtted, seonduvad vastused ja kavandatav eeskirja muudetud tekst esitati märkuste vastusdokumendis (CRD).
36. Märkuste vastusdokumendi eelnõu arutati töörühmaga 2011. aasta aprillist 2011. aasta novembrini peetud seitsmel koosolekul. Töörühm koostati esialgse õigusloomerühma põhjal, arvestades eri sidusrühmi esindavate liikmete jaotust. Ühele koosolekule kutsuti

⁶ Loetletud käesoleva arvamuseregulatiivse mõju hindamise punktis 9.1 – *Bibliograafia*.

⁷ Vt eeskirjade koostamise arhiiv: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

tulemusi esitama kolm sõltumatut teadlast, kellega amet oli sõlminud NPA 2010-14 teatud elementide kohta märkuste esitamiseks allhankelepingud.

37. Riiklike lennuametite nõuandekomitee (AGNA) erikoosolekul, mis korraldati 24. oktoobril 2011 vastavalt eeskirjade koostamise menetluse artiklile 7, esitasid riiklikud lennuametid (NAA) ametile juhised järgmise 12 punkti kohta:
- maksimaalne lubatud päevane lennutööaeg päeva kõige soodsamal ajal;
 - maksimaalne lubatud päevane lennutööaeg öösel;
 - vajadus säilitada 1tunniline lennutööaja pikendus, seda maksimaalsesse põhilennutööaega integreerimata;
 - maksimaalse päevas lubatud lennutööaja vähendamine enam kui 6 lennu korral (lisaks Q-alajaos sätestatule);
 - ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku (WOCL) mõju lennuaegse puhkeaja tõttu toimuvale lennutööaja pikendamisele;
 - lendude arvu mõju lennuaegse puhkeaja tõttu toimuvale lennutööaja pikendamisele;
 - võimalus kasutada lennuaegsel puhkeajal turistiklassi istmeid;
 - vajadus kehtestada iga 14 päeva järel kogu tööajale lisapiirang kumulatiivse väsimuse leevendamiseks;
 - pikema taastumisotstarbelise puhkeaja vajadus ebakorrapärase tööaja struktuuri kompenseerimiseks;
 - lühendatud puhkeaja sätete lisandväärtus võrreldes vaheajaga lennutööajaga;
 - koduse valveaja maksimaalne kestus ja seonduvad leevendavad meetmed;
 - käesolevasse ettepanekusse tegevuspaindlikkuse vajaduse parim integreerimisviis.
38. Pärast ulatuslikku konsulteerimist ametiasutuste, liitude ja käitajatega avaldati 18. jaanuaril 2012 ameti veebilehel märkuste vastusdokument ning ühtlasi kõikide märkusi teinud isikute ja/või organisatsioonide loetelu ning ka vastusdokumendi märkused. Reageerimisperiod lõppes 19. märtsil 2012.
39. Ametile laekus märkuste vastusdokumendi kohta reaktsioone 100 isikult, kelle seas oli riikide lennuameteid, organisatsioone ja eraisikuid. Reageerimiste ülevaade esitatud alljärgnevatel joonistel. Lisaks pidas amet 15. ja 16. mail 2012 töörühmaga koosoleku, kus arutati märkuste vastusdokumendile reageeringutest erilist muret tekitanud küsimusi.



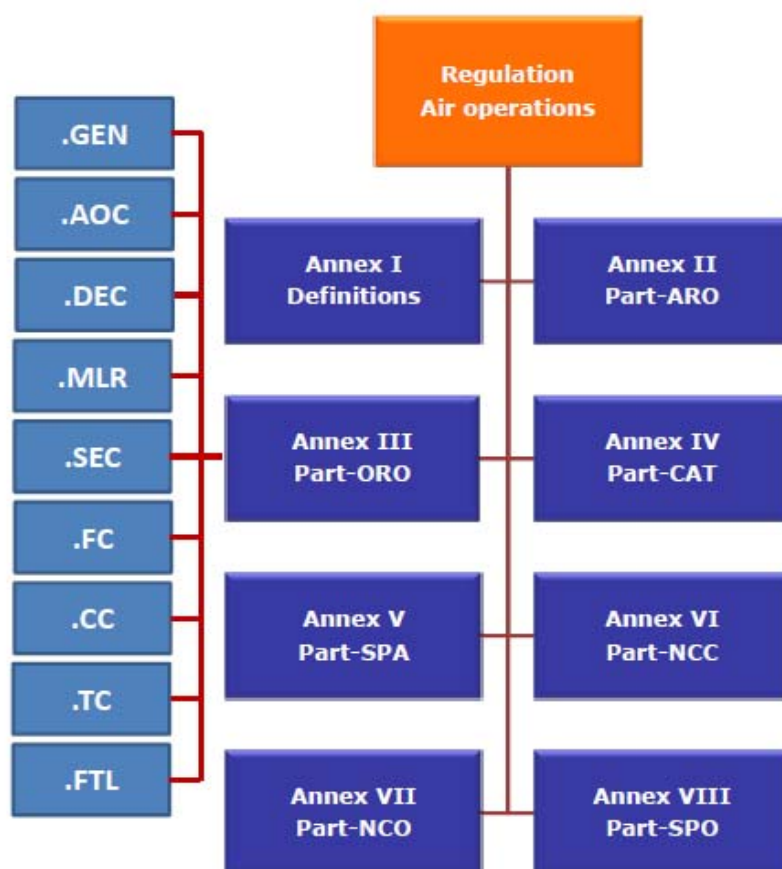
Other organisations	Muud organisatsioonid
Individuals	Üksikisikud
Authorities	Ametiasutused
International operator organisation	Rahvusvaheline käitajate organisatsioon
National operator organisation	Riiklik käitajate organisatsioon
Operators	Käitajad
International crew organisations	Rahvusvahelised meeskondade liidud
National crew organisations	Riiklikud meeskondade liidud

III. Arvamuse sisu ja eeskirja ettepaneku struktuur

40. Arvamus koosneb järgmistest dokumentidest:

- lennutegevuse üldmääruse muudatus;
- III lisa lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete uus alajagu, ORO-osa (nõuded organisatsioonidele);
- jaotise 1 muudatus – käitajate sertifitseerimine, II lisa OPS-alajagu (lennutegevus), ARO-osa (nõuded asutustele).

41. Alljärgnev tabel annab ülevaate lennutegevuse määruse lisadest.



	Regulation Air operations	Lennutegevuse määrus			
GEN	Annex I Definitions	I lisa Mõisted	Annex II Part-ARO	II lisa ARO-osa	
AOC	Annex III Part-ORO	III lisa ORO-osa	Annex IV Part-CAT	IV lisa CAT-osa	
DEC	Annex V Part-SPA	V lisa SPA-osa	Annex VI Part-NCC	VI lisa NCC-osa	
MLR	Annex VII Part-NCO	VII lisa NCO-osa	Annex VIII Part-SPO	VIII lisa SPO-osa	
SEC					
FC					
CC					
TC					
FTL					

42. Rakenduseeskirjade regulatiivsed ettepanekud, millega kehtestatakse lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded lennukitega teostatud ärilises lennutranspordis, sisalduvad komisjoni määruse (EÜ) nr XXX/2012 III lisa (ORO-osa) lennu- ja tööaja piirangute alajaos.

Lennutegevuse üldmäärus

43. Lennutegevuse üldmääruses sätestatakse lisade (sellega hõlmatud osade) üldine kohaldatavus ning kavandatakse üleminekumeetmed teatud tegevuste (nt lennukitega tehtavad taksolennud, kiirabilennud ja ühe piloodiga lennud) väljajätmisega. Muutmismäärusena koostatud üldmäärus tugineb algele OPS-üldmäärusele, mille on EASA komitee ärilise lennutranspordi paketi kinnitanud (arvamus 04/2011)⁸, see sisaldab taksolendude määratlust ning selles täpsustatakse määruse muudatuse jõustumise kuupäev.

FTL-alajagu, 1. jaotis, Üldist

44. FLT-alajaoga, III lisa (ORO-osa) 1. jaotisega nähakse ette üldnõuded. Praegu kehtivad need vaid ärilisele lennutranspordi tegevustele. Järgmiste eeskirjade koostamise ülesannete raames vaadatakse nimetatud sätete sisu läbi, et kaaluda nende kohaldatavust teistele tegevuse liikidele. Käesoleva jaotise rakenduseeskirjades
- kirjeldatakse määruse reguleerimisala;
 - määratletakse sagedamini kasutatavad mõisted ja väljendid;
 - täpsustatakse käitajate ja meeskonnaliikmete ülesanded;
 - püstitatakse väsimusriski juhtimise (FRM) eesmärgid ja määratakse selle sisu.

FTL-alajagu, 2. jaotis, Ärilises lennutranspordis tegutsev käitaja

45. FLT-alajagu, III lisa (ORO-osa) 2. jaotis sisaldab ärilises lennutranspordis tegutsevaile käitajatele kehtivaid sätteid. Käesolevas jaotises kirjeldatakse ärilises lennutranspordis tegutsevatele käitajatele mõeldud lennuaja spetsifikatsiooniskeemide (mis on tegevuse liigi/liikide suhtes asjakohased) rakendamise ja säilitamise kohustust. Enne nende kehtestamist peab pädev asutus nimetatud lennuaja spetsifikatsiooniskeemid heaks kiitma.
46. Algmääruse ja ORO.FTL-alajaoga vastavusseviimiseks võivad käitajad rakendada ameti väljastatud kehtivaid sertifitseerimistingimusi. Individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi loomisel on erand nendest sertifitseerimistingimustest algmääruse artikli 22 lõike 2 alusel võimalik vaid siis, kui käitaja tagab pädevale asutusele hinnangu, milles näidatakse, et algmääruse ja käesoleva alajao nõuded on täidetud.

⁸ [Lennutegevuse määruse eelnõu.](#)

47. Käesolevas jaotises määratletakse lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete elemendid EL-OPSi loetletu Q-alajao tähenduses:
- põhibaas;
 - lennutööaeg (FDP) ilma selle pikendamiseta;
 - võimalus lubada lennumeeskonnal ja salongipersonalil ilmuda tööle eri ajal;
 - tingimused, mille kohaselt võib lennutööaega pikendada, ning selliste pikendamiste piirangud, sh võimalus pikendada lennutööaega maapealse vaheaja tõttu;
 - lennutundide ja tööaja kumulatiivsed piirangud;
 - valvesolek;
 - puhkeaeg;
 - lennumeeskonna toitlustamise tagamise viis;
 - andmete säilitamise nõuded.

II lisa osa, Lennutegevust käsitlevate asutuste nõuded, OPS-alajagu, Lennutegevus

48. ARO-osa muudatuse ettepanekus soovitatakse lisada kaks uut artiklit, mis käsitleks järgmist:
- ärilises lennutranspordis tegutsevate käitajate kavandatavate individuaalsete lennuaja spetsifikatsiooniskeemide heakskiit;
 - kõikide järelevalvealuste ärilises lennutranspordis tegutsevate käitajate jaoks vahelduvate ajakavade määratlemine kas nn varajase või hilise liigina.

Sertifitseerimistingimuste eelnõu FTL1, äriplaneet lennukitransport – regulaar- ja tellimislennud

49. Lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete mitmed aspektid jäeti nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõike 4 alusel liikmesriikide endi otsustada. Nimetatud elemendid kehtestati otsuse 201X/XXX/R eelnõus (sertifitseerimistingimuste osa FTL 1) ning need kajastavad liikmesriikide parimaid tavasid ja töökogemust, võttes arvesse teaduspõhimõtteid ja teadmisi. Need aspektid on järgmised:
- lennutööaeg – järjestikuse öise tööaja eritingimused;
 - lennutööaeg – lennutööaja pikendamine ilma lennuaegse puhkeajata;
 - lennutööaeg – lennutööaja pikendamine lennuaegse puhkeaja tõttu;
 - vaheajaga lennutööaeg;
 - valveaja eri viisid;
 - minimaalne puhkeaeg vahelduvate ajakavade kompenseerimiseks;
 - minimaalne puhkeaeg ajavõõndite erinevuse kompenseerimiseks;
 - lühendatud puhkus.
50. Rakenduseeskirjade väsimusevastastest kaitsemeetmetest täieliku ülevaate pakkumiseks avaldatakse ameti veebilehel otsuse eelnõu, mis sisaldab sertifitseerimistingimusi, nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ja juhendmaterjale. Kavandatavate rakenduseeskirjade kogu olulisust lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete mõnede aspektide suhtes on võimalik mõista vaid vastavate sertifitseerimistingimuste kontekstis.

IV. Ülevaade märkustest ja eeskirjade selgitus

Üldist

Ulatus

51. Üldmääruse kohta esitatud märkustes keskenduti taksolendude väljajätmisele ja sellise tegevuse ulatusele.
52. Üldmääruses esitatud taksolendude määratlusega juurutatakse järgmised kaks tingimust, millele ärilise lennutranspordi tegevus peab vastama, et lennuk klassifitseeritaks taksolendude mõistes rakendatavaks:
 - tellimuslend, mis ei ole liinilend;
 - lend sooritatakse lennukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 19 või väiksem.

Käesolevas arvamus sisalduv rakenduseeskirjade eelnõu ja vastav sertifitseerimistingimus 1 taksolendudele ei kehti. Siiski leidsid mõned sidusrühmad, et taksolendudele peaks kehtima samad eeskirjad mis Q-alajao kohasele ärilisele lennutranspordile.

53. Samuti ei kuulu käesoleva arvamuse reguleerimisalasse ühe piloodiga lennud, kiirabilennud lennukitega ja kopterilennud ning neid käsitletakse eraldiseisvates eeskirjade kehtestamise ülesannetes, nagu on märgitud ameti 2012–2015 eeskirjade koostamise programmis⁹.
54. Seni väljajäetud tegevuste rakenduseeskirjad, sertifitseerimistingimused, nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjalid avaldatakse vajaduse korral hiljem eeskirjade kehtestamise ülesannete RMT.0346, RMT.0429 ja RMT.0430 tulemusena.

Üleminekumeetmed

55. Mõned sidusrühmad on soovitanud üleminekumeetmetena loobumissätet¹⁰. Juhul kui jõustumise ja kohaldamise vaheline aeg on piisavalt pikk, et anda käitajaile võimalus uute nõuetega kohaneda, arvab amet, et sobivam on üleminekumeede, mille korral on kohaldamise kuupäev üks aasta pärast jõustumist. Võttes arvesse võimalikku suuremat kulude negatiivset mõju tellimuslendude käitajaile, nagu tuvastati käesoleva arvamuse regulatiivse mõju hindamises, soovitab amet, et liikmesriigid võivad loobumissätet kasutades otsustada, et viivitavad lennutööaja võimaliku pikendamise (lennuaegse puhkeaja tõttu) tingimusi kirjeldava punkti kohaldamisega veel ühe aasta.

Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid

56. FTL-alajao 2. jaotis, ärilises lennutranspordis tegutsevad käitajad, sisaldab ärilises lennutranspordis tegutsevaile käitajaile kohustust rakendada ja hoida käigus lennuaja spetsifikatsiooniskeeme, mis on vastava tegevusliigi (tegevusliikide) jaoks asjakohased. Enne lennuaja spetsifikatsiooniskeemide kehtestamist peab pädev asutus need heaks kiitma.
57. Oma tegevuse vastavusse viimiseks algmääruse ja käesoleva alajaoga võivad käitajad kohaldada ameti väljastatud kehtivaid sertifitseerimistingimusi. Üksiklennuaja spetsifikatsiooniskeemi loomisel võib algmääruse artikli 22 lõike 2 alusel sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduda vaid juhul, kui käitaja esitab pädevale

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

¹⁰ Loobumissäte on üleminekumeede, mis annab liikmesriigile võimaluse konkreetse sätte rakendamiskuupäeva õigusaktiga ettenähtud konkreetse tähtpäevani edasi lükata.

asutusele hinnangu, milles näidatakse, et algmääruse ja käesoleva alajao nõuded on täidetud.

58. 2. jaotises töötatakse välja lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete peamised elemendid EL-OPSi Q-alajao tähenduses.
59. Kavandatakse II lisa – komisjoni määruse eelnõu lennutegevuse kohta, lennutegevust käsitlevate asutuste nõuded (ARO-osa) – OPSi järgmisi muudatusi:
- pädev asutus kiidab käitajate kavandatavad lennuaja spetsifikatsiooniskeemid heaks, kui tõendatakse vastavust käesolevale määrusele;
 - pädev asutus rakendab algmääruse artiklis 22 kehtestatud korda siis, kui lennuaja spetsifikatsiooniskeem erineb ameti väljastatud kehtivatest sertifitseerimistingimustest;
 - pädev asutus määratleb vahelduvad ajakavad kas nn varajase või hilise liigina kõikide järelevalvealuste ärilises lennutranspordis tegutsevate käitajate jaoks.

Tehnilised nõuded

Mõisted

60. Sidusrühmade märkuste järgselt kavandatakse rakenduseeskirjade selguse parandamise huvides teatud mõistete täpsustamist ja täiendavate mõistete kaasamist.
61. Mõisted on esitatud FTL-alajao 1. jaotises Üldist. Need kehtivad kõikidele käitajatele.
62. Mõiste **aklimatiseerumine** tähendab, et meeskonnaliige jääb aklimatiseeruma 48 tunniks pärast väljumist Q-alajao tähenduses, kuid põhibaasi ajale viitamise asemel viidatakse uuele mõistele „viiteaeg”. Aklimatiseerumise edasist seisukorda kirjeldatakse tabelis, võttes arvesse asjaolu, et meeskonnaliige võib kas veel aklimatiseeruda väljumisriigi kohaliku ajavööndiga, aklimatiseeruda sihtkoha ajavööndiga või viibida aklimatiseerumise teadmata vahemikus, mil nn keha sisemine kell on väljumisriigi kohaliku aja ja sihtkoha kohaliku aja vahel.
63. Sidusrühmade märkuste järgselt juurutati uus **viiteaja** mõiste, et lihtsustada maksimaalse lennutööaja arvutamist selle meeskonna korral, kes liitub naabruskonna ajavöönditega aklimatiseerunud meeskonnaliikmetega.
64. Juurutati ka järgmised täiendavad mõisted:
- **majutus** – kasutatakse miinimumstandardite määramiseks ruumide puhul, mida meeskonnaliikmetele tuleb pakkuda lennujaamavalve ja vaheajaga lennutööaja puhul;
 - **töötav meeskonnaliige** – kasutatakse rakenduseeskirjades kumulatiivsete lennu- ja tööaja piirangute korral;
 - **puhkevõimalused** – määratletakse lennu ajal kasutatava puhkeaja otstarbel meeskonnaliikmetele pakutava mugavuse miinimumkriteeriumid ja eesmärk;
 - **lend** – selgitatakse, et start ja maandumine peavad lendamistegevusse kuuluma, et see lennuna arvesse läheks;
 - **sobiv majutus** – kasutatakse nende ruumide miinimumstandardite määramiseks, mida tuleb meeskonnaliikmetele teatud tingimustel pakkuda vaheajaga lennutööaja puhul ja põhibaasi miinimumpuhkuse puhul kahe lennu vahel, mis läbivad enam kui nelja ajavööndit.
- Kõik need välistavad mitmetimõistetavuse ning seega paraneb ka ühtlustamise tase.
65. Lisatud on kolm mõistet, et korralikult selgitada täiendavaid puhkenõudeid, millega kompenseeritakse ajavööndite läbimist hõlmav töö või päeva kõige ebasoodsamal ajal töö tegemise kumuleeruv mõju:
- **läbimine idast läände ja läänest idasse** – viitab rotatsioonile, mille puhul läbitakse mitmeid ajavööndeid vastassuunas;

- **rotatsioon** – viitab mitmele järjestikustele tööajale, lennutööajale ja puhkeajale väljaspool põhibaasi. Nimetatud mõisteid vajatakse selliste puhkenõuete ja käitaja ülesannete mõistmiseks, mis kaasnevad mitmete ajavööndite läbimist hõlmava lennutegevusega;
 - **vahelduvad ajakavad** – viitab nendele juhtudele, mil lennutööaeg või lennutööaegade kombinatsioon katkestab meeskonnaliikme unevõimaluse optimaalse uneaja jooksul.
66. Sidusrühmade märkuste järgselt juurutati vahelduvate ajakavade mõistega seoses vahelduvate ajakavade **varajane liik** ja **hiline liik**. Vastusdokumendis kasutusel olevad varajase alustamise, hilise lõpetamise ja öise tööaja mõisted tuginevad Ühendkuningriigi õhusõidukite meeskondade kohta tehtud uuringutest saadud tulemustele. Üks nimetatud uuringute autoritest¹¹ tunnistas, et varasuse ja hilisuse mõistega seonduvad kultuurilised erinevused võivad vajada teatud korrigeerimist Euroopa muudes riikides kasutusel olevate mõistete kontekstis. Uue käsitusviisi raames nõutakse liikmesriikidelt selle kindlaksmääramist, kas kõikide järelevalvealuste ärilises lennutranspordis tegutsevate käitajate vahelduvad ajakavad on varajast või hilist liiki (vt ka punkti 145).
67. Esialgu kavandatud ajavahemikud säilitatakse hilist liiki vahelduvate ajakavade puhul. Võrreldes muutumatuks jäävate mõistetega hilist liiki vahelduvate ajakavade puhul, kui liikmesriik on oma käitajaile valinud varast liiki vahelduvad ajakavad, peetakse kell 23.00 lõppevat lennutööaega juba hiliseks lõpetamiseks. Sama loogikat järgides lõpeb ajavahemik, mille jooksul lennutööaeg on varajase algusega, 6.59 asemel kell 5.59. Öise tööaja mõiste on nii varajase kui ka hilise liigi puhul sama.
68. **Valveaja** sätteid liikmesriigid praegu alles reguleerivad. Lisatud kolm mõistet seonduvad valveaja sätetega ning tuginevad liikmesriikide parimatele tavadele või arendavad valveaja mõistet edasi Q-alajao tähenduses:
- **tööaeg lennujaamas** – viitab ülesande vastuvõtmise mõistes kohese valmisoleku seisundile;
 - **reserv** – viitab seisundile, mille jooksul meeskonnaliige on valmis ülesannet vastu võtma vähemalt 10tunnise etteteatamisajaga;
 - mõistet **valveaeg**, mis tuleneb algselt Q-alajaost, on täpsustatud ja selle raames tehakse nüüd vahet, kas valveaeg kuulub lennujaamavalve alla või mitte.
69. Viimasena on sellise tegevuse kohta tulevase eeskirjade koostamise ülesande eel lisatud **ülisuure käitamislulatusega lendude (ULR)** mõiste.

Käitaja ülesanded

70. Osas ORO.FTL.110 viidatud käitaja ülesanded tulenevad kas otse Q-alajao käitajate ülesannete punktist või kaudselt Q-alajaos esitatud käitajatele suunatud nõuetest.

Meeskonnaliikme ülesanded

71. Meeskonnaliikme kohustus õhusõidukis tööülesannete täitmisest loobuda, kui ta teab või kahtlustab, et ta on väsinud algmääruse IV lisa punkti 7.f ja 7.g tähenduses, on juba esitatud määruse (EÜ) nr XXX/2012 osas CAT.GEN.MPA.100. Viide sellele punktile lisati täiendavalt 1. jaotisse, tõstes esile, et meeskonnaliikmed peavad puhkamiseks optimaalselt võimalusi ja ruume kasutama ning puhkeajaga nõuetekohaselt kavandama ja kasutama.

Väsimusriski juhtimine (FRM)

¹¹ [Vastusdokument 2010-14](#) Appendix III. Scientists Reports: 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.

72. ICAO on väsimusriski juhtimise süsteemi määratlenud järgmiselt: *andmepõhine väsimusega seonduvate ohutusriskide pideva järelevalve ja juhtimise viis, tuginedes teaduslikele põhimõtetele ja -teadmistele ning samuti töökogemusele, mille eesmärk on tagada, et asjaomane personal töötab valvsuse piisavat taset järgides*. Käitajatele suunatud ICAO väsimusriski juhtimise süsteemi käsiraamatu kohaselt rakendatakse väsimusriski juhtimise puhul ohutusjuhtimise põhimõtteid ja protsesse ning otsitakse ennetavalt võimalusi, kuidas parandada tegevusprotsesse ja vähendada riske ning samuti tuvastada puudujääke ja negatiivset mõju. Väsimusriski juhtimise struktuur modelleeriti ohutusjuhtimise süsteemi (SMS) raamistiku järgi.
73. Määruse (EÜ) nr XXX/2012 osa ORO.GEN.200 sisaldab integreeritud juhtimise süsteemi nõuet. Amet on seisukohal, et väsimusriski juhtimine tuleks integreerida organisatsiooni juhtimissüsteemi ohutusjuhtimise süsteemi lahutamatu osana. Seda vaatenurka käsitletakse osas ORO.FTL.120. Selles punktis kirjeldatakse väsimusriski juhtimise eesmärki, nimelt vastavuse tagamist algmääruse IV lisa punktide 7.f, 7.g ja 8.f olulistele nõuetele. Vajaduse korral kirjeldatakse väsimusriski juhtimist lennutegevuskäsiraamatus. Väsimusriski juhtimist ja selle osi käsitlevad nõuded on kooskõlas ICAO vastava lisaga 6.
74. Väsimusriski juhtimist käsitlev selgesõnaline nõue on esitatud osas ORO.FTL.210, FLT-alajao 2. jaotises. Väsimusriski juhtimine on kohustuslik, kui käitaja soovib määrata aklimatiseerumise teadmata vahemikus viibivate meeskonnaliikmetele maksimaalse 12tunnise lennutööaja ning eelnõu CS.FTL.1.235 punkti 3 kohaselt on lubatud kasutada lühendatud puhkeaega vaid väsimusriski juhtimise raames. Eelnõu CS.FTL.1.235 punkti 2 alapunktis a soovitatakse tungivalt käitajail teha järelevalvet selle üle, kuidas rotatsioon ja selle kombinatsioonid mõjutavad meeskonna väsimust ning eelnõu AMC1 ORO.FTL.110 punktis b soovitatakse käitajail aktiivselt juhtida üle 10 tunni kestvat lennutööaega, mis kattub ajavahemikuga 22.00–4.00 või ületab seda.
75. Väsimusriski juhtimise rakendamist siiski julgustatakse ning väsimusriski juhtimine võib osutuda ka kasulikuks vahendiks, mille alusel tõendada vastavust ORO.FTL.110, eelkõige selle alapunktis b sätestatud kohustustele. Selles punktiga kohustatakse käitajaid tagama lennutööaja planeerimine nii, et meeskonnaliikmed oleksid võimalikult vähe väsinud ja saaksid kõigis oludes töötada rahuldavat ohutustaset järgides.

Väsimuse juhtimise koolitus

76. Kooskõlas teaduslike soovustega¹² on jaotises 2 uus nõue, mille järgi peavad ärilise lennutranspordi käitajad korraldama meeskonnaliikmetele, töögraafikuid koostavatele ja asjaomastele juhtivtöötajatele väsimuse juhtimise alg- ja korduvkoolitust. Selle meetme abil peaks ohutus eeldatavasti paranema isegi tegevuse korral, mis on ettenähtud lennuja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuetega täielikus kooskõlas, sest väsimuse juhtimise koolitus suurendab kogu ärilise lennutranspordi käitajate juhtimisstruktuuris teadlikkust väsimuse ohtlikkusest.

Põhibaas

77. Käitaja kohustus määrata igale meeskonnaliikmele põhibaas tuleneb Q-alajaost ning seda käsitletakse ka osas ORO.FTL.200. Ei põhibaasi asukoha mõiste ega käesolevad rakenduseeskirjad ei täpsusta, kas põhibaas peaks olema üks lennujaamaga asukoht. Kuna suur osa käitajaid kasutab kindlasti ühe lennujaamaga asukoha põhibaasi mõistet, viidatakse sertifitseerimistingimuste FTL.1.200 eelnõu sätetes probleemile, et põhibaasi muutmine ja enam kui ühest lennujaamast tegutsemine mitmeid lennujaamu sisaldava süsteemi raames tekitab täiendavat väsimust, ning täpsustatakse, et põhibaas peaks olema üks lennujaamaga asukoht, mis on määratud võimalikult alalisena. Põhibaasi muutmise korral nähakse sertifitseerimistingimuste eelnõus ette pikendatud

¹² [Vastusdokument 2010-14](#) Appendix III. Scientists Reports: 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.

taastumisotstarbelise puhkuse pikendamine enne töö alustamist uues põhibaasis, seda üks kord 72 tunnis, mis sisaldab 3 kohalikku ööd. Sisse arvestatakse ka reisimise aeg vana ja uue põhibaasi vahel. Seetõttu nõutakse, et eelmise ja uue põhibaasi vahel reisimise aeg on kas töökohale mineku või lennutööaeg.

78. Siiski teadvustatakse seadusandliku vahendi valikuna teatud käitajate vajadust kasutada mitmeid lennujaamu sisaldavat süsteemi põhibaasina. Selle sätte kaasamine sertifitseerimistingimustesse tagab paindlikkuse algmääruse artiklis 22.2 kirjeldatud erinemisprotsessi kaudu.

Lennutööaeg (FDP)

a-Maksimaalne lennutööaeg – tabelite kasutamine

79. Aklimatiseerunud meeskonnaliikmete maksimaalne põhilennutööaeg on esitatud tabelis, mida on lihtne rakendada. Maksimaalse lennutööaja täpsustamine tabelites välistab mitmetimõistetavuse meeskonnaliikmete ja muu personali jaoks, kelle igapäevase tegevuse määrab sellise õigusakti punkti tõlgendamine, mis kirjeldab mitme muutujaga valemit: nimelt lennutööaja vähendamine ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku rakendamise tõttu ja lennutööaja vähendamine lendude arvu tõttu. Seda lähenemisviisi toetab suurem osa sidusrühmi.

b-Maksimaalne lennutööaeg – põhiväärtused

80. Nimetatud tabelis esitatud põhilennutööaja väärtused on tuletatud Q-alajaost. Kuigi lennutööaja põhiväärtus 13 tundi, mis algab päeva kõige soodsamal ajal, oli Q-alajao koostamise protsessi käigus toimunud ühiskondlike läbirääkimiste esialgne tulemus, on sel ka teaduslik alus¹³. Selle valdkonna teaduskirjanduses on ka viited, kus kinnitatakse, et 14tunnise kestusega lennutööaeg päeva kõige soodsamal ajal on ohutu. Enamik sihtrühmi toetab 13tunnist põhiväärtust.

c- Lennutööaja vähendamine ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku tõttu ja lendude arvu tõttu

81. NPA 2010-14 teadusliku läbivaatamise¹⁴ käigus pakuti ajavahemiku pikendamist öötunde ületava lennutegevuse korral. Nimetatud soovitus järgiti ja see kajastub maksimaalse põhilennutööaja tabelis. Pikendati ajavahemikku, mille maksimaalne põhiväärtus piirdub 11 tunniga. Nüüd ületab see 12tunnise ajavahemiku kella 17.00 ja 5.00 vahel. Maksimaalset põhilennutööaega kõige ebasoodsamate alustamisaegade korral pikendati järkjärgult, et saavutada 13tunnine maksimum, kui alustamisaeg on kella 6.00 ja 13.29 vahel. Maksimaalset lennutööaega alustamisajaga kella 13.30 ja 16.59 vahel aga järkjärgult vähendati.
82. Kasutades Q-alajao tuntud lähenemisviisi lühendab maksimaalse põhilennutööaja tabel maksimaalset lennutööaega 30 minuti võrra iga lennu kohta pärast kolmandat lendu. Kuigi teaduskirjanduse läbivaatuse käigus ei esitatud täpseid väärtusi, mida võiks käsitleda neljanda lennu mõjuna väsimusele, teeb amet ettepaneku kuni uute teadusuuringute tegemiseni jätkata lennu 30minutilist lühendamist pärast kuuendat lendu, et saavutada lennutööaja minimaalne maksimum 9 tundi. Praeguste sätete parandamist lendude lühendamise osas toetab suurem osa sihtrühmi.

d-Lennutööaja tabel aklimatiseerumata meeskonnale

¹³ [Vastusdokument 2010-14](#) Appendix III. Scientists Reports: 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.

¹⁴ [Vastusdokument 2010-14](#) Appendix III. Scientists Reports: 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.

83. Teises tabelis sätestatakse maksimaalne päevane lennutööaeg aklimatiseerumise teadmata vahemikus viibivatele meeskonnaliikmetele. Piirang on 11 tundi 2 lennutegevuse puhul (nagu aklimatiseerunud meeskonnaliikmete tabeliski), pärast kolmandat lendu rakendatakse 30minutilist lühendamist lennu kohta. Selline 11tunnine piirang tugineb eeldusele, et meeskonnaliige võib tõenäoliselt alustada määratud lennutööaega päeva kõige ebasoodsamal ajal kooskõlas tema enda nn keha sisemise kellaga.
84. Kolmandas tabelis sätestatakse aklimatiseerumise teadmata vahemikus viibivate meeskonnaliikmete maksimaalne lennutööaeg 12 tundi, kui tegevus toimub väsimusriski juhtimise järelevalve all. Nimetatud tugineb loogikale, et olenevalt tegevuse eritingimustest (s.o puhkevõimaluste optimaalne ajastus) võib meeskonnaliige olla päeva soodsamal ajal oma nn sisemise kehakella järgi täiesti välja puhunud, kui ta teatab tööks valmisolekust, kuigi ta on veel aklimatiseerumise teadmata vahemikus. Sellisel korral tuleb aga teha pidevat järelevalvet, seetõttu on väsimusriski juhtimine käesolevast sättest kasu saada soovivatele käitajatele kohustuslik.

e-Pikendatud lennutööaeg

85. Üldtingimused, mille korral võib lennutööaega pikendada lennuaegset puhkeaega kasutamata, on kirjeldatud ORO.FTL.205 alapunktis d ning need on sarnased Q-alajaos esitatud pikendamise tingimustega. Kasutajasõbralik tabel, kus on alustamisaegu arvestavad lennutööaja maksimumväärtused, on kohaldatavas sertifitseerimistingimuste eelnõus. Tabelis võetakse arvesse teaduslikku soovitusi kasutada lennutööaja pikendamist täiendavaid leevendavaid meetmeid võtmata üksnes soodsate alustamisaegade korral. See parandab ohutust, sest sertifitseerimistingimustes lubatakse lennutööaega pikendada vaid algusaegade puhul, mis on pärast kella 6.15. Viie lennutegevuse kontekstis on pikendamine lubatud vaid enne kella 14.30 tööks valmisoleku aja puhul, kolme ja nelja lennutegevuse kontekstis vaid enne kella 16.30 tööks valmisoleku aja puhul ning ühe ja kahe lennutegevuse kontekstis vaid enne kella 19.00. Seda meedet toetavad kõik sidusrühmad, v.a meeskondade organisatsioonid, kes väidavad, et mõnest teadusuuringust pärit andmed näitavad, et lennutööaja piirang õiste lendude puhul tuleb seada 11 tunni asemel 10 tunnile.
86. Selles kontekstis tuleks mainida, et öösel maksimaalselt 10tunnise lennutööaja nõudmise põhjendamiseks tsiteeritud uuringud¹⁵ on teatud väga spetsiifilistes tegevuskeskkondades ning on küsitav, kas need esindavad täielikult EL-OPSi Q-alajao regulatiivset keskkonda.

f- Öise tööaja täiendavad piirangud

87. Lisaks eespool nimetatud piirangutele on järjestikune öine tööaeg piiratud nelja lennuga lennutööaja kohta ja ORO.FTL.110 alapunkti b nõuete täitmise vastuvõetavate viiside eelnõus soovitakse käitajail aktiivselt juhtida lennutööaja mõju väsimusele 10 tunni jooksul, mis kattub ajavahemikuga kella 22.00 ja 4.00 vahel või ületab seda. Ettepanekus rõhutatakse, et on tähtis hinnata, kuidas mõjutab öine tööaeg meeskonna üksikliikme väsimust, ning teha seda mitte ainult töö kestust ja tööleilmumise aega analüüsides, vaid arvestades ka teisi asjaolusid, näiteks kas puhkeaeg enne öist tööaega on konkreetse tööaja graafiku korral väljapuhkamiseks optimaalne.
88. See nõue koos kohustusliku väsimusriski juhtimise koolitusega parandab tööaja graafikut koostavate töötajate teadlikkust. See on ka vahend, mille abil saavad ametiasutused

¹⁵ - 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.

teha järelevalvet, kas käitaja tööaja graafiku koostamisel rakendatakse ohutuse juhtimise põhimõtteid.

g-Varajase alustamise täiendavad piirangud

89. On üldtunnustatud asjaolu, et mis tahes tööaeg, mis lühendab unevõimalust taastava une kõige soodsamatel tundidel (ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal), mõjutab lühiaegset ja kumulatiivset väsimust. Varajase alustamise lühiajalist mõju leevendab maksimaalse lennutööaja lühendamise varajase alustamise korral. Samuti on üldtunnustatud asjaolu, et eriti väsitav on üleminek hiliselt varajasele tööajale ja vastupidi.
90. Teadmised, mis saadi NPA 2010-14 teadusliku hindamise ajal olemasoleva teaduskirjanduse läbivaatamisest, ei näidanud, et varajaste alustamiste arvu piiramine ühes tööplokis mõjutaks väsimuse taset positiivselt. Seetõttu, ning et mitte julgustada käitajaid tööaja graafiku koostamisel kasutama väsimust tekitavaid tööaja üleminekuid, otsustas amet mitte piirata varajaste alustamiste arvu ühes tööplokis. Selle asemel nõutakse sertifitseerimistingimuste FTL.1.235 eelnõus täiendavat puhkust nendele meeskonnaliikmetele, kes teevad neli või enam varajast alustamist kahe pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja vahel ja tööaja üleminekute puhul hilisest lõpetamisest või öisest tööajast varajase alustamiseni.
91. Sellel lähenemisviisil on olemas sidusrühmade üldine toetus ning nimetatud on ohutuse parandamise aspektina heaks kiidetud.

h-Lennuaegne puhkeae

92. Kavandatav rakenduseeskiri maksimaalse päevase lennutööaja kohta, mida pikendatakse lennuaegse puhkeaja tõttu, kirjeldab aspekte, mida tuleb arvesse võtta lennuaaja spetsifikatsiooniskeemis selliste pikendamise tingimuste täpsustamisel, eeskätt käsitleb see järgmist:
- lennatud lendude arv;
 - igale meeskonnaliikmele määratud lennuaegne minimaalne puhkeae;
 - lennuaegse puhkevõimaluse liik;
 - põhilennumeeskonna suurendamine.
- Kuna lennutööaja pikendamine lennuaegse puhkeaja tõttu kuulub artikli 8 sätete alla, pidi amet toetuma eeskirjade koostamise tööühma liikmete töökogemusele, kehtivatele siseriiklikele sätetele, sidusrühmade kommentaaridele NPA 2010-14 kohta, sidusrühmade märkustele vastava vastusdokumendi kohta ja olemasolevale teaduskirjandusele. Ettekirjutavat laadi elemente on sertifitseerimistingimustes täies ulatuses kirjeldatud, et võimaldada paindlikkust juhul, kui tõendatakse vastava ohutustaseme olemasolu.
93. Sätted tuginevad suures ulatuses TNO¹⁶ aruandele, mis on rahvusvahelise kirjanduse ja rahvusvaheliste andmebaaside kõige laiaulatuslikum teadusuuring, mille käigus uuriti ja analüüsiti erinevate lennuaegsete puhkevõimaluste kvaliteeti seoses une, valvsuse ja tegevuse määraga.
94. Sertifitseerimistingimuste eelnõu ei ole TNO aruande andmete otsene koopia, vaid selle soovitude praktilisse kasutusse ülevõtmine. Eeskirjas kirjeldatakse maksimaalset päevast lennutööaega, mida lennuaegse puhkeaja tõttu pikendatakse, sõltuvana lennuaegsete puhkevõimaluste kvaliteedist ning lisapilootide arvust pardal. Esitatud väärtustes võetakse nõuetekohaselt arvesse aega, mis keskmiselt oleks möödunud, enne kui täiendav meeskonnaliige oleks liikme välja vahetanud, kusjuures arvestus tehakse kolme lendu sisaldava lennutööaja lennuaegse puhkeaja kohta. Lennuaegseks

¹⁶ 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.

puhkeajaks on suhteliselt rohkem aega siis, kui lennu aeg lennutööajal on pikem, ehk kui ühe lennutööaja jooksul toimub vähem lende. Seetõttu võib lennutööaja piiranguid suurendada kuni ühe tunni võrra, kui ühe pideva lennu kestus on üle 9 tunni ja lennutööaeg ei sisalda üle kahe lennu.

95. Need piirangud ööpäevase tsükli madalseisu vahemikust ei sõltu. Nimetatud lähenemisviis valiti eeskirja lihtsana hoidmise ja hõlpsa rakendamise eesmärgil. See tugineb teatud käitajate töökogemusele, kes on samalaadseid sätteid juba mitmeid aastaid kasutanud. Hiljuti on teatud liikmesriigid seda meetodit kasutanud EL-OPSi artikli 8 raames. Kuna öötundidel on lennuaegne puhkeaeg taastumiseks soodsaim, on amet seisukohal, et suures osas see kompenseerib selle, mida ööpäevase tsükli madalseisu vahemikku ületava lennutööaja puhul rakendatakse.

i- Lennuaegne puhkeaeg – puhkevõimalused

96. Sertifitseerimistingimuste eelnõus FTL.1.205 3 pakutakse lahendused kõikidele eespool loetletud aspektidele, määratledes kõigepealt lennuaegse puhkeaja võimaluste kolm liiki. Käesolevasse sertifitseerimistingimuste eelnõusse valitud lennuaegse puhkeaja võimaluste tehnilised nõuded on tuletatud TNO aruandest. Sertifitseerimistingimuste eelnõus ei nähta esialgu ette alternatiivsete viiside kasutamist lennutööaja pikendamiseks lennuaegse puhkeaja tõttu. Mõned sidusrühmad on kritiseerinud asjaolu, et lennu ajal ei tohi puhkeajaga kasutada turistiklassi istmetel. Esile on tõstetud asjaolu, et kavandatavate sertifitseerimistingimuste tõttu muutuksid mõned väljaspool ELi territooriumi asuvatesse puhkepiirkondadesse tehtavad tellimislennud võimatuks või majanduslikult võimatuks. Kuna on võimalik, et kolmandate riikide käitajad võivad need lennud üle võtta, pannes ELi kodanikud suuremasse ohtu kui turistiklassi istmetel puhkeaja kasutamisega seonduv oht (nimetatut kasutavad praegu mitmed ELi käitajad), soovib amet rakendada täiendavat üleminekuperioodi, mille ajal käitajad saaks uue nõudega kohaneda. Siiski ei õigustaks praegused andmed lennuaegse puhkeaja jooksul turistiklassi istmete kasutamist.

j- Lennuaegne puhkeaeg – minimaalne kestus

97. Lennuaegse puhkeaja sertifitseerimistingimuste eelnõus kavandatakse lennuaegse puhkeaja võimaluse piiramist, et pikendada maksimaalset lennutööaega kuni kolme lendu sisaldava lennutegevuse puhul. Lennuaegse puhkeaja minimaalne *järjestikune* kestus on 90 järjestikust minutit, ja 2 tundi nende lennumeeskonna liikmete puhul, kes maandumise ajal lendu juhivad. Lennumeeskonnal puudub vajadus iga meeskonnaliikme puhul täiendavalt lennuaegse puhkeaja kestust määratleda. Reisi aeg on (kas võrdset või ebavõrdset) jaotatud 3 ossa, kui rakendatakse ühte lisapilooti, ja 2 ossa, kui kavandatud lennutööaja saavutamiseks vajatakse kahte lisapilooti. See ettepanek tugineb sidusrühmade arvamusel, milles kirjeldatakse töökogemust ja kehivaid siseriiklikke sätteid.

k- Lennuaegne puhkeaeg – salongipersonal

98. Kuna salongipersonali arv on muutuv ning puudub nõue salongipersonali arvu lennuaegse puhkeaja tõttu pikendatud lennutööajaga lendude puhul suurendada, ei saa salongipersonalile rakendada sama lähenemisviisi, mis valiti lennuaegse puhkeaja tõttu pikendatud lennutööaja korral lennumeeskonnale. Seetõttu on kehtivatesse sertifitseerimistingimustesse lisatud tabel, kus sätestatakse iga salongitöötaja kohta minimaalne kestus sõltuvalt lennutööaja kestusest ja lennuaegse puhkevõimaluse liik. Käesoleva tabeli väärtused tuginevad teaduslikule soovitusel¹⁷, kuid need on siiski rangemad, kehtestades pikendatud lennutööaja piirmäära, mida on võimalik saavutada 2. ja 3. klassi lennu ajal kasutatava puhkeaja puhkevõimaluste abil.

¹⁷ 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.

99. Salongitöötajate puhul on lennuaegse puhkevõimaluse kasutamise minimaalne järjestikune kestus 90 minutit ja tabelis võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

- meeskonnaliikmetel on 24 tunni jooksul kokku 8 tundi magamisvõimaluse kasutamiseks;

- 1 tund puhkeotstarbelist und võrdub täiendava ärkveloleku 2 tunniga.

100. Kvantitatiivne kõrvalekalle pilootidele suunatud TNO aruandes soovitatud väärtustest (eeskätt ulatuslikest pikendamistest) on mõistlik, sest isegi kui on üldteada, et salongipersonalil on õhusõiduki ja selle reisijate ohutuse tagamisel olulised ülesanded, ei ole tõenäoline, et nad peavad säilitama samasuguse valvsustaseme, nagu nõutakse lennukit juhtivatelt lennumeeskonna liikmetelt maandumise ajal¹⁸.

l- Ettenägematud asjaolud lendude teostamisel – õhusõiduki kapteni otsused

101. Tingimused ja asjaolud, mida järgides võib õhusõiduki kapten lennutööaja piiranguid ja puhkeaja nõudeid muuta, on tuletatud Q-alajao õhusõiduki kapteni otsuseid käsitlevatest sätetest ning jäävad praeguste tuntud piirangute raamesse. Töökogemusele ja sidusrühmade arvamusel tuginedes on olemasolevat eeskirja täpsustatud ja üldistatud, et see hõlmaks kahte artikli 8 sätet, eelkõige lennuaegse puhkeaja ja vaheajaga lennutööaja tõttu pikendatud lennutööaega. Aruandlusnõuded on üle võetud Q-alajaost. Aruandeid säilitatakse andmete säilitamise nõuete kohaselt (vt ka punkti 150.).

102. Lisaks peavad käitajad kehtestama menetlused, milles täpsustatakse õhusõiduki kapteni otsuste elluviimine. Ulatuslike juhendmaterjalide eelnõus antakse juhiseid asjaolude kohta, mida vähemalt käitajad õhusõiduki kapteni otsuste poliitika väljatöötamisel peaks silmas pidama. Õhusõiduki kapteni otsuste rakendamise mittekarakteristliku menetluse kirjeldus lisatakse lennutegevuskäsiraamatusse.

103. Nagu on esitatud Q-alajaos, võib pikendamata maksimaalset päevast lennutööaega pikendada 2 tunni võrra, kui lennumeeskonda ei ole suurendatud, vastasel juhul on lubatud 3tunnine pikendamine. Sama kehtib ka lennuaegse puhkeaja tõttu pikendatud lennutööaja ja vaheajaga lennutööaja kohta. Säte, mille alusel võimaldatakse lennu jätkamine planeeritud sihtkohta või selle jätkamine varusihikohta ettenägematute asjaolude tekkimisel viimase lennu käigus ja pärast starti, mille tulemusena lubatud pikendamine ületatakse, jääb samaks. Minimaalset puhkeajaga võib lühendada, kuid see ei tohi olla vähem kui 10 tundi. Õhusõiduki kapteni otsuste aruandluse nõuded sarnanevad Q-alajao omadega.

104. Ohutuse võimalik suurendamine saavutatakse väsimusriski juhtimise kohustusliku koolituse (mida kirjeldatakse punktis 76) ja käitajatele kehtiva uue nõudega kehtestada kapteni otsuste rakendamise mittekarakteristlikud menetlused ja kirjeldada neid lennutegevuskäsiraamatus.

m- Ettenägematud asjaolud lendude teostamisel – hilinenud tööleilmumine

105. Töö paindlikkuse otstarbel ja selliste olukordade jaoks nagu õhusõiduki muutumine kasutuskõlbmatuks vahetult enne tööleilmumist on sertifitseerimistingimuste eelnõusse lisatud hilinenud tööleilmumise sätted. Mitmed sidusrühmad soovitasid lisada sätted, millega reguleeritaks lühiaegse ümberplaneerimise tingimusi ettenägematute asjaolude tekkimisel enne tööleilmumist. Teadusliku tõendusmaterjali puudumisel, kuid teaduslikke nõuandeid ja arvamust¹⁹ järgides tuginetakse ettepanekus töökogemusele ja olemasolevatele siseriiklikele eeskirjadele. Sertifitseerimistingimuste eelnõu kohaselt võib käitaja sellisest paindlikkusest kasu saada vaid siis, kui hilinenud tööleilmumise menetlusi

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

on kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus ning kui registreeritud on teatamisaeg, mis võimaldab meeskonnaliikmel puhkamist jätkata pärast hilinenud tööleilmumise menetluse aktiveerimist.

n-Salongipersonalile ja pilootidele kehtivad erinevad piirangud

106. Q-alajao sätte võimaldab salongipersonali lennutööaega pikendada salongipersonali ja pilootide tööleilmumise aja erinevuse kaudu senikaua, kuni see erinevus ei ületa 60 minutit. Rakenduseeskirjad sisaldavad ka selgitust selle kohta, et salongipersonali maksimaalne päevane lennutööaeg tugineb ajale, mil lennumeeskond oma lennutööaja otstarbel tööle ilmub, kuid lennutööaeg algab salongipersonali tööleilmumise ajahetkest. Vastasel korral tähendaks tööle ilmumine 60 minutit enne lennumeeskonda, et salongipersonali maksimaalne päevane lennutööaeg on üks tund lühem, sest kohaldub lennutööaja vähendamine varajastel töötundidel. Väärtõlgenduste vältimiseks lisati selgitus, millega piiratakse selle sätte kasutamist juhtudel, mil salongipersonal vajab oma lennueelse teavitamise jaoks rohkem aega. Kuigi salongipersonali ja piloote mõjutab väsimus võrdselt, ei ole tõenäoline, et salongipersonal peab säilitama samasuguse valvsuse, mida nõutakse maandumise ajal lennukit juhtivatelt isikutelt.²⁰

Lennuaeg ja tööaeg

107. Lennuaega ja tööaega on käsitletud osas ORO.FTL.210 ning selles võetakse üle Q-alajaos sätestatud piirangud. Sidusrühmade arvamusele tuginedes otsustas amet lisada kaks täiendavat piirangut. Hoolimata asjaolust, et tööaja kumuleerumise piirangute kohta teaduslikku on tõendusmaterjali vähe, eelkõige seetõttu, et tööülesannetest tekkiv kumuleeruv väsimus oleneb suuresti sellest, kuidas nimetatud tööülesanded on kombineeritud, järgis amet sidusrühmade nõudeid lisada täiendav 110 töötundi sisaldav 14päevane tööaja piirang ja 1000 tundi sisaldav lennuaega piirang 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul.

a-Päevane tööaja piirang

108. Amet leiab, et täiendava päevase tööaja piirangu rakendamise kaudu ohutust ei parandataks. Meeskonnaliikmete päevast lennutegevust piiratakse päevase maksimaalse lennutööaja kaudu. Päevane tööaeg mõjutab väsimust vaid sel juhul, kui meeskonnaliikmed täidavad peale lennuülesannete veel muid ülesandeid (nt koolitus, haldusülesanded, töökohale minek). Seda mõju võetakse siiski puhkeaja nõuetes arvesse (vt ka punkte 128 ja 129). Minimaalne puhkeage enne mis tahes lennutööaega on sama pikk kui eelseisev tööülesanne.

b-7päevane tööaja piirang ja 28päevane tööaja piirang

109. Säilitati Q-alajaos sätestatu, kus piiranguks seati 60 töötundi iga 7 järjestikuse päeva järel ja 190 töötundi iga 28 järjestikuse päeva järel.

c-14päevane tööaja piirang

110. Lisaks eespool esitatud tööaja piirangutele on kogu tööaeg piiratud 110 tunnile 14 järjestikuse päeva jooksul. Mõned märkuste esitajad nõudsid piirangu seadmist 100 tunnile. Siiski leiab amet, et kumulatiivse väsimuse vastumeetmena kavandatav piirang (110 töötundi 14 järjestikuse päeva jooksul) koos täiendavate ja paremate pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja nõuetega (vt ka puhkeagega käsitleva punkti alapunkti c-, korduv pikendatud taastumisotstarbeline puhkeage) on piisav.

d-Liuguv lisapiirang: 1000 lennutundi 12 järjestikuse kuu jooksul

111. Kuigi teaduslikku tõendusmaterjali, mis oleks toetanud lennutundide piiramist 12 kuu lõikes, olid NPA 2010-14 hindamiseks ametiga allhankelepingu sõlminud teadlased

²⁰ 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.

arvamusel, et liuguv lisapiirang on vajalik, vältimaks ülemääraseid lennutunde 12 kuu lõikes. Seda lähenemisi viisi toetab suurem osa sidusrühmi. Rakenduseeskirjadesse lisatakse 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul rakendatav 1000 lennutunni piirang. Sellisest täiendavast piirangust saadav kasu väljendub Q-alajao nõude tugevdamisena (nõue jaotada tööaeg võimalikult ühtlaselt ja vältida 12 kalendrikuu jooksul 1300 lennutunni kogunemist (s.o 13 korda 100 lennutundi 28 päeva jooksul)).

Töökohale minek

112. Q-alajao tuntud sätted jäävad töökohale mineku puhul edasi kehtima. Paremini struktureeritud eeskirja tagamiseks otsustas amet koostada töökohale mineku kohta eraldi punkti, selmet küsimust käsitleda lennutööaja punktis.

Vaheajaga lennutööaeg

113. Artikliga 8 kohaldatakse eri liikmesriikides mitmeid vaheajaga lennutööaega reguleerivaid sätteid. Eeldatavasti lahendatakse sel viisil erisuguseid tegevusvajadusi. Teatud paindlikkuse säilitamiseks sisestatakse sertifitseerimistingimuste eelnõusse ühtlustatud ettepanek, olgugi et see tugineb eelkõige ühe liikmesriigi kehtivale eeskirjale. Rakenduseeskirjades loetletakse vaid vaheajaga lennutööaja järgmised elemendid, mida tuleb lennuaja spetsifikatsiooniskeemis täpsustada:

- maapealse vaheaja minimaalne kestus;
- lennutööaja pikendamine, võttes arvesse vaheaja kestust ja meeskonnaliikmele puhkamiseks tagatavaid puhkevõimalusi.

Rakenduseeskirjades kehtestatakse, et maapealne vaheaeg läheb täiel määral arvesse lennutööajana ning vaheajaga lennutööajale ei järgne lühendatud puhkeaeg.

114. Nimetatud põhinõudeid arendatakse edasi kohaldatavate sertifitseerimistingimuste eelnõus, nagu allpool on loetletud:

- lennutööaega kuuluva maapealse vaheaja minimaalne kestus on 3 järjestikust tundi;
- vaheaeg ei sisalda aega, mis kulub pärast ja enne lendu täidetavatele ülesannetele, ja reisiaega, mis kestab vähemalt 30 minutit;
- maksimaalset (pikendamata) põhilennutööaega võib pikendada kuni 50% ulatuses vaheajast;
- sobiv majutus tagatakse vaheajal, mis kestab kas 6 tundi või üle selle või kui vaheaeg ületab ööpäevase tsükli madalseisu vahemikku.
- Kõigil muudel juhtudel
 - tagatakse majutus;
 - iga tegelikku vaheaega, mis ületab 6 tundi, ja iga vaheaega, mis ületab ööpäevase tsükli madalseisu vahemikku, ei loeta lennutööaja pikendamiseks.
- Vaheajaga lennutööaega ei saa kombineerida lennuajaga puhkeajaga.

Valveaeg, tööaeg lennujaamas ja reserv

115. Valveaeg ehk säte, mida rakendatakse ettenägematute asjaolude juhtimiseks ja paindlikkuse tagamiseks, kuulub praegu artikli 8 alla ning sellele on erisuguseid siseriiklikke lahendusi. Q-alajaos reguleeritakse valveaja teatud aspekte ettekirjutaval viisil. Nimetatud põhinõuded on taasesitatud osas ORO.FTL.225. Et võimaldada meeskonnaliikmeil piisavat puhkeaega planeerida, koostatakse tööaja graafik valveaja kõikide liikide kohta ning valveaja algus- ja lõpuaeg määratletakse ning neist antakse ette teada. Artikli 8 sätete elemendid lisatakse sertifitseerimistingimustesse, et osaliselt säilitada praegu kehtiv paindlikkus.

a-Lennujaamavalve

116. Lennujaamavalve puhul säilitatakse rakenduseeskirjades Q-alajao nõue tagada meeskonnaliikmele majutus ning arvestada tööaeg lennujaamas täielikult kogu tööaja hulka. Sertifitseerimistingimuste eelnõu täidab Q-alajao jäetud lünga, täpsustades järgmist:
- kui lennujaamavalvele ei järgne lennutööaja ülesanne, peab sellele järgnema puhkeaeg;
 - maksimaalset lennutööaega lühendatakse mis tahes valves veedetud aja võrra, mis ületab 4 tundi kella 22.00 ja 7.00 vahel;
 - lennujaamavalve ja maksimaalse määratud põhilennutööaja maksimaalne kombineeritud kestus on 16 tundi.
117. Selline 16tunnine piirmäär ei kehti siiski vaheajaga lennutööaja ülesande korral või juhul, kui on tagatud lennuaegne puhkeaeg.
118. Neid lennujaamavalvet käsitlevaid sätteid toetab suurem osa sidusrühmi. Need on piiravamad kui enamik praegu lennujaamavalvet käsitlevaist artikli 8 kehtivaist siseriiklikest sätetest, juurutades eeskätt lennujaamavalve ja määratud lennutööaja kombineeritud kestuse kohta 16tunnise piirmäära.

b-Tööaeg lennujaamas

119. Käitaja ei ole kohustatud pakkuma majutust meeskonnaliikmetele nende tööajaks lennujaamas. Kuigi teaduslik tõendusmaterjal praegu selle küsimuse kohta puudub, võib eeldada, et lennujaamas viibimine ilma lõögastumisvõimaluseta majutuskohas on sama väsitav kui meeskonnaliikmena tööl viibimine. Seetõttu arvestatakse tööaeg lennujaamas, nagu seda kirjeldati punktis 68, täiel määral lennutööaja sisse alates lennujaama tööaja alguses tööle ilmumise ajast.

c- Muu valveaeg

120. Osas ORO.FTL.225 loetletakse lennuaja spetsifikatsiooniskeemides määratletavad järgmised nõuded:
- valveaja kõikide liikide maksimaalne kestus;
 - valveaja mõju maksimaalsele lennutööajale, mida valveaja tulemusena võib määrata;
 - minimaalne põhipuhkeaeg sellise valveaja järel, millele ei järgne lennutööaja määramine;
 - viis, kuidas loetakse valveaja raames veedetud aega kogutöötundide otstarbel.
121. Nimetatud nõuete ettekirjutavad piirangud on lisatud sertifitseerimistingimuste eelnõusse allpool loetletud viisil:
- maksimaalne kestus on 16 tundi;
 - osa ORO.FTL.210 tähenduses arvestatakse aegu 25%na tööajast;
 - valveajale järgneb minimaalne puhkeaeg;
 - kui tööle ilmumise kutse esitatakse esimese 8 tunni jooksul, läheb maksimaalne lennutööaeg arvesse tööle ilmumisest;
 - kui tööle ilmumise kutse esitatakse esimese 8 tunni jooksul, lühendatakse maksimaalset lennutööaega 8 tundi ületava lühikese etteteatamisajaga valveaja võrra;
 - lõpeb meeskonnaliikme ilmumisel lennu määratud alguskohta;
 - käitaja sätestatud reageerimisaeg kutsesest tööle ilmumise ajani võimaldab meeskonnaliikmel oma puhkekohast lennu määratud alguskohta jõuda mõistliku aja jooksul.

122. Nimetatud piirangud on enamikes liikmesriikides olemasolevate tavade seas keskpika perspektiiviga, et piirata muu valveaja kestust 24 tunnile ja võimaldada rakendada täielikku lennutööaega ka siis, kui ülesanne antakse valveaja lõpus ja teatud liikmesriikides kohaldatavad sätted seavad muule valveajale 12tunnise piirangu.

d-Reserv

123. Reservi mõiste, mida kirjeldatakse punktis 68, viitab ajavahemikule, mille jooksul meeskonnaliige võib saada tööülesande vähemalt 10 tundi enne tööle ilmumise aega. See tähendab, et meeskonnaliige saab teatud ulatuses puhkamist planeerida.
124. See ongi põhjuseks, miks sertifitseerimistingimuste eelnõus ei kehtestata maksimaalse lennutööaja piiranguid, kui meeskonnaliige saab lennutööaja ülesande reservis oleku ajal. Sertifitseerimistingimuste eelnõus sätestatakse, et reservis oleku aega ei arvestata kogutöötundide hulka ning ei anna alust puhkeajaks, kui ei ole määratud tööülesannet. Käitajad peavad määrama iga reserviajavahemiku maksimaalse kestuse ning kui mitu järjestikust päeva võib olla reservis.
125. Kuigi vaid vähestes liikmesriikides kehtivad reservisolekut reguleerivad sätted ning üldiselt juhitakse ülesannete määramist vahepealse puhkeajaga vaid käitaja parimate tavade kohaselt, peab amet ühtlustatud lähenemisviisi ohutuse parandamise üheks aspektiks. Selle arvamusega nõustuvad sidusrühmad eelkõige seetõttu, et see eeskiri lihtsustab nimetatud küsimuse regulatiivset järelevalvet.
126. Üldnõudeid kirjeldatakse rakenduseeskirjades. Sertifitseerimistingimuste eelnõus taasesitatakse teatud liikmesriikides praegu kehtivad tavad.

Puhkeaeg

127. Osas ORO.FTL.235 taasesitatakse Q-alajaost teada puhkeaja nõuded. Amet kavandab selliste lahenduste lisamist sertifitseerimistingimuste eelnõusse, mida liikmesriigid praegu artikli 8 kohaselt siseriiklike sätete kaudu kohaldavad või mille puhul sidusrühmade arvamus ja teaduskirjanduse läbivaatamine on näidanud, et vajatakse täiendava reguleerimise kavandamist. Minimaalset puhkeajaga käsitlevad ettekirjutavad parameetrid esitatakse rakenduseeskirjades ja need on Q-alajaos esitatud sätetega võrdväärset.

a-Minimaalne puhkeaeg põhibaasis

128. Minimaalne puhkeaeg enne põhibaasist algavat lennutööaega peab olema sama pikk kui sellele eelnenud tööaeg või 12 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem.

b-Minimaalne puhkeaeg põhibaasist eemal

129. Enne põhibaasist eemal asuvast kohast algava lennutööaja alustamist tagatav minimaalne puhkeaeg peab olema vähemalt sama pikk kui sellele eelnenud tööaeg või 10 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem. Põhibaasist eemal asuvas kohas meeskonnaliikmed ise puhkekohta ja sealt tagasi ei reisi. Nõue, et puhkeaeg peab lisaks reisi- ja füsioloogilistele vajadustele sisaldama 8 tundi kestva une võimalust, jääb samaks.

c-Korduv pikendatud taastumisotstarbeline puhkeaeg

130. Korduva pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja *miimumnõuded* sarnanevad Q-alajaos esitatutega. Pärast teaduslikule tõendusmaterjalile toetuva sidusrühmade arvamus saamist eemaldati siiski liikmesriikide võimalus otsustada, et teine kohalik õo võib alata kell 4.00. Minimaalne korduv pikendatud taastumisotstarbeline puhkeaeg on 36 tundi, see sisaldab 2 kohalikku õöd, kusjuures ühe korduva pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja lõpu ja järgmise sellise puhkeaja alguse vahel ei tohi kunagi olla üle 168 tunni.

131. Kuigi kumulatiivse väsimuse kvantifitseerimise kohta teaduslikku tõendusmaterjali napib, on mõned sidusrühmad soovitanud pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja

regulaarset pikendamist. Selline meede leidis toetust ka NPA 2010-14 teadusliku hindamise käigus.

132. Korduvat pikendatud taastumisotstarbelist puhkeaega pikendatakse 2 päevale 2 korda kuus.

d-Lühendatud puhkeaeg

133. Lühendatud puhkeaja rakendamisele kohaldatakse praegu artikli 8 sätteid. Nende kasutamine on töökatkestustest taastumiseks ja teatud tegevuste võimaldamiseks üldtunnustatud. Nimetatu tugineb üldiselt põhimõttele, et lennutööaega, mis järgneb vähendatud puhkusele, vähendatakse saamata jäänud puhkeaja võrra ning lisaks korvatakse saamata jäänud puhkeaeg järgneva puhkuse käigus. Mõned liikmesriigid piiravad ka lühendatud puhkeaja sagedust 2 järjestikuse taastumisperioodi vahel või 1 kuu lõikes.

134. Sertifitseerimistingimuste eelnõus määratletakse minimaalne puhkeaeg, mis kuulub põhibaasis ja sellest eemal rakendatava lühendatud puhkeaja sätete alla. Järgmised lühendatud puhkeaja nõuded leidsid enamiku sidusrühmade toetuse:

- lühendatud puhkeaja korral on minimaalne lühendatud puhkeaeg põhibaasis 12 tundi ja väljaspool põhibaas 10 tundi;
- lühendatud puhkeaega kasutatakse väsimusriski juhtimiseks;
- lühendatud puhkeajale järgnevat puhkeaega pikendatakse lühendamata minimaalse puhkeaja (nagu rakenduseeskirjades määratud) ja lühendatud puhkeaja erinevuse võrra;
- lühendatud puhkeajale järgnevat lennutööaega lühendatakse lühendamata minimaalse puhkeaja (nagu rakenduseeskirjades määratud) ja lühendatud puhkeaja erinevuse võrra;
- 2 korduva pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja vahel on maksimaalselt 2 lühendatud puhkeaega.

e-Ajavööndite läbimine

135. Sertifitseerimistingimuste eelnõu täiendab rakenduseeskirjade nõuet kompenseerida ajavööndite erinevuse mõju. Kahtlemata on ajavööndite erinevuse mõju ning selle kompenseerimise viis väga keeruline küsimus. Tunnustades selle küsimuse keerukust, nõutakse sertifitseerimistingimuste eelnõus käitajatelt järelevalve tegemist rotatsiooni ja selle kombinatsioonide mõju üle meeskonna väsimusele (nagu seda kirjeldati punktis 65).

136. Täiendav puhkeaeg tagatakse põhibaasi naasmisel, kui lennutööaeg hõlmas 4tunnist või pikemat ajavahet väljumispunkti kohaliku aja ja saabumispunkti kohaliku aja vahel. Täiendavat puhkeaega mõõdetakse kohalikes öödes, kuna teaduskirjanduse kohaselt on nn kehakella kõige olulisem *zeitgeber*²¹ ehk organismi bioloogilise kella mõjur just ööpäevane rütm.

²¹ Organismi bioloogilise kella mõjur ([saksa keeles *Zeitgeber*](#), „aja määraja“ või „sünkroonija“) on mis tahes väline impulss, mis viib organismis esese ajaarvestussüsteemi (nn sisemise kehakella) samasse rütmi Maa 24tunnise pimeduse ja valguse tsükliga. Tugevaim bioloogilise kella mõjur nii taimede kui ka loomade jaoks on valgus. Valgusega mitteseonduvad mõjurid on temperatuur, sotsiaalne suhtlus, farmakoloogiline mõjutus, füüsiline aktiivsus ning toitumisharjumused. Et hoida bioloogiline kell keskkonnaga samas rütmis, tekitavad mõjurid kellaga seotud molekulaarsete komponentide kontsentratsioon muutusi tasemeni, mis on kooskõlas 24tunnise tsükli vastava etapiga, selle protsessi nimi on [sünkroonimine](#). [. [allikas: Wikipedia].]

137. Punktis 63 kirjeldatud viiteaja mõiste juurutamine lihtsustab põhibaasis tagatava täiendava puhkeaja arvutamist eelkõige siis, kui samas rotatsioonis viibivate meeskonnaliikmete põhibaas on naabruskonna ajavööndites.
138. Minimaalne puhkeaeg pärast rotatsiooni, mis on kirjeldatud punktis 136, on vähemalt 2 kohalikku ööd ning seda pikendatakse *rotatsiooni (vähemalt 4tunnine ajaerinevus võrreldes viiteajaga) tööle ilmumise aja* ning viite- ja kohaliku aja (kus meeskonnaliige rotatsiooni ajal puhkab) vahelise *maksimaalse ajaerinevuse* funktsioonina.
139. Ajavööndite erinevuse kompenseerimise otstarbel põhibaasis veedetud puhkeaja hulka kuuluvate kohalike ööde miinimumarv esitatakse kasutajasõbralikul viisil sertifitseerimistingimuste eelnõu tabelis. Selles tabelis kasutatakse teaduslikke põhimõtteid, mida selgitati NPA 2010-14 teaduslikul hindamisel. Vastassuunalisse rotatsiooni ülemineku korral nähakse sertifitseerimistingimuste eelnõus ette põhibaasis puhkamise otstarbeline täiendav kohalik öö.
140. Põhibaasist eemal on minimaalne puhkeaeg vähemalt sama pikk kui sellele eelnenud tööaeg või 14 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem.

f- Vahelduvad ajakavad

141. Olenemata asjaolust, et vaid ühe liikmesriigi lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete sätetes sisalduvad varajase alustamise ja hilise lõpetamise mõisted, leidsid sidusrühmad piisavalt teaduslikke tõendeid, mis põhjendavad vahelduvate ajakavade (mida kirjeldatakse punktis 66) tõttu tekkiva täiendava kumulatiivse väsimuse kompenseerimise vajadust.
142. Liikmesriikides tehtud uuringud, mille alusel piiratakse ühe tööploki piires varajaste alustamiste arvu, on näidanud, et üleminek töö ühelt liigilt teisele on samuti väsitav. Selliste tööülesannete järjestikuse arvu piiramine ei pruugi seetõttu olla parim leevendusmeede, millega unekadu kompenseerida, sest selline piirang julgustab käitajaid kasutama töögraafikuis üleminekuid, kui varajaste alustamiste piirang on saavutatud.
143. Vajadust kompenseerida kumulatiivset unekadu, mis tekib pärast selliseid tööülesandeid ja üleminekuid töö ühelt liigilt teisele, toetab suurem osa sidusrühmi. NPA 2010-14 teadusliku hindamise käigus pakuti välja ka mõnede leevendamismeetmete lisamine.
144. Seetõttu nähakse sertifitseerimistingimuste eelnõus ette teise pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja pikendamine 60 tunnini meeskonnaliikmel, kes 2 pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja vahel täidab töökohustusi 4 või enamal lennutööajal, mis kuuluvad vahelduvate ajakavade määratluse alla. Kui põhibaasis kavandatakse üleminekut hiliselt lõpetamiselt / öiselt tööajalt varajasele alustamisele, peab puhkeaeg 2 lennutööaja vahel sisaldama ühte kohalikku ööd. Sidusrühmad toetavad nimetatud meetmeid.
145. Ajaga seonduvate kultuuriliste erinevuste (vt ka punkt 66) ja sellest tuleneva mõistete kohandamise tõttu on vaja teha muudatus lennutegevust käsitleva komisjoni määruse eelnõu lennutegevust käsitlevate asutuste nõuete (ARO-osa) (OPS) II lisasse. Lisatud on järgmised asutuste nõuded: pädev asutus määratleb vahelduvad ajakavad kas varajase või hilise liigina kõikide oma järelevalvealuste ärilises lennutranspordis tegutsevate käitajate puhul.

g- Kompenseeriv (back-to-back) lennutegevus

146. Osa ORO.FTL.235 sisaldab sätet, mis võimaldab põhibaasist eemal kehtivaid minimaalse puhkeaja nõudeid kohaldada põhibaasis, kui käitaja tagab meeskonnaliikmele sobiva majutuse. Sel juhul ei pea meeskonnaliikmed ise lennujaama ja sealt tagasi reisima. Q-alajao raames on selline tegevus juba lubatud.
147. Põhibaasis veedetava kompenseeriva puhkeaja üldeeskirja käsitlev samalaadne erand lisati sertifitseerimistingimuste eelnõusse sellise puhkeaja nõude kontekstis, mis kehtib pärast ajavööndite läbimist. Ka sel puhul võidakse põhibaasis kohaldada sellest eemal

veedetavale puhkeajale kehtivaid minimaalse puhkeaja nõudeid, kui käitaja tagab meeskonnaliikmele sobiva majutuse.

Toitlustamine

148. Rakenduseeskirjades taasesitatakse Q-alajaos esitatud söömise ja joomise võimalust käsitlev nõue; sellele lisaks ning regulatiivse järelevalve tegemise edendamiseks peavad käitajad lennutegevuskäsiraamatus täpsustama, kuidas nad tagavad meeskonnaliikmete toitlustamise lennutööaja jooksul.

Dokumenteerimine

149. Osa ORO.FTL.245 raames nõutakse käitajalt (nagu Q-alajaos) iga meeskonnaliikme kohta *individuaalsete* andmete pidamist, mis sisaldaksid järgmist:

- lennuajad;
- kõigi töö- või lennutööaegade algus, kestus ja lõpp;
- puhkeajad ja vabad päevad.

Lisaks nende andmete dokumenteerimisele ning pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja pikendamise nõude regulatiivse järelevalve võimaldamiseks baasi muutmise korral (nagu seda kirjeldati punktis 77) tuleb säilitada *määratud põhibaasi* andmed.

150. Üldnõuet kasutusele võtta kõikide toimuvate tegevuste usaldusväärset jälgimist võimaldav süsteem²² selgitatakse põhjalikumalt, lisades pikendatud lennutööaja ja lühendatud puhkeaja andmete talletamise kohustuse.

151. Meeskonnaliikmete abistamiseks osast CAT.GEN.MPA.100²³ tulenevate ülesannete täitmisel, mis hõlmavad igale käitajale lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete kohaselt tegevuse ajakava koostamiseks vajalike andmete tagamist enam kui ühe käitaja all ülesannete täitmise ajal, peavad käitajad nõudmisel asjaomasele meeskonnaliikmele (ja muule käitajale tema meeskonnaliikmena tegutseva või meeskonnaliikmeks saava meeskonnaliikme suhtes) lennu-, töö- ja puhkeaja individuaalsete dokumentide koopiaid esitama.

V. Regulatiivse mõju hindamine

152. On tuvastatud järgmised mõjud, allpool on nende kokkuvõte. Täielik regulatiivse mõju hindamine on I lisas.

Mõju ohutusele

Üldist

- Tagatakse kõrgetasemelised ühtlustatud ohutusstandardid ELi 27 liikmesriigis (+4), juurutades kõikide lennu- ja tööaja piirangute ja puhkeaja nõuete aspektide kohta ühtsed ohutusnõuded.

Põhibaas

- Määratakse võimalikult püsivalt üks lennujaamaga asukoht.
- Suurendatakse pikendatud taastumisotstarbelist puhkeaega enne tööülesannete alustamist põhibaasi muutmise järel.
- Eelmist uude põhibaasi reisimise aeg arvestatakse tööajana (kas töökohale minek või lennutööaeg).
- Määratud põhibaasi käsitlevaid dokumente tuleb säilitada 24 kuud.

²² [Lennutegevuse määruse eelnõu.](#)

²³ [Lennutegevuse määruse eelnõu.](#)

Kumulatiivne väsimus

- Pikendatud taastumisotstarbelist puhkeajaga käsitlevat nõuet on parandatud, välistades võimaluse määrata pärast sellist puhkeajaga varaseimaks tööle ilmumise ajaks enne kella 6.00.
- Viiakse sisse kogu töötaja täiendav piirang 14 päeva lõikes.
- Viiakse sisse täiendav lennutundide piirang 12 kalendrikuu lõikes.
- Võetakse kasutusele pikendatud taastumisotstarbeline puhkeajaga kaks korda kuus.
- Vahelduvate ajakavade kompenseerimiseks kasutatakse pikendatud taastumisotstarbelist puhkeajaga.

Maksimaalne põhilennutööaeg päevas

- Vahemikku, mille jooksul maksimaalne lennutööaeg piiratakse 11 tunnile, pikendatakse 12 tunnile kella 17.00 ja 5.00 vahel.

Lennutööaja kavandatud pikendamine

- Välja on jäetud võimalus planeerida pikendamisi kõige ebasoodsamatel alustamisaegadel.

Lennutööaja pikendamine lennuajaga puhkeaja tõttu

- Lennutööaja pikendamine tugineb lennuajaga puhkevõimaluse kvaliteedile.
- Pikendamist ei toimu turistiklassi istmetel toimuva lennuajaga puhkeaja korral.

Õhusõiduki kapteni otsused

- Võetakse kasutusele mittekarakteristlik aruandlusmenetlus.

Vaheajaga lennutööaeg

- Majutuse ja sobiva majutuse jaoks määratakse miinimumstandardid.
- Kasuliku vaheaja kestuse kaitse tagatakse sellega, et vaheajast jäetakse välja pärast ja enne lendu tehtavad täidetavad ülesanded ja reisimine.

Lennujaamavalve

- Lennujaamavalve ajal kehtiva majutuse jaoks määratakse miinimumstandardid.
- Üle 4 tunni ja öötundidel lennujaamavalves veedetud aja tõttu lühendatakse lennutööaega.
- Määratakse lennujaamavalve ja lennutööaja kombinatsiooni piiratud kestus tööle kutsumise korral (suurendamata meeskonnaga lennutööaja korral ning kui maapealset vaheaega ei planeerita).
- Minimaalne puhkeajaga pärast lennujaamavalvet on sama pikk kui tööülesanne.

Lennujaamavalveväline valveaeg

- Kestus on piiratud 16 tunnile.
- 25% valveajast lisatakse kogutööaja arvestusse.
- Üle 8 tunni kestva valves veedetud aja eest lühendatakse lennutööaega.
- Käitaja kehtestab tööle kutsumise ja tööle ilmumise aja vahel mõistliku reageerimisaja.
- Valveajale peab järgnema puhkeajaga.

Lühendatud puhkeajaga

- Tagatakse kaitstud 8 tundi kestva une võimalus.

- Kumulatiivse väsimuse mõju leevendatakse minimaalse puhkeaja pikendamisega ja pärast lühendatud puhkeajaga maksimaalse lennutööaja lühendamisega.
- Pidevalt jälgitakse väsimusriski juhtimise eeskirja täitmist.

Ajavööndite erinevust kompenseeriv puhkus

- Võimaldatakse pikendatud puhkus sihtkohas.
- Tagatakse rotatsiooni väsitava mõju seire.
- Võimaldatakse täiendav puhkus pärast vahelduvat ida-lääne- või lääne-idasuunalist rotatsiooni.
- Minimaalset puhkeajaga põhibaasis mõõdetakse kohalikes öödes, mille hulka kuulub vähemalt 2 kohalikku ööd pärast märkimisväärset ajavööndite (4 või üle selle) läbimist.

Väsimuse juhtimise koolitus

- Meeskonnaliikmetele, töögraafikuid koostavatele ja asjaomastele juhtivtöötajatele tehakse kohustuslik alg- ja korduvkoolitus.

Muud aspektid

- Käitajatele kehtib nõue täpsustada lennutegevuskäsiraamatus, kuidas tagatakse toitlustamine.
- Kohaldatakse andmete säilitamise parandatud nõuded.

Sotsiaalne mõju

Eeldatavasti on sotsiaalne mõju piiratud, sest eeskirjas on Q-alajagu hoolikalt ja tasakaalustatult ajakohastatud.

Majanduslik mõju

Üldiselt eeldatakse, et ameti ettepanekul on vähene majanduslik mõju. Odavlennufirmade kuludele avalduv mõju on vähene ning juhtivate, piirkondlike ja kaubaveo käitajate kuludele avalduv mõju on piiratud. Tellimuslendude käitajate kuludele võib avalduda suurem mõju kui teistele käitajate kategooriatele, eelkõige turistiklassi istmete kui lennuaegse puhkevõimaluse keelustamise tõttu, kuid peab tasakaalustama kaasnev ohutuse parandamine. Lisaks pakub selle valdkonna sertifitseerimistingimuste rakendamisega saavutatav paindlikkus (koos sobivate üleminekumeetmetega) tellimuslendude käitajatele võimalust välja töötada alternatiivsed lennuaegsed puhkevariandid, mis vastaksid nii nende majanduslikule mudelile kui ka ühtsele kõrgele ohutustaseme nõudele.

Mõju ohutusalasele reguleerimiskoostööle ja ühtlustamisele

Ameti käesoleva ettepanek mõjutab ühtlustamist eeldatavasti positiivselt. Eeskiri suurendab ELis võimaluste võrdsust ning ühtlasi edendab ausat konkurentsi. Siiani ei ole meeskonna väsimust reguleerivaid eeskirju ameti ja tema peamiste rahvusvaheliste poolte vahel ühtlustamise teemana kindlaks määratud. Käesolev eeskiri ei too kaasa olemasoleva eeskirja põhjalikku muutmist, seetõttu on mõju rahvusvahelisele ohutusalasele reguleerimiskoostööle ja ühtlustamisele eeldatavasti vähene.

Köln, 28. september 2012

P. GOUDOU
tegevdirektor