



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, XXX

[...]K

**KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr .../..,**

**kuupäev [...],**

**millega muudetakse määrust (EL) nr .../..., millega kehtestatakse  
lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa  
Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008**

## KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr .../...

[kuupäev],

**millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr .../..., millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (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,<sup>1</sup> eriti selle artikli 8 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määrusega (EL) nr .../... kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused.
- (2) Vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 22 lõikele 2 sisaldavad lennu- ja tööaja ning puhkeaja rakenduseeskirjad algselt kõiki määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajao sisulisi sätteid, võttes arvesse teaduse ja tehnika uusimaid andmeid.
- (3) Määrust (EL) nr .../... tuleb seega muuta nii, et see sisaldaks lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid.
- (4) Määruses (EL) nr .../... on arvesse võetud direktiiviga 2000/79/EÜ juba kehtestatud piiranguid ja miinimumnõudeid (5). Nimetatud direktiivis sätestatud piiranguid peab tsiviillennunduse lennupersonali korral alati järgima. Määruse (EL) nr .../... sätted ja selle määruse alusel heaks kiidetud muud sätted ei tohi mingil juhul olla laiemad ning seega pakkuda lennupersonalile vähem kaitset. Samuti ei piira käesoleva määruse sätted riiklike rohkem kaitset pakkuvate sotsiaalõigusaktide kohaldamist.
- (5) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamusena komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.
- (6) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

### *Artikkel 1*

Määrust (EL) nr .../... muudetakse järgmiselt.

1. Artiklisse 2 lisatakse järgmine mõiste:

---

<sup>1</sup> ELT L 79, 13.3.2008, lk 1.

„Taksolennud” – lennu- ja tööaja piirangute kontekstis ärilise lennutranspordi nõude-tellimislennud lennukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 19 või vähem.”

2. Artikli 8 lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

### **Lennuaja piirangud**

Lennu- ja tööaja piirangute suhtes kohaldatakse järgmisi sätteid:

Käitajad, kes teevad ärilise lennutranspordi lende lennukitega, peavad täitma III lisa FTL-alajao nõuded. III lisa FTL-alajagu ei kohaldata ärilise lennutranspordi järgmiste lendude korral:

lennukiga toimuvad taksolennud;

lennukiga toimuvad kiirabilennud ja

ühe piloodiga lennukiga toimuvad lennud.

Kuni neid lende hõlmavate asjakohaste rakenduseeskirjade vastuvõtmiseni kehtivad määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõige 4 ja III lisa Q alajagu ning sellega seotud riigisisese erandid, mis põhinevad ohutuslaste riskide hindamisel pädevate asutuste poolt.”

3. II lisasse lisatakse järgmised uued punktid:

„ARO.OPS.230 Puhkeaega häirivate töögraafikute määratlemine

FTL-alajao kohaldamisel määrab pädev asutus vastavalt punkti ORO.FTL.105 mõistete „varane tüüp” ja „hiline tüüp” määratlustele, kumb puhkeaega häiriva töögraafiku liik on tema järelevalve all kohaldatav kõigile ärilise lennutegevuse ettevõtjatele.”

ARO.OPS.235 Individuaalsete lennuaja spetsifikatsiooniskeemide heakskiitmine

Pädev asutus kiidab heaks ärilise lennutegevuse ettevõtjate pakutud individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid, kui käitaja on tõendanud nende vastavust määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja käesoleva määruse III lisa FTL-alajaga.

- (a) Kui käitaja pakutud individuaalne lennuaja spetsifikatsiooniskeem erineb kohaldatavatest ameti väljastatud sertifitseerimistingimustest, kasutab pädev asutus määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 22 lõikes 2 kirjeldatud menetlust.
- (b) Kui käitaja pakutud individuaalne lennuaja spetsifikatsiooniskeem erineb kohaldatavatest rakenduseeskirjadest, kasutab pädev asutus määruse (EÜ) 216/2008 artikli 14 lõikes 6 kirjeldatud menetlust.
- (c) Heakskiidetud kõrvalekalded või erinevused peavad pärast kõrvalekalde või erinevuse rakendamist läbima sõltumatu teadusliku ja meditsiinilise hindamise.

4. III lisasse lisatakse kooskõlas käesoleva määruse lisaga uus FTL-alajagu.

Artikkel 2

3 aastat pärast jõustumist kontrollib amet määruse (EL) nr .../... II ja III lisa olevate lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid käsitlevate sätete tõhusust. Kontroll põhineb pärast määruse jõustumist pika aja jooksul kogutud lennutegevuse andmetel ja keskendub vähemalt järgmistele punktidele:

1. ööpäeva sobivaimal ajal toimuva üle 13-tunnise tööaja mõju;
2. ööpäeva ebasobivaimal ajal toimuva üle 10-tunnise tööaja mõju;
3. üle 11-tunnise tööaja mõju meeskonnaliikmetele, kelle kohanemine ei ole teada;
4. suure arvu vahemaandumiseta lendude (>6) võimalik mõju meeskonna tähelepanule ja
5. puhkeaega häiriva töögraafiku mõju kumuleerumispiiridele.

### *Artikkel 3*

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.
2. Seda kohaldatakse alates [1 aasta pärast jõustumist].
3. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada punkti ORO.FTL210 alapunkti e asemel kuni [2 aastat pärast käesoleva määruse jõustumist] jätkuvalt kohaldada määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõiget 4 ja III lisa Q alajao punkti OPS 1.1115 ning pädevate asutuste koostatud ohutusriskide hinnangutel põhinevaid asjakohaseid riiklikke erandeid.
4. Kui liikmesriik kohaldab lõike 2 sätteid, teatab ta sellest komisjonile ja ametile. Teates tuleb esitada erandi põhjused ja kestus ning kavandatavate meetmete rakendamise programm ja ajakava.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Komisjoni nimel*

*komisjoni liige*

## LISA

### ORO-OSA (NÕUDED ORGANISATSIOONIDELE)

#### Alajagu — Lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded

##### 1. jaotis

##### Üldnõuded

##### ORO.FTL.100 Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida käitajad peavad järgima meeskonnaliikmete lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete osas.

##### ORO.FTL.105 Mõisted

Käesolevas alajaos kasutatakse järgmisi mõisteid.

„Kohanenud” – meeskonnaliiget loetakse kohanenuks 2-tunnise ajavahega arvestatuna tema lähtepunkti kohalikust ajast. Kui kohalik aeg tööülesande lähte- ja lõppkohas erineb üle 2 tunni, loetakse meeskonnaliige kohanenuks vastavalt alljärgneva tabeli väärtustele, mille alusel arvutatakse maksimaalne igapäevane lennutööaeg.

Ajavahe (tundides) viiteaja ja kohaliku aja vahel kohas, kus meeskonnaliige alustab järgmist tööülesannet	Viiteajal tööle ilmumisest möödunud aeg				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

„B” – kohanenud kohaliku ajaga lähtepunkti ajavööndis,

„D” – kohanenud kohaliku ajaga kohas, kus meeskonnaliige alustab järgmist tööülesannet, ja

„X” – meeskonnaliikme kohanemine ei ole teada.

„Majutuskohas” – valveaja või vaheajaga tööülesande jaoks vaikne ja mugav, avalikkuse juurdepääsuta koht, kus saab muuta valgustatust ja temperatuuri, kus on meeskonnaliikmele sobiv magamisase ja mis on piisavalt suur, et mahutada kõiki samal ajal kohal olevaid meeskonnaliikmeid, ning kus on juurdepääs toidule ja joogile.

„Lennujaamavalve” – ette teatatud ja määratletud ajavahemik, mille jooksul meeskonnaliige peab käitaja nõudel olema lennujaamas kohe valmis vastu võtma lennuülesannet, töökohale lendamist või muud tööülesannet.

„Suurendatud lennumeeskond” – lennumeeskond, kuhu kuulub rohkem liikmeid, kui on minimaalselt vaja õhusõiduki käitamiseks, mille tõttu lennumeeskonna iga liige saab lahkuda oma töökohalt lennuaegseks puhkeajaks, mille korral asendab teda teine piisavalt kvalifitseeritud lennumeeskonna liige.

„Vaheaeg” – ajavahemik lennutööaja raames, mis on lühem kui puhkeaeg ja mis arvestatakse tööaja hulka, kuid millal meeskonnaliige on kõigist kohustuste täitmisest vabastatud.

„Edasilükatud tööle ilmumise aeg” – kavandatud lennutööaja edasilükkamine käitaja poolt, enne kui meeskonnaliige on oma puhkekohast lahkunud.

„Puhkeaga häiriv töögraafik” – meeskonnaliikme töögraafik, kus lennutööaeg või mitme lennutööaja kombinatsioon algab, lõpeb või kattub mis tahes ajaga päeval või öösel kohas, kus meeskonnaliige on kohanenud, ning mis häirib magamisvõimalust optimaalsel uneajavahemikul. Töögraafik võib häirida puhkeaga varase alguse, hilise lõpu ja öötöö tõttu.

(a) Puhkeaga häiriva töögraafiku „varane tüüp” –

(1) „varase alguse” korral tööaeg, mis algab ajavahemikus 05.00–05.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud, ja

(2) „hilise lõpu” korral tööaeg, mis lõpeb ajavahemikus 23.00–01.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud.

(b) Puhkeaga häiriva töögraafiku „hiline tüüp” –

(1) „varase alguse” korral tööaeg, mis algab ajavahemikus 05.00–06.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud, ja

(2) „hilise lõpu” korral tööaeg, mis lõpeb ajavahemikus 00.00–01.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud.

(c) „Öötöö” – tööaeg, mis kattub mis tahes ajaga ajavahemikus 02.00–04.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud.

„Tööülesanne” – mis tahes ülesanne, mida meeskonnaliige täidab käitaja korraldusel, sealhulgas lennutöö, haldustöö, koolitamine või koolitusel osalemine, töökohale lendamine ja valve teatud elemendid.

„Tööaeg” – ajavahemik, mis algab, kui meeskonnaliige ilmub käitaja nõudel tööle või alustab tööülesande täitmist, ning lõpeb, kui isik on kõigist tööülesannetest vaba.

„Ida-läänesuunaline ja lääne-idasuunaline üleminek” – põhibaasis toimuv üleminek ühes suunas vähemalt 6 ajavööndit hõlmava rotatsiooni ja vastassuunas vähemalt 4 ajavööndit hõlmava rotatsiooni vahel.

„Lennutööaeg” – ajavahemik, mis algab hetkel, kui meeskonnaliige peab ilmuma tööle, mis võib hõlmata üht või mitut järjestikust lendu, ja lõpeb, kui õhusõiduk kõnealuse meeskonnaliikme kui töötava meeskonnaliikme poolt teostatava viimase lennu lõpus peatub ning mootorid lülitatakse välja.

„Lennuaeg” – lennukite ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite korral ajavahemik õhusõiduki liikumahakkamisest parkimiskohalt stardi eemärgil kuni ajani, kui õhusõiduk peatub selleks ette nähtud parkimiskohal ning kõik mootorid või propellerid lülitatakse välja.

„Põhibaas” – käitaja määratud asukoht, kust meeskonnaliige tavaliselt alustab ja kus lõpetab tööülesande või tööülesannete sarja täitmise ning kus käitaja tavaliselt ei pea vastutama konkreetse meeskonnaliikme majutamise eest.

„Kohalik ööpäev” – 24-tunnine ajavahemik, mis algab kell 00.00 kohaliku aja järgi.

„Kohalik öö” – 8-tunnine ajavahemik kella 22.00 ja 08.00 vahel kohaliku aja järgi.

„Töötav meeskonnaliige” – meeskonnaliige, kes täidab tööülesandeid õhusõidukil lennu ajal.

„Töökohale lendamine” – mittetöötava meeskonnaliikme siirdumine ühest paigast teise käitaja korraldusel, välja arvatud sõiduaeg kodust põhibaasis asuvasse ettenähtud tööle ilmumise kohta ja tagasi ning kohalik sõiduaeg puhkekohast tööülesande täitmiskohta ja tagasi.

„Viiteaeg” – kohalik aeg tööle ilmumise kohas, mis asub 2 tunni laiuses ajavööndialas ümber kohaliku aja, kus meeskonnaliige on kohanenud.

„Puhkekoht” – magamisase või jalatoega iste, kus meeskonnaliige saab õhusõiduki pardal magada.

„Reserv” – ajavahemik, mille jooksul peab meeskonnaliige olema käitajale kättesaadav, et vähemalt 10-tunnise etteteatamisega enne tööülesande algust vastu võtta lennuülesanne, töökohale lendamise käsk või muu tööülesanne.

„Puhkeaeg” – pidev katkestusteta ja määratletud ajavahemik pärast ja/või enne tööd, mille jooksul meeskonnaliige on kõigist tööülesannetest ja reservist vaba.

„Rotatsioon” – tööülesanne või tööülesannete sari, mille hulgas on vähemalt üks lennutööülesanne, ja puhkeajad mujal kui põhibaasis, mis algab põhibaasis ja lõpeb põhibaasi naasmisega puhkeajaks, mille korral käitaja ei pea enam vastutama meeskonnaliikme majutuskoha eest.

„Üks töövaba päev” – nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2009/79/EÜ nõuetele vastamise tähenduses kõikidest töökohustustest vaba aeg, mis koosneb ühest päevast ja kahest kohalikust ööst ning mis võib sisaldada vaba päeva osana ka puhkeaega.

„Vahemaandumiseta lend” – ajavahemik õhusõiduki liikumahakkamisest stardiks kuni maandumisjärgse peatumiseni ettenähtud parkimiskohal.

„Valveaeg” – varem teatatud ja määratletud ajavahemik, mille jooksul peab meeskonnaliige olema käitajale kättesaadav, et vastu võtta lennuülesanne, kohalelendamise ülesanne või muu ülesanne, ilma vahepealse puhkeajata:

- (a) lennujaamavalve – valveaeg lennujaamas, mis võib lõppeda tööülesande saamisega;
- (b) muu valveaeg – valmisolek kodus või sobivas majutuskohas, mis võib lõppeda tööülesande saamisega.

„Sobiv majutus” – valveaja, vaheajaga tööülesande ja miinimumpuhkeaja jaoks igale meeskonnaliikmele asjakohaselt sisustatud eraldi ruum, mis asub vaiksuses keskkonnas, kus on magamisase, piisav ventilatsioon, temperatuuri ja valgustatuse reguleerimise vahend ning juurdepääs toidule ja joogile.

„Ülipikad lennud (ULR)” – pikad lennud, mille kavandatav lennuaeg on pikem kui 16 tundi või lennutööaeg on pikem kui 18 tundi.

„Ööpäevarütmi madalseisu aeg (WOCL)” – ajavahemik kell 02.00–05.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud.

### **ORO.FTL.110 Käitaja kohustused**

Käitaja peab, kui see on lennuliigi tõttu kohaldatav:

- (a) avaldama tööülesannete graafikud piisavalt vara, et meeskonnaliikmed saaksid kavandada küllaldast puhkamist;
- (b) tagama, et lennutööajad on kavandatud nii, et meeskonnaliikmed oleksid võimalikult puhunud ja saaksid tegutseda kõigis tingimustes rahuldaval ohutustasemel;
- (c) määrama tööle ilmumise ajad, mis jätavad piisavalt aega maapealseteks tööülesanneteks;
- (d) võtma arvesse lennutööaegade sageduse ja jaotuvuse ning puhkeaegade seost ja arvestama pika tööaja ning minimaalse puhkeaja kumuleeruvat mõju;
- (e) määrama töögraafiku nii, et ei tekiks tegutsemisviisi, mis tugevasti häirib väljakujunenud une- ja töörütmi, näiteks määrates vaheldumisi päevaseid ja öiseid tööülesandeid;
- (f) kohaldama puhkeaega häiriva töögraafiku liiki, mis on määratud punktis ARO.OPS.230, kui puhkeaega häirivat töögraafikut ei saa vältida;
- (g) võimaldama piisavalt pikki puhkeaege, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete mõjudest ning oleksid järgmise lennutööaja alguseks välja puhunud;
- (h) kavandama korduvaid pikki taastumise puhkeaege ja teatama nendest meeskonnaliikmetele piisavalt vara;
- (i) tagama, et lennud lõpeksid lubatud lennutööaja jooksul, võttes arvesse lennueelseteks tööülesanneteks, lennuks ja lennuki teenindamiseks kuluvat aega;
- (j) muutma töögraafikut ja/või meeskonna koosseisu, kui 33% selle graafiku lendudest kavandatud hooajal on pikemad kui maksimaalne lennutööaeg.

### **ORO.FTL.115 Meeskonnaliikmete kohustused**

Meeskonnaliikmed peavad:

- (a) järgima IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.GEN.MPA.100 ja
- (b) kasutama optimaalselt puhkamisvõimalusi ja -ruume ning kavandama ja kasutama oma puhkeaege nõuetekohaselt.

### **ORO.FTL.120 Väsimuse riskijuhtimine (FRM)**

- (a) Kui käesoleva alajao või kohaldatava sertifitseerimistingimuse kohaselt on vaja väsimuse riskijuhtimist, peab käitaja kehtestama oma juhtimissüsteemi lahutamatu osana väsimuse riskijuhtimise (FRM) ning seda sellisena rakendama ja järgima. Väsimuse riskijuhtimine tagab määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa oluliste nõuete 7.f, 7.g ja 8.f täitmise. Väsimuse riskijuhtimist kirjeldatakse lennutegevuskäsiraamatus.
- (b) Kehtestatud, rakendatud ja järgitav väsimuse riskijuhtimine peab sisaldama järgmist:



- (1) käitaja üldiste väsimuse riskijuhtimise ideede ja põhimõtete kirjeldus (väsimuse riskijuhtimise poliitika);
  - (2) väsimuse riskijuhtimise protsesside dokumentatsioon, sealhulgas töötajatele nende vastutusalade teadvustamise kord ning selle dokumentatsiooni muutmise kord;
  - (3) teaduslikud põhimõtted ja teadmised;
  - (4) ohtude tuvastamise ja riskihindamise kord, mis võimaldab juhtida meeskonnaliikme pidevast väsimusest tekkivat tegevusriski (tekkivaid tegevusriske);
  - (5) riskimaandamise kord, mis sisaldab meeskonnaliikme väsimusest käitajale tekkinud riski (riskide) tõhusa maandamise viivitamatuid meetmeid ning mille alusel saab väsimusriski selliste meetmetega saavutatud maandamist pidevalt jälgida ja korrapäraselt hinnata
  - (6) ja see peab vastama käitaja kasutatavale töögraafikute süsteemile või lennuaja spetsifikatsiooniskeemile;
  - (7) see peab võimaldama väsimuse riskijuhtimise toimivust pidevalt parandada;
  - (8) väsimuse riskijuhtimise ohutuse tagamise kord;
  - (9) väsimuse riskijuhtimise edendamise kord.
- (c) Väsimuse riskijuhtimine peab olema kooskõlas käitaja suurusega ning tema toimingute laadi ja keerukusega, võttes arvesse asjaomaste toimingutega kaasnevaid ohte ja nendega seotud riske ning kohaldatavat lennuaja spetsifikatsiooniskeemi.
- (d) Käitaja võtab riskimaandusmeetmeid, kui väsimuse riskijuhtimise ohutuse tagamise korrast nähtub, et vajalikku ohutustaset ei säilitata.

#### **ORO.FTL.125 Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid**

- (a) Ilma et see piiraks nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/79/EÜ kohaldamist, mis käsitleb Euroopa kokkulepet tsiviillennunduse lennupersonali töötaja korralduse kohta, peavad käitajad koostama, rakendama ja haldama lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, mis sobib nende tegevuse tüübiga ning mis on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja käesoleva alajaoga.
- b) Enne lennuaja spetsifikatsiooniskeemi rakendamist peab pädev asutus selle heaks kiitma.
- c) Määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja käesolevale alajaole vastavuse tõendamiseks peab käitaja kohaldama ameti väljastatud kohaldatavaid sertifitseerimistingimusi. Kui käitaja soovib määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 22 lõike 2 kohaselt kõrvale kalduda ameti väljastatud sertifitseerimistingimustest, peab ta enne skeemi rakendamist esitama pädevale asutusele kõrvalekalde täieliku kirjelduse. Kirjeldus peab sisaldama kõiki asjakohaste käsiraamatute ja protseduuride muudatusi ning määruse (EÜ) nr 216/2008 ja käesoleva alajaole nõuete täitmist tõendavat hinnangut.

## 2. JAGU

### Ärilise lennutranspordi ettevõtjad

#### **ORO.FTL.200 Põhibaas**

Ettevõtja määrab igale meeskonnaliikmele põhibaasi.

#### **ORO.FTL.205 Lennutööaeg (FDP)**

(a) Ettevõtja peab:

- (1) määrama iga lennutegevuse jaoks tööle ilmumise ajad, võttes arvesse punkti ORO.FTL.110 alapunkti c;
- (2) kehtestama protseduurid, mis sätestavad, kuidas kapten peab – eriolukorras, mis võib põhjustada tugevat väsimust, ning pärast asjaomaste meeskonnaliikmetega konsulteerimist – lühendada tegelikku lennutööaega ja/või pikendada puhkeaega, et kõrvaldada lennuohutust halvendav mis tahes mõju.

(b) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg

- (1) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg ilma kohanenud meeskonnaliikmete ajapikendusteta on esitatud järgmises tabelis.

**Tabel 1. Maksimaalne igapäevane lennutööaeg – kohanenud meeskonnaliikmed**

Lennutööaja algus	1–2 vahe- maandumiseta lendu	3 vahe- maandumiseta lendu	4 vahe- maandumiseta lendu	5 vahe- maandumiseta lendu	6 vahe- maandumiseta lendu	7 vahe- maandumiseta lendu	8 vahe- maandumiseta lendu	9 vahe- maandumiseta lendu	10 vahe- maandumiseta lendu
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(2) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg, kui meeskonnaliikmete kohanemine ei ole teada, on esitatud järgmises tabelis.

**(i) Meeskonnaliikmed, kelle kohanemine ei ole teada**

<b>Maksimaalne igapäevane lennutööaeg vahemaandumiseta lendude kaupa</b>						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg juhul, kui meeskonnaliikmete kohanemine ei ole teada ja käitaja on rakendanud väsimuse riskimaandamise, on esitatud järgmises tabelis.

**(ii) Meeskonnaliikmed, kelle kohanemine ei ole teada, kui rakendatakse väsimuse riskimaandamist**

Alljärgneva tabeli väärtused kehtivad, kui käitaja kasutatavas väsimuse riskijuhtimissüsteemis jälgitakse nõutava ohutustaseme püsimist.

<b>Maksimaalne igapäevane lennutööaeg vahemaandumiseta lendude kaupa</b>						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) Lennutööaeg lennumeeskonna ja salongipersonali erinevate tööle ilmumise aegade korral.

Kui salongipersonal vajab sama lennu või lennusarja ettevalmistuseks rohkem aega kui lennumeeskond, võib salongipersonali lennutööaega pikendada salongipersonali tööle ilmumise aja ja lennumeeskonna tööle ilmumise aja vahe võrra. Vahe ei tohi ületada 60 minutit. Salongipersonali maksimaalne igapäevane lennutööaeg algab lennumeeskonna lennutööaja alguseks kohaloleku ettekandmise hetkest, kuid salongipersonali lennutööaeg algab salongipersonali tööle ilmumise ajaga.

(d) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg koos ajapikendusega, kuid ilma lennuaege puhkeajata.

(1) Maksimaalset igapäevast lennutööaega võib pikendada mis tahes 7 järjestikusel päeval kaks korda kuni 1 tunni võrra. Sellisel juhul:

(i) pikendatakse minimaalset lennuelset ja -järgset puhkeajaga 2 tunni võrra või

(ii) pikendatakse lennujärgset puhkeajaga 4 tunni võrra.

(2) Pikendus kavandatakse ette ja see võib hõlmata maksimaalselt:

(i) 5 vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg ei hõlma ööpäevarütmi madalseisu aega, või

(ii) 4 vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg hõlmab 2 või vähem tundi ööpäevarütmi madalseisu ajast, või

(iii) 2 vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg hõlmab rohkem kui 2 tundi ööpäevarütmi madalseisu ajast.

(3) Maksimaalse igapäevase lennutööaja pikendamist ilma lennuaege puhkeajata ei tohi kombineerida samal tööajal lennuaege puhkeaja või vaheajaga tööülesande tõttu tehtud tööaja pikendustega.

(4) Kui tööaega pikendatakse järjestikusel lennutööaegadel, tuleb vastavalt tagada mõlema pikendatud lennutööaja vahel lennule eelnev ja järgnev puhkeajag.

- (5) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemis peavad olema määratletud maksimaalse igapäevase lennutööaja pikenduste piirmäärad, mis on kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega, võttes arvesse:
- (i) vahemaandumiseta lendude arvu ja
  - (ii) seda, kas lennutööaeg hõlmab ööpäevarütmi madalseisu aega.
- (e) Maksimaalne igapäevane lennuaegse puhkeaja tõttu pikendatud lennutööaeg.
- (1) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemides peavad olema määratletud maksimaalse igapäevase lennuaegse puhkeaja tõttu lennutööaja pikendamise tingimused kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega, võttes arvesse:
- (i) lennatavate vahemaandumiseta lendude arvu;
  - (ii) igale meeskonnaliikmele eraldatud minimaalset lennuaegset puhkeaega;
  - (iii) lennuaegse puhkeaja vahendite tüüpe ja
  - (iv) põhilennumeeskonna suurendamist.
- (f) Lennutegevuse ettenägematud olukorrad – kapteni otsustusõigus.
- (1) Kapteni poolt ettenägematutes olukordades tööle ilmunise ajal või selle järel algava lennutegevuse jooksul lennutööaja, tööaja ja puhkeaegade piirangute muutmise tingimused peavad olema kooskõlas järgmisega:
- (i) maksimaalne igapäevane lennutööaeg pärast punktide b, e või punkti ORO.FTL 220 rakendamist ei või olla pikendatud enam kui 2 tunni võrra, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonda ei ole suurendatud, mille korral võib maksimaalset lennutööaega pikendada mitte enam kui 3 tunni võrra;
  - (ii) kui ühe lennutööaja viimasel vahemaandumiseta lennul tekib pärast õhukütõusmist ettenägematu olukord, mille tulemusena tööaja pikendamise lubatud aeg ületatakse, võib lend jätkuda kuni sihtkohta või varusihtkohta jõudmiseni ning
  - (iii) lennutööajale järgnevat puhkeaega võib vähendada, kuid see ei tohi kunagi olla lühem kui 10 tundi.
- (2) Ettenägematus olukorras, mis võib põhjustada tugevat väsimust, peab kapten lühendama tegelikku lennutööaega ja/või pikendama puhkeaega, et kõrvaldada lennuohutust halvendav mis tahes mõju.
- (3) Enne nende muudatuste kehtestamist peab kapten küsima kõigilt meeskonnaliikmetelt, mis on nende tähelepanuvõime tase.

- (4) Kui kapten on omal äranägemisel pikendanud lennutööaega või lühendanud puhkeaega, peab ta selle kohta esitama käitajale ettekande.
  - (5) Kui lennutööaega on pikendatud või puhkeaega vähendatud enam kui 1 tunni võrra, saadetakse ettekande koopia koos käitaja märkustega pädevale asutusele mitte hiljem kui 28 päeva pärast toimunut.
  - (6) Käitaja rakendab käesolevas sättes kirjeldatud omal äranägemisel tehtud otsuse kohta mittekarakteristliku menetluse ja kirjeldab seda tegevuskäsiraamatus.
- (g) Ettenägematud olukorrad lennutegevuse ajal – edasilükatud teatamine
- Käitaja kehtestab tegevuskäsiraamatus edasilükatud teatamise korral võetavad meetmed kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega.

### **ORO.FTL.210 Lennuaeg ja tööaeg**

- (a) Meeskonnaliikmele määratud tööaeg kokku ei tohi olla pikem kui:
- (1) 60 töötundi mis tahes 7 järjestikusel päeval;
  - (2) 110 töötundi mis tahes 14 järjestikusel päeval;
  - (3) 190 töötundi mis tahes 28 järjestikusel päeval jaotatuna võimalikult ühtlaselt kogu ajavahemikule.
- (b) Lennuaeg kokku lendudel, millel iga meeskonnaliige on töötav meeskonnaliige, ei tohi olla pikem kui:
- (1) 100 lennutundi mis tahes 28 järjestikusel päeval ja
  - (2) 900 lennutundi mis tahes kalendriaastal ja
  - (3) 1000 lennutundi mis tahes 12 järjestikusel kalendrikuul.
- (c) Lennujärgne tööaeg loetakse tööajaks. Käitaja täpsustab lennutegevuskäsiraamatus lennujärgse tööaja minimaalse kestuse.

### **ORO.FTL.215 Töökohale lendamine**

Kui käitaja näeb meeskonnaliikmetele ette töökohale lendamise, kehtivad järgmised nõuded.

- (a) Töökohale lendamist pärast tööle ilmumise aega, kuid enne lennutegevust, loetakse lennutööajaks, kuid mitte vahemaandumiseta lennuks.
- (b) Kogu töökohale lendamise aeg loetakse tööajaks.

### **ORO.FTL.220 Vaheajaga tööülesanne**

- (a) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad kirjeldama järgmisi vaheajaga tööülesandeid käsitlevaid punkte kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega:
  - (1) maapealse vaheaja minimaalne kestus ja

- (2) erandina punkti ORO.FTL.205 alapunktist b võimalus pikendada lennutööaega, võttes arvesse maapealse vaheaja kestuse ja meeskonnaliikmele võimaldatud puhkeruumid ning muud asjakohased tegurid.
- (b) Maapealne vaheaeg loetakse täielikult lennutööaja hulka.
- (c) Lühendatud puhkeajale ei saa järgneda vaheajaga tööülesanne.

### **ORO.FTL.225 Valveaeg ja lennujaamavalve**

Kui käitajad määravad meeskonnaliikmetele valveaja või lennujaamavalve, kohaldatakse kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega järgmist.

- (a) Valveajad ja lennujaamavalveajad peavad olema kirjas töögraafikus ning valveaja algus ja lõpp peab olema määratletud ning asjaomastele meeskonnaliikmele eelnevalt teatatud, et nad saaksid kavandada piisavat puhkeaega.
- (b) Lennujaamavalve kuulub täielikult tööaja hulka ning lennutööaega arvestatakse alates lennujaamavalve tööle ilmumise ajast.
- (c) Käitaja korraldab lennujaamavalves oleva meeskonnaliikme majutuse.
- (d) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid kirjeldavad järgmisi punkte:
  - (1) mis tahes valveaja maksimaalne kestus;
  - (2) valveaja mõju maksimaalsele lennutööajale, mida võidakse hinnata, võttes arvesse meeskonnaliikmele pakutavaid puhkeruume ja muid asjakohaseid tegureid, näiteks meeskonnaliikme viivitamatu valmisoleku vajadust, seda, et valveaeg häirib uneaega, ja/või piisavat etteteatamist, et tagada magamisvõimalus tööle kutsumise ja määratud lennutööaja vahel;
  - (3) valveajale järgnev korraline minimaalne puhkeaeg, millele ei järgne lennutööaja määramine, ja
  - (4) kuidas arvestatakse valveaega töötundide koguarvestuses.

### **ORO.FTL230 Reserv**

Kui käitajad määravad meeskonnaliikmed reservi, kohaldatakse kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega järgmist.

- (a) reserv peab olema kirjas töögraafikus;
- (b) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid kirjeldavad järgmisi punkte:
  - (1) iga reserviaja maksimaalne kestus;
  - (2) järjestikuste reservipäevade arv, mida võib määrata ühele meeskonnaliikmele.

### **ORO.FTL.235 Puhkeaeg**

- (a) Minimaalne puhkeaeg põhibaasis.

Põhibaasist algavale lennutöötajale eelnev minimaalne puhkeaeg peab:

- (1) olema vähemalt sama pikk kui sellele eelnev tööaeg või 12 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem;
- (2) olema vastavuses punktiga b, kui käitaja tagab meeskonnaliikmele sobiva majutuse.

(b) Minimaalne puhkeaeg põhibaasist eemal.

Mujal kui põhibaasis algavale töötajale eelnev minimaalne puhkeaeg peab olema vähemalt sama pikk kui sellele eelnev tööaeg või 10 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem. See ajavahemik peab sisaldama peale reisimise ja füsioloogiliste vajaduste aja ka 8-tunnist magamisvõimalust.

(c) Lühendatud puhkeaeg

Erandina punktidest a ja b võivad lennuaja spetsifikatsiooniskeemid sisaldada lühendatud minimaalset puhkeaega, võttes kooskõlas lennuliigile kohaldatavate sertifitseerimistingimustega arvesse järgmisi punkte:

- (1) minimaalne lühendatud puhkeaeg;
- (2) järgneva puhkeaja pikendamine ja
- (3) lühendatud puhkeajale järgneva lennutöötaja lühendamine.

(d) Taastumiseks ette nähtud korduvad pikendatud puhkeajad

Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad sisaldama kumuleeruva väsimuse kompenseerimiseks vajalikke taastumiseks ette nähtud korduvaid pikendatud puhkeajad. Minimaalne taastumiseks ette nähtud korduv pikendatud puhkeaeg peab kestma 36 tundi ja sisaldama 2 ööd kohapeal nii, et ühe taastumiseks ette nähtud korduva pikendatud puhkeaja lõpu ja järgmise alguse vahel ei oleks kunagi rohkem kui 168 tundi. Kaks korda kuus pikendatakse taastumiseks ette nähtud korduvat pikendatud puhkeajaga 2 päeva võrra.

(e) Lennuaja spetsifikatsiooniskeem peab sisaldama täiendavaid puhkeajad kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega, et vähendada:

- (1) ajavööndite erinevuse ja pikendatud lennutöötaja mõju;
- (2) puhkeajaga häirivast töögraafikust tingitud kumuleeruvat väsimust ja
- (3) põhibaasi muutust.

#### **ORO.FTL.240 Toitumine**

(a) Lennutöötaja jooksul peab olema võimalik einestada ja juua, et vältida meeskonnaliikme töövõime vähenemist, eriti kui lennutöötaja on pikem kui 6 tundi.

b) Käitaja täpsustab tegevuskäsiraamatus, kuidas on lennutöötajal tagatud meeskonnaliikme toitumine.

#### **ORO.FTL.245 Lennu-, töö- ja puhkeaja dokumenteerimine**

(a) Käitajad peavad säilitama 24 kuu jooksul järgmist:



- (1) iga meeskonnaliikme kohta muu hulgas järgmisi andmeid:
    - (i) lennuajad;
    - (ii) iga tööaja ja lennutööaja algusaeg, kestus ja lõpuaeg;
    - (iii) puhkeajad ja kõigist töökohustustest vabad päevad ning
    - (iv) määratud põhibaas.
  - (2) Pikendatud lennutööaegade ja lühendatud puhkeegade aruanded.
- (b) Nõudmisel peab käitaja esitama lennu-, töö- ja puhkeaja üksikdokumentide koopiaid järgmistele isikutele:
- (1) asjaomasele meeskonnaliikmele ja
  - (2) teisele käitajale meeskonnaliikme kohta, kes on või kes hakkab tema meeskonnaliikmeks.
- (c) Mitmele käitajale teenuseid pakkuvat meeskonnaliiget käsitlevaid dokumente, millele viidatakse punkti CAT.GEN.MPA.100 alapunkti b lõikes 5, säilitatakse 24 kuud.

**ORO.FTL.250 Väsimuse leevendamise koolitus**

- (a) Käitaja korraldab meeskonnaliikmetele, meeskonna töögraafikute koostajatele ja asjaomastele juhtivtöötajatele esialgse ja korduva väsimuse leevendamise koolituse.
- (b) Koolitus peab järgima käitaja kehtestatud ja tegevuskäsiraamatus kirjeldatud koolituskava. Koolitus peab käsitlema väsimuse võimalikke põhjusi ja tagajärgi ning väsimuse vastumeetmeid.