Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2026/1979

13.11.2026

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2026/1979,

8. september 2026,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete osas seoses taksolendude, kiirabilendude ja ühe piloodiga ärilise lennutranspordi lendudega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, [1] eriti selle artikli 32 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 [2] on kehtestatud lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, sealhulgas lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded ärilise lennutranspordi käitajate jaoks, kelle lennukeid kasutatakse regulaar- ja tellimuslendudeks.

(2) Ärilise lennutranspordi lende teostavate käitajate jaoks määruse (EL) nr 965/2012 kohaste lennu- ja tööaja piirangute väljatöötamisel otsustati käsitleda taksolendude, kiirabilendude ja ühepiloodilendude lennu- ja tööaja piiranguid hilisemas etapis, et oleks võimalik koguda teaduslikke tõendeid nendel lendudel väsimust mõjutavate tegurite kohta.

(3) Vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 artikli 8 lõikele 2 kohaldatakse taksolendudeks, kiirabilendudeks ja ühepiloodilendudeks kasutatavate lennukitega ärilise lennutranspordi lende teostavatele käitajatele kehtivate lennu- ja tööaja piirangute suhtes nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 [3] artikli 8 lõikes 4 ja kõnealuse määruse III lisa Q alajaos osutatud siseriiklike õigusaktide nõudeid. Kõnealune erand peaks kehtima seni, kuni kooskõlas käesoleva määrusega hakatakse kohaldama uusi meetmeid.

(4) Määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajao nõuded töötati välja mitme piloodiga regulaarlendude ja tellimuslendude jaoks. Neid kohaldatakse siiski ka nõudmisel toimuvate taksolendude, kiirabilendude ja ühepiloodilendude suhtes, hoolimata nende lendude ja mitmepiloodilendude vahelistest erinevustest ning kasutatava õhusõiduki tüübist. Samuti ei ole määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajaos kehtestatud ühepiloodi- ja kiirabilendude maksimaalset igapäevast lennutööaega ning selles ei ole ette nähtud valveaega, lennuaegset puhkepausi ega vaheajaga tööülesannet. Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et lisada piisavad lennu- ja tööaja piirangud ärilise lennutranspordi lendudeks lennukitega, mis on ette nähtud takso-, kiirabi- ja ühepiloodilendudeks.

---

[1] ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

[2] Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

[3] Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja halduprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj).

(5) Piloodi ülesanded sellistel lendudel nagu takso- ja kiirabilennud erinevad märkimisväärselt piloodi ülesannetest regulaar- või tellimuslendudel, kuna takso- ja kiirabilendude piloodid teevad tavaliselt vähem, kuid pikemaid lende. Takso- ja kiirabilendude puhul tuleb tegutseda ööpäevaringselt, mis võib hõlmata vahetustega tööd, öiseid lende, ebaregulaarseid ja ettearvamatuid töögraafikuid ning sagedasi ajavööndi muutusi. Seepärast tuleks tagada õiglane tasakaal normatiivsete ja tulemuspõhiste eeskirjade vahel, kuna põhimõtteliselt erinevate tegevuskeskkondade jaoks kavandatud sarnaste eeskirjade kohaldamine oleks vastuolus eesmärgiga tagada liidus tsiviillennundusohutuse ühtlaselt kõrge tase.

(6) Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 4 lõikes 2 sätestatud riski eest kaitsmise eesmärkidega tuleks kehtestada konkreetsed riski vähendamise meetmed, et kajastada sektori tegelikku olukorda, sealhulgas selliste takso- ja kiirabilendude laadi, mis ei ole üldsusele kättesaadavad, ning selliste lendude liiki ja ulatust, mis on vähem keerukad kui regulaar- või tellimuslennud ja hõlmavad vähem keerukaid lennukeid. Kõik need riski vähendamise meetmed peaksid olema sihipärased ja käsitlema kindlakstehtud väsimusriske, mis tulenevad konkreetsetest töögraafikute koostamise tavadest, tööajast või puhkeaja korraldusest.

(7) Selleks et paremini arvesse võtta konkreetseid riiklikke kaalutlusi või käitamistavasid, peaks liikmesriikidel olema lubatud teha erandeid teatavatest käesoleva määrusega kehtestatud sätetest või kalduda kõrvale asjaomastest sertifitseerimistingimustest, ning kohaldada nõudeid, mille ohutustase on vähemalt samaväärne käesoleva määruse sätetega. Käesoleva määruse mis tahes erandist või kõrvalekaldest tuleks teada anda ning järgida määruse (EL) 2018/1139 artiklit 71 ja artikli 76 lõiget 7, millega tagatakse läbipaistvad ja mittediskrimineerivad otsused, mis põhinevad objektiivsetel kriteeriumidel.

(8) Selleks et tagada sujuv üleminek praegu kohaldatavalt määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajaolt ja liikmesriikide siseriiklikelt õigusaktidelt, tuleks käitajatele ja liikmesriikide pädevatele asutustele anda piisavalt aega, et ajakohastada oma töödokumendid, rakendada asjakohased tarkvaravahendid ja koolitada vastavad töötajad uute meetmete järgimiseks. Käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva tuleks vastavalt edasi lükata.

(9) Määruse (EL) nr 965/2012 II lisa punkti ARO.OPS.235 ja III lisa punkti ORO.FTL.125 tuleks ajakohastada, et viia need kooskõlla määrusega (EL) 2018/1139 ja jätta välja aegunud viited, ilma et see avaldaks negatiivset majanduslikku, sotsiaalset või halduslikku mõju õhusõiduki meeskonna liikmetele, käitajatele või pädevatele asutustele. Selleks et toetada riiklikke pädevaid asutusi nende heakskiitmismenetluste ajakohastamisel, tuleks neid punkte kohaldada regulaar- ja tellimuslendude suhtes alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

(10) Kuigi kehtivas õigusraamistikus on juba nõutud, et liikmesriikide pädevad asutused jälgiksid tsiviillennunduses lennundusohutust mõjutavaid juhtumeid, millest on teatatud, ja võtaksid nende suhtes järelmeetmed, et tagada lennundusohutuse kõrgeim tase ja vähendada väsimusega seotud riske, on oluline, et liikmesriigid ja Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“), kellel on määruse (EL) 2018/1139 artikli 85 lõike 1 kohaselt õigus teha kontrolle ja muid järelevalvetoiminguid, et tagada kõnealuse määruse ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide ühetaoline kohaldamine, jälgiksid aktiivselt uute eeskirjade rakendamist.

(11) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad arvamusel nr 02/2026, ([4]) mille amet esitas kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 1,

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-022026.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 esimesse lõiku lisatakse punktid 16, 17 ja 18:

„16) „kiirabilend“ – lennukiga teostatav lend, mille korral on oluline viivitamatu ja kiire transportimine ning millel on kõik järgmised omadused:

a) selle eesmärk on hõlbustada erakorralise arstiabi andmist, transportides üht või mitut järgmistest:

i) meditsiinitöötajad;

ii) meditsiinivarustus (seadmed, veri, organid, ravimid);

iii) haiged või vigastatud isikud ja teised asjaomased isikud;

b) see hõlmab vahemaandumiseta lende, et viia lennuk kindlasse asukohta punkti a alapunktis i või iii osutatud isikute või punkti a alapunktis ii osutatud meditsiinivarustuse transportimiseks või toimetada lennuk tagasi kiirabilennukite baasi;

17) „regulaarlend“ – lendude seeria, millel on kõik järgmised omadused:

i) igal lennul on vabu kohti või mahtu lasti või posti vedamiseks, mis on avalikkusele kättesaadav pileti ostmise teel kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajatelt;

ii) lennud toimuvad kahe või enama lennujaama vahel ühel järgmistest viisidest:

— avaldatud sõiduplaani kohaselt,

— nii regulaarselt või sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise seeria;

18) „tellimuslend“ – nõudmisel toimuv mitteregulaarne ärilise lennutranspordi lend lennukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 20 või rohkem.“

2) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 8*

Lennuaja piirangud

1. Lennukitega teostatavate ärilise lennutranspordi regulaar- ja tellimuslendude suhtes kohaldatakse III lisa FTL (A) alajao nõudeid. Lennukitega teostatavate ärilise lennutranspordi kiirabi- ja taksolendude suhtes kohaldatakse III lisa FTL (B) alajao nõudeid.

2. Lennuaja piirangute ja puhkeaja nõuete osas peavad kopteritega teostatavad ärilise lennutranspordi lennud vastama selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõuetele, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht.

3. Lennuaja piirangute ja puhkeaja nõuete osas peavad keerukate mootorlennukite ja kopteritega teostatavad mitteärilised lennud, sealhulgas mitteärilised erilennud, ning lennukite ja kopteritega teostatavad ärilised erilennud vastama selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõuetele, kus asub käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus on käitaja asutamis- või elukoht.

4. Lennuaja piirangute osas peab uuendusliku õhuliikluse käitaja täitma selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõudeid, kus on käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus on käitaja asutamis- või elukoht.“

3) Artikli 9b lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Amet ja liikmesriikide pädevad asutused jälgivad käesolevas määruses sätestatud lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete tulemuslikkust.“

4) II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

5) III lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 15. oktoobrist 2028.

I lisa ja II lisa punkti 4 kohaldatakse siiski alates 3. detsembrist 2026.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 8. september 2026

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 II lisa (ARO-osa) punkt ARO.OPS.235 asendatakse järgmisega:

„**ARO.OPS.235. Lennukitega ärilise lennutranspordi lende teostavate käitajate individuaalsete lennuaja spetsifikatsiooniskeemide heakskiitmine**

a) Pädev asutus kiidab heaks ärilise lennutranspordi lende teostavate käitajate individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, kui see skeem vastab kõigile järgmistele tingimustele:

   1) see vastab teostatava lennutegevuse liigile;

   2) see vastab määruse (EL) 2018/1139 V lisas esitatud asjaomastele olulistele nõuetele ja kõnealuse määruse asjaomastele rakenduseeskirjadele;

   3) see on kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimisnõuetega;

   4) see vastab muudele kohaldatavatele riigisisestele õigusaktidele, mis tulenevad direktiivi 2000/79/EÜ ülevõtmisest.

b) Alati kui pädev asutus kavatseb heaks kiita individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, mis erineb ameti poolt vastu võetud kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest, palub ta kõigepealt ameti arvamust vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikele 7. Amet esitab oma arvamuse kolme kuu jooksul pärast pädevalt asutuselt kõigi vajalike dokumentide saamist.

c) Pädev asutus ja asjaomane käitaja võtavad arvesse ameti arvamust, mis on vastu võetud määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõike 7 kohaselt. Enne punktis b osutatud individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi heakskiitmist tagab pädev asutus, et käitaja on hinnanud väsimusriske ja vähendanud neid vastuvõetava tasemeni.

d) Pärast esialgset kohaldamisaega tuleb heakskiidetud individuaalset lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, mis erineb ameti poolt vastu võetud kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest, hinnata, et teha kindlaks, kas kõrvalekalded tuleks kinnitada või tuleks neid muuta. Pädev asutus ja amet viivad läbi sõltumatu hindamise, mis põhineb käitaja esitatud teabel. Kõnealune hindamine on proportsionaalne, läbipaistev ning põhineb teaduslikel põhimõtetel ja teadmistel.“

II LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) muudetakse järgmiselt:

1) FTL-alajao pealkiri asendatakse järgmisega:

„FTL (A) ALAJAGU:

LENNU- JA TÖÖAJA PIIRANGUD NING PUHKEAJA NÕUDED LENNUKITEGA TEOSTATAVATE REGULAAR- JA TELLIMUSLENDUDE JAOKS“;

2) punkt ORO.FTL.100 asendatakse järgmisega:

„**ORO.FTL.100. Reguleerimisala**

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtja ning tema lennu- ja salongimeeskonna (õhusõiduki meeskonna) liikmed peavad täitma seoses lennukitega teostatavatele ärilise lennutranspordi regulaar- ja tellimuslendudele määratud õhusõiduki meeskonna kohta kehtivate lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuetega.“;

3) punkt ORO.FTL.120 asendatakse järgmisega:

„**ORO.FTL.120. Väsimusriski juhtimise süsteem (FRMS)**

a) Kui käesoleva alajao või kohaldatavate sertifitseerimistingimuste kohaselt on vaja väsimusriski juhtimise süsteemi (FRMS), peab käitaja kehtestama oma juhtimissüsteemi lahutamatu osana väsimusriski juhtimise süsteemi ning seda sellisena rakendama ja järgima. Väsimusriski juhtimise süsteemi kirjeldatakse spetsiaalses käsiraamatus või lennutegevuskäsiraamatus.

b) Väsimusriski juhtimise süsteem aitab käitaja väsimusriski juhtimise üldist toimivust pidevalt parandada ja peab sisaldama järgmist:

1) kõigi järgmiste näitajate kirjeldus:

i) käitaja väsimusriski juhtimise süsteemiga seotud ideede, põhimõtete ja kohustuste kirjeldus (väsimusriski juhtimise süsteemi poliitika);

ii) juhtkonna, õhusõiduki meeskonna ja muude töötajate kaasamine ja kohustused seoses väsimusriski juhtimise süsteemiga;

iii) spetsiaalsed väsimusriski juhtimise süsteemi struktuurid, sealhulgas väsimusohutuse töörühm, ja nende roll;

2) väsimusriski juhtimise süsteemi protsesside dokumentatsioon, sealhulgas õhusõiduki meeskonnale ja muudele töötajatele nende kohustuste teadvustamise kord ning selle dokumentatsiooni muutmise kord;

3) teaduslikud põhimõtted ja teadmised;

4) ohtude tuvastamise ja riskihindamise kord, mis võimaldab juhtida õhusõiduki meeskonna liikmete pidevast väsimusest käitajale tekkinud tegevusriski (tegevusriske);

5) riskimaandamise kord, mis sisaldab õhusõiduki meeskonna liikmete väsimusest käitajale tekkinud tegevusriski(de) tõhusa maandamise viivitamatuid meetmeid ning mille alusel saab maandamismeetmete tulemuslikkust pidevalt jälgida ja korrapäraselt hinnata;

6) väsimusriski juhtimise süsteemi ohutuse tagamise kord;

7) väsimusriski juhtimise süsteemi edendamise kord.

c) Väsimusriski juhtimise süsteem peab olema kooskõlas käitaja individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, käitaja suuruse ning tema tegevuse laadi ja keerukusega, võttes arvesse selle tegevusega kaasnevaid ohte ja seotud riske.

d) Käitaja võtab riskimaandusmeetmeid, kui väsimusriski juhtimise süsteemi ohutuse tagamise korrast nähtub, et vajalikku ohutustaset ei säilitata.“;

4) punkt ORO.FTL.125 asendatakse järgmisega:

„**ORO.FTL.125. Regulaar- ja tellimuslendude käitajate individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid**

a) Käitaja peab koostama sellise individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi ning seda rakendama ja haldama, mis:

1) vastab teostatava lennutegevuse liigile;

2) vastab määruse (EL) 2018/1139 V lisas esitatud asjaomastele olulistele nõuetele ja kõnealuse määruse asjaomastele rakenduseeskirjadele;

3) vastab muudele kohaldatavatele õigusaktidele, sealhulgas riigisisestele õigusaktidele, mis tulenevad direktiivi 2000/79/EÜ ülevõtmisest.

b) Punktile a vastavuse tõendamiseks peab käitaja kohaldama ameti poolt vastu võetud kohaldatavaid sertifitseerimistingimusi.

1) Kui käitaja kavatseb kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduda, peab ta esitama pädevale asutusele koos individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi heakskiitmise taotlusega ohutustoimiku, mis sisaldab kogu järgmist teavet:

i) kavandatud kõrvalekalde üksikasjalik kirjeldus;

ii) seonduvate väsimusriskide ja vastavate leevendusmeetmete hindamine, et tagada riski püsimine vastuvõetaval tasemel;

iii) kõik asjakohased käsiraamatute või menetluste muudatused.

Kui käitaja kavatseb kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduda, peab ta pädevale asutusele tõendama, et ta on nõuetekohaselt arvesse võtnud ameti arvamust, mis esitati kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 7.

c) Enne individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi – ja vajaduse korral väsimusriski juhtimise süsteemi või asjakohase väsimusriski juhtimise – rakendamist peab pädev asutus selle II lisa (ARO-osa) punkti ARO.OPS.235 kohaselt heaks kiitma.

d) II lisa (ARO-osa) punkti ARO.OPS.235 alapunktis d osutatud hindamise eesmärgil kogub käitaja kahe aasta jooksul pärast ameti välja antud kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduva individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi rakendamist andmeid lubatud kõrvalekalde kohta ja analüüsib neid teaduslikult põhjendatud põhimõtete alusel, et hinnata kõrvalekalde mõju lennumeeskonna väsimusele. Kõnealuse analüüsi tulemused esitatakse pädevale asutusele aruande vormis.“;

5) punkti ORO.FTL.205 alapunktile b lisatakse alapunktid 4 ja 5:

„(4) Ühe piloodiga lennumeeskonnas töötava õhusõiduki meeskonna kohanenud liikme maksimaalne igapäevane lennutööaeg on üks järgmistest:

(1) vastavalt järgmisele tabelile, tingimusel et iga vahemaandumiseta lennu puhul on lennuaeg kuni neli tundi autopiloodiga ja kaks tundi ilma autopiloodita:

Tabel 5

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg – kohanenud meeskond – ühepiloodilennud

Lennutööaja algus viiteajal	Lennutööaeg tundides						
	Kuni 4 vahemaandumiseta lendu	5 vahemaandumiseta lendu	6 vahemaandumiseta lendu	7 vahemaandumiseta lendu	8 vahemaandumiseta lendu	9 vahemaandumiseta lendu	10 või rohkem vahemaandumiseta lendu
0600–0659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
0700–0759	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00

Lennutööaja algus viiteajal	Lennutööaeg tundides						
	Kuni 4 vahemaandumiseta lendu	5 vahemaandumiseta lendu	6 vahemaandumiseta lendu	7 vahemaandumiseta lendu	8 vahemaandumiseta lendu	9 vahemaandumiseta lendu	10 või rohkem vahemaandumiseta lendu
0800–1259	11:00	10:15	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00
1300–1429	10:30	09:45	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00
1430–1659	10:00	09:15	08:45	08:15	08:00	08:00	08:00
1700–2159	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
2200–0359	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
0400–0559	09:00	08:15	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00

2) 10 tundi, olenemata vahemaandumiseta lendudest, kui täidetud on kõik järgmised tingimused:

A) kui lennutegevus toimub täielikult ajavahemikus 07.00 kuni 21.59;

B) lennutegevus toimub visuaallennureeglite tingimustes;

C) lennutegevus toimub eelnevalt määratud lennuväljade vahel;

D) iga vahemaandumiseta lennu kestus on üks tund või vähem.

5) Sellise ühe piloodiga lennumeeskonnas töötava õhusõiduki meeskonna liikme maksimaalne igapäevane lennutööaeg, kelle kohanemise seisund ei ole teada, on kaheksa tundi.“;

6) punkti ORO.FTL.205 alapunkti e pealkiri asendatakse järgmisega:

„e) Maksimaalne igapäevane lennuaegse puhkepausi tõttu pikendatud lennutööaeg, kui lennumeeskond koosneb vähemalt kahest piloodist.“;

7) punkti ORO.FTL.205 alapunkti f pealkiri asendatakse järgmisega:

„f) Lennutegevuses ettenägematud olukorrad, kui lennumeeskond koosneb vähemalt kahest piloodist – kapteni otsustusõigus.“;

8) punktile ORO.FTL.205 lisatakse alapunkt fa:

„(fa) Lennutegevuses ettenägematud olukorrad, kui lennumeeskond koosneb ühest piloodist – kapteni otsustusõigus.

Kapten võib muuta lennu-, töö- ja puhkeaja piiranguid ettenägematute asjaolude korral, millest teda on teavitatud tööle ilmumise ajal või selle järel, järgmiselt:

1) Ühe piloodiga lennumeeskonnas töötava õhusõiduki meeskonna liikme maksimaalset igapäevast lennutööaega, mis on täpsustatud punkti ORO.FTL.205 alapunkti b alapunktis 4 või 5, võib pikendada kuni ühe tunni võrra.

2) Kui ühe lennutööaja viimasel vahemaandumiseta lennul ületatakse alapunkti 1 kohaselt lubatud pikendamist pärast õhkutõusmist tekkinud ettenägematute asjaolude tõttu, võib lend jätkuda kuni kavandatud sihtlennuväljale või varulennuväljale jõudmiseni.

3) Lennutööajale eelnevat puhkeaega põhibaasist eemal võib lühendada, kuid see ei tohi olla lühem kui kümme tundi.

4) Ettenägematute asjaolude korral, mis võivad põhjustada tugevat väsimust, peab kapten vastavalt vajadusele lühendama tegelikku lennutööaega või pikendama puhkeaega või tegema mõlemat, et kõrvaldada igasugune lennuohutust halvendav mõju.

5) Kui kapten on oma otsusega pikendanud lennutööaega või lühendanud puhkeaega, peab ta selle kohta esitama käitajale aruande. Kui puhkeaega on lühendatud enam kui ühe tunni võrra, esitab käitaja aruande koopia koos oma märkustega pädevale asutusele 28 päeva jooksul pärast toimunut.

6) Käitaja rakendab kapteni otsustusõiguse kasutamise või mittekasutamise suhtes ettenägematute asjaolude korral mittekaristavat poliitikat.“;

9) punkti ORO.FTL.240 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennutööaja jooksul peab olema võimalik einestada ja juua, et vältida õhusõiduki meeskonna liikme töövõime vähenemist, eriti kui lennutööaeg on pikem kui kuus tundi või ühepiloodilennu puhul viis tundi.“;

10) lisatakse FTL (B) alajagu:

„FTL (B) ALAJAGU

LENNU- JA TÖÖAJA PIIRANGUD NING PUHKEAJA NÕUDED LENNUKITEGA TEOSTATAVATE KIIRABI- JA TAKSOLENDUDE JAOKS

ORO.FTL.101. Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida lennuettevõtja ning tema lennu- ja salongimeeskonna (õhusõiduki meeskonna) liikmed peavad täitma seoses lennukitega teostatavatele ärilise lennutranspordi kiirabi- ja taksolendudele (kaasa arvatud samast punktist väljuvad ja samasse punkti saabuvad lennud) määratud õhusõiduki meeskonna kohta kehtivate lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuetega.

ORO.FTL.106. Mõisted

a) Kiirabi- ja taksolendude puhul kasutatakse punktis ORO.FTL.105 määratletud mõisteid, v.a punkti ORO.FTL.105 alapunktides 1, 2, 5 ja 18 määratletud mõisted.

b) Lisaks punktile a kohaldatakse järgmisi mõisteid:

1) „kohanenud“ – seisund, mille korral õhusõiduki meeskonna liikme ööpäevane bioloogiline kell on sünkroonis konkreetse ajavööndiga – kas praeguse ajavööndiga, kus meeskonnaliige füüsiliselt asub, või eelmise ajavööndiga, millega meeskonnaliige on bioloogiliselt kohanenud, kuna tal pole olnud piisavalt aega või puhkust praeguse ajavööndiga kohanemiseks.

Maksimaalse igapäevase lennutööaja arvutamiseks loetakse õhusõiduki meeskonna liige põhibaasi ajavööndiga kohanenuks rotatsiooni alguses ja pärast seda vastavalt tabeli 1a väärtustele.

Tabel 1a

Ajavahe (tundides) viiteaja (*) ajavööndi ja selle ajavööndi vahel, kus järgmine tööülesanne algab	Viiteajal tööle ilmumisest möödunud aeg (tundides)				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
≤ 2	D	D	D	D	D
> 2 ja < 4	B	D	D	D	D
≥ 4 ja ≤ 6	B	X	D	D	D

Ajavahe (tundides) viiteaja (*) ajavööndi ja selle ajavööndi vahel, kus järgmine tööülesanne algab	Viiteajal tööle ilmumisest möödunud aeg (tundides)				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	120–143:59
> 6 ja ≤ 9	B	X	X	D	D
> 9 ja ≤ 12	B	X	X	X	D

(*) Kui õhusõiduki meeskond kohaneb rotatsiooni ajal ajavööndiga, kus ta alustab oma järgmist tööülesannet, saab sellest ajavööndist uus viiteaja ajavöönd. Järgmiste rotatsiooni korras täidetavate tööülesannetega seotud kohanemise seisund määratakse seejärel kindlaks vastavalt tabelile 1a, asendades viiteaja algse ajavööndi uuega.

„B“ – õhusõiduki meeskonna liige on kohanenud viiteaja ajavööndiga.

„D“ – õhusõiduki meeskonna liige on kohanenud ajavööndiga, kus ta alustab rotatsiooni korras oma järgmist tööülesannet.

„X“ – õhusõiduki meeskonna liikme kohanemise seisund ei ole teada;

2) „viiteaeg“ – kas kohalik aeg põhibaasis tööle ilmumise kohas, kus õhusõiduki meeskonna liige loetakse rotatsiooni alguses kohanenuks, või kohalik aeg tööle ilmumise kohas viimases asukohas, kus õhusõiduki meeskonna liige rotatsiooni jooksul kohanes;

3) „suurendatud lennumeeskond“ – lennumeeskond, kuhu kuulub rohkem liikmeid, kui on minimaalselt vaja õhusõiduki käitamiseks, mille tõttu lennumeeskonna iga liige saab lahkuda oma töökohalt puhkeajaks lennuki pardal, mil õhusõiduk on õhus, ja teda asendab teine piisavalt kvalifitseeritud lennumeeskonna liige;

4) „ida-läänesuunaline või lääne-idasuunaline üleminek“ – viiteaja ajavööndis (ülemineku ajavöönd) toimuv üleminek idasuunaliste lendudega seotud tööülesannete ja lendudevahelise aja ning läänesuunaliste lendudega seotud tööülesannete ja lendudevahelise aja vahel või vastupidi, kusjuures iga selline järjestus hõlmab nelja või enama ajavööndi ületamist;

5) „väsimus“ – vähesest unest, pikaajalisest ärkvelolekust, ööpäevase rütmi häiretest või suurest (vaimsest või füüsilisest või nii vaimsest kui ka füüsilisest) koormusest või nende kombinatsioonist tingitud füsioloogiline seisund, mille korral inimese vaimsed või füüsilised võimed on nõrgenenud, mis võib kahjustada õhusõiduki meeskonna liikme erksust ja võimet täita ohutusega seotud tööülesandeid;

6) „puhkeaeg lennuki pardal“ – lennutööaja pikendamise ja valveaja puhul üks järgmistest:

   1) lennuaeg lennuetapi ajal, mille jooksul õhusõiduki meeskonna liige, kes töötab koos suurendatud lennumeeskonnaga, vabastatakse ajutiselt kõigist ülesannetest ja ta puhkab nõutavale standardile vastavas pardal asuvas puhkekohas;

   2) aeg, mil lennuk on maa peal ja mille jooksul õhusõiduki meeskonna liige vabastatakse ajutiselt kõigist ülesannetest ja ta puhkab nõutavale standardile vastavas pardal asuvas puhkekohas;

7) „kohaletoimetamine“ – üks järgmistest:

   1) õhusõiduki meeskonna mittetöötava liikme siirdumine ühest paigast teise käitaja korraldusel, välja arvatud mõlemad järgmistest:

      — sõiduaeg kodust põhibaasis asuvasse ettenähtud tööle ilmumise kohta ja vastupidi,

      — aeg, mis kulub kohapeal puhkekohast tööülesande täitmise kohta ja vastupidi minekuks;

2) lennuki käitamine õhusõiduki meeskonna töötava liikme poolt käitaja korraldusel mitteärilisel lennul vahetult enne esimest ärilise lennutranspordi vahemaandumiseta lendu või vahetult pärast viimast ärilise lennutranspordi vahemaandumiseta lendu;

8) „vaheajaga tööülesanne“ – lennutööaeg, mis hõlmab ühtainsat maapealset vaheaega vahemaandumiseta lendude vahel ning mis on piisavalt pikk, et võimaldada kindlaksmääratud tingimustel pikendada maksimaalset igapäevast lennutööaega;

9) „ettenägematud asjaolud“ – ootamatud tingimused, mida ei olnud võimalik mõistlikult ette näha ega arvesse võtta, näiteks halb ilm, seadmete rike, lennujuhtimise viivitused, mis võivad kaasa tuua vajalikud käitamisalased kohandused.

ORO.FTL.111. Käitaja kohustused

Käitaja peab:

a) avaldama eelnevalt tööülesannete graafikud, et õhusõiduki meeskonna liikmed saaksid kavandada küllaldast puhkamist;

b) kehtestama õhusõiduki meeskonna liikmetega suhtlemise korra ja meetodi, mille abil teatatakse tööülesannete graafikute ja puhkeaegade muudatustest;

c) tagama, et lennutööajad on kavandatud nii, et õhusõiduki meeskonna liikmed oleksid puhanud ja saaksid tegutseda kõigis tingimustes rahuldaval ohutustasemel;

d) kehtestama ja avaldama tööle ilmumise ja töölt vabanemise ajad, võttes arvesse lennutegevuse laadi ja keerukust, tagamaks et õhusõiduki meeskonnal on piisavalt aega kõigi nõutavate lennueelsete ja -järgsete ülesannete täitmiseks ning tegelike tööle ilmumise ja töölt vabanemise aegade registreerimiseks;

e) võtma arvesse lennutööaegade ja puhkeaegade sagedust ja jaotuvust ning arvestama pika tööaja ja minimaalse puhkeaja kumulatiivset mõju;

f) jaotama tööaega nii, et ei tekiks töögraafikut, mis tugevasti häirib väljakujunenud une- ja töörütmi, näiteks määrates vaheldumisi päevaseid ja öiseid tööülesandeid;

g) järgima puhkeaega häirivat töögraafikut käsitlevaid sätteid kooskõlas II lisa (ARO-osa) punktiga ARO.OPS.230;

h) võimaldama piisavalt pikki puhkeaegu, et õhusõiduki meeskonna liikmed taastuksid eelnevate tööülesannete mõjust ning oleksid järgmise lennutööaja alguseks välja puhanud;

i) kavandama korduvaid pikki taastumisotstarbelisi puhkeaegu ja teatama nendest eelnevalt õhusõiduki meeskonna liikmetele;

j) kavandama lennuülesandeid nii, et lennud lõpeksid lubatud lennutööaja jooksul, võttes arvesse lennueelseteks tööülesanneteks, vahemaandumiseta lennuks ja lennuki teenindamiseks kuluvat aega;

k) jälgima tööülesannete graafikute usaldusväärsust ja kohandama vajaduse korral õhusõiduki meeskonna töökorraldust;

l) rakendama väsimusriski juhtimist, mida toetab kas punkti ORO.GEN.200 kohane juhtimissüsteem, kaasa arvatud vajaduse korral asjakohane väsimusriski juhtimine, või vajaduse korral punkti ORO.FTL.120 kohane väsimusriski juhtimise süsteem.

ORO.FTL.116. Õhusõiduki meeskonna kohustused

a) Õhusõiduki meeskond peab täitma järgmisi kohustusi:

1) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid;

2) rohkem kui ühe käitaja juures töötamise korral:

1) säilitama teavet oma isikliku lennu- ja tööaja ning puhkeaja kohta, nagu on osutatud lennu- ja tööaja piirangute suhtes kohaldatavates nõuetes;

2) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele,

3) kasutama optimaalselt puhkamisvõimalusi ja -ruume ning kavandama ja kasutama oma puhkeaega nõuetekohaselt.

b) Õhusõiduki meeskond ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita juhul, kui ta teab või kahtlustab, et ta on väsinud, või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.

c) Õhusõiduki meeskond peab oma igapäevase tööle ilmumise ja töölt vabanemise registreerima käitaja ametlikes dokumentides.

ORO.FTL.126. Kiirabi- ja taksolendude käitajate individuaalsed lennuaja spetsifikatsiooniskeemid

a) Käitaja peab koostama sellise individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi ning seda rakendama ja haldama, mis:

1) vastab teostatava lennutegevuse liigile;

2) vastab määruse (EL) 2018/1139 V lisas esitatud asjaomastele olulistele nõuetele ja kõnealuse määruse asjaomastele rakenduseeskirjadele;

3) vastab muudele kohaldatavatele õigusaktidele, sealhulgas riigisisestele õigusaktidele, mis tulenevad direktiivi 2000/79/EÜ ülevõtmisest.

b) Punktile a vastavuse tõendamiseks peab käitaja kohaldama ameti poolt vastu võetud kohaldatavaid sertifitseerimistingimusi.

Kui käitaja kavatseb kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduda, peab ta esitama pädevale asutusele koos individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi heakskiitmise taotlusega ohutustoimiku, mis sisaldab kogu järgmist teavet:

1) kavandatud kõrvalekalde üksikasjalik kirjeldus;

2) seonduvate väsimusriskide ja vastavate leevendusmeetmete hindamine, et tagada riski püsimine vastuvõetaval tasemel;

3) kõik asjakohased käsiraamatute või menetluste muudatused.

Kui käitaja kavatseb kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduda, peab ta pädevale asutusele tõendama, et ta on nõuetekohaselt arvesse võtnud ameti arvamust, mis esitati kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 7.

c) Enne individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi rakendamist – mis hõlmab vajaduse korral väsimusriski juhtimise süsteemi või asjakohast väsimusriski juhtimist – peab pädev asutus selle II lisa (ARO-osa) punkti ARO.OPS.235 kohaselt heaks kiitma.

d) II lisa (ARO-osa) punkti ARO.OPS.235 alapunktis d osutatud hindamise eesmärgil kogub käitaja kahe aasta jooksul pärast ameti välja antud kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduva individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi rakendamist andmeid lubatud kõrvalekalde kohta ja analüüsib neid teaduslikult põhjendatud põhimõtete alusel, et hinnata kõrvalekalde mõju lennumeeskonna väsimusele. Kõnealuse analüüsi tulemused esitatakse pädevale asutusele aruande vormis.

ORO.FTL.201. Põhibaas

a) Käitaja määrab igale õhusõiduki meeskonna liikmele põhibaasi.

b) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis põhibaasi muutmise tingimused.

ORO.FTL.206. Lennutööaeg

a) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis ühe või kahe piloodiga lennumeeskonnas töötava õhusõiduki meeskonna kohanenud liikme maksimaalse igapäevase lennutööaja. Maksimaalse igapäevase lennutööaja puhul võetakse igal juhul arvesse tööle ilmumise aega ja vahemaandumiseta lendude arvu ning see ei tohi ületada 13 tundi. Käitaja võib kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest kõrvale kalduda, kui tal on punkti ORO.FTL.120 kohane toimiv ja tõhus väsimusriski juhtimise süsteem.

b) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis sellise ühe või kahe piloodiga lennumeeskonna maksimaalse igapäevase lennutööaja, kelle kohanemise seisund ei ole teada. Sellise kahe piloodiga lennumeeskonna maksimaalset igapäevast lennutööaega, kelle kohanemise seisund ei ole teada, võib kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega pikendada, tingimusel et käitajal on punkti ORO.FTL.120 kohane toimiv ja tõhus väsimusriski juhtimise süsteem.

c) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis kahe piloodiga lennumeeskonnas töötava õhusõiduki meeskonna kohanenud liikme pikendatud maksimaalse igapäevase lennutööaja ilma puhkeajata lennuki pardal. Käitaja võtab kõigil juhtudel arvesse järgmist:

1) kõik eelnevalt kavandatud pikendamised;

2) mis tahes seitsmel järjestikusel päeval võib kasutada maksimaalset kahte pikendamist;

3) pikendamine ei tohi olla pikem kui üks tund;

4) pikendatakse minimaalset lennueelset ja -järgset puhkeaega kahe tunni võrra või lennujärgset puhkeaega nelja tunni võrra; kui tööaega pikendatakse järjestikustel lennutööaegadel, tuleb kahe pikendatud lennutööaja vaheline lennueelne ja -järgne puhkeaeg tagada järjestikku;

5) pikendamist ilma puhkeajata lennuki pardal ei tohi kombineerida samal tööajal puhkeaja või vaheajaga tööülesande tõttu tehtud tööaja pikendustega.

d) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis puhkeaja lennuki pardal ja minimaalselt kahe piloodiga lennumeeskonna suurendamise tõttu pikendatud maksimaalse igapäevase lennutööaja. Käitaja võtab kõigil juhtudel arvesse järgmist:

1) minimaalse lennumeeskonna suurendamise tase;

2) pardal asuva puhkekoha tüüp ja standard;

3) igale õhusõiduki meeskonna liikmele eraldatud minimaalne puhkeaeg lennuki pardal;

4) igale lennumeeskonna liikmele, kes on lõpliku maandumise ajal juhikohal, eraldatud minimaalne puhkeaeg lennuki pardal;

5) tingimused, mille korral võib lennutööaega täiendavalt pikendada, sealhulgas juhul, kui lend toimub tõhusa ja toimiva väsimusriski juhtimise süsteemi alusel vastavalt punktile ORO.FTL.120.

e) Käimasoleva kiirabilennu ajal võib kahe kohanenud piloodiga lennumeeskonna maksimaalset igapäevast lennutööaega, mis on kindlaks määratud kohaldatavates sertifitseerimistingimustes, pikendada kuni kahe tunni võrra, kui see on vajalik lennuülesande lõpuleviimiseks. Käitaja lisab oma individuaalsesse lennuaja spetsifikatsiooniskeemi kõnealuse pikendamise tingimused, sealhulgas selle, kuidas selle kasutamist jälgitakse ning kuidas leevendatakse sellega seotud mõju järgnevatele ülesannetele ja puhkeaegadele.

f) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis tingimused, mille alusel võib kapten muuta lennu-, töö- ja puhkeaja piiranguid ettenägematute asjaolude korral. Käitaja rakendab kapteni otsustusõiguse kasutamise või mittekasutamise suhtes ettenägematute asjaolude korral mittekaristavat poliitikat.

g) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis hilinenud tööle ilmumise menetluse, sealhulgas tingimused, mille alusel see menetlus käivitatakse.

ORO.FTL.211. Lennuaeg ja tööaeg

a) Õhusõiduki meeskonna liikmele 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;

4) 2 000 töötundi mis tahes kalendriaastal.

b) Erandina alapunkti a alapunktist 1 võib töötundide koguarvu seitsmel järjestikusel päeval ületada kuni kümne tunni võrra, tingimusel et seda ületamist kasutatakse üksnes selleks, et toimetada õhusõiduki meeskonna mittetöötav liige pikendatud taastumisotstarbelise puhkeaja alguseks tagasi oma põhibaasi, ning käitaja:

1) teeb riskihindamise, et teha kindlaks kõnealuse ületamise mõju, võttes muu hulgas arvesse kellaaega, eelneva puhkeaja pikkust ja kvaliteeti ning tulevasi töögraafikuga seotud ülesandeid;

2) kavandab asjakohased leevendusmeetmed, sealhulgas, kuid mitte ainult: teatud perioodi jooksul esinevate ületamiste sageduse piirangud; vähemalt 72-tunnine pikendatud taastumisotstarbeline puhkeaeg, mis hõlmab kahte kohalikku ööd, ning väsimusest tulenevate ohutusriskide kontrollimeetmete tõhususe ja nende järgimise pidev jälgimine;

3) peab arvestust ületamiste ja nende kasutamise tingimuste kohta;

4) kirjeldab ületamise tingimusi oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis.

c) Erandina alapunkti a alapunktist 1 võib kahest piloodist koosneva lennumeeskonnaga teostatava kiirabilennu puhul töötundide koguarvu seitsmel järjestikusel päeval ületada kuni 30 tunni võrra, tingimusel et käitaja:

1) teeb riskihindamise, et teha kindlaks kõnealuse ületamise mõju, võttes muu hulgas arvesse kellaaega, öist tööaega, meditsiinilist või patsiendiga seotud tööstressi ning tulevasi töögraafikuga seotud ülesandeid;

2) kavandab asjakohased leevendusmeetmed, sealhulgas, kuid mitte ainult: teatud perioodi jooksul esinevate ületamiste sageduse piirangud; vähemalt 72-tunnine pikendatud taastumisotstarbeline puhkeaeg, mis hõlmab kahte kohalikku ööd, ning väsimusest tulenevate ohutusriskide kontrollimeetmete tõhususe ja nende järgimise pidev jälgimine;

3) peab arvestust ületamiste ja nende kasutamise tingimuste kohta;

4) kirjeldab ületamise tingimusi oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis.

d) Lennuaeg kokku vahemaandumiseta lendudel, millel õhusõiduki meeskonna liige on töötav meeskonnaliige, ei tohi olla pikem kui:

1) 100 lennutundi mis tahes 28 järjestikusel päeval;

2) 900 lennutundi mis tahes kalendriaastal;

3) 1 000 lennutundi mis tahes 12 järjestikusel kalendrikuul.

e) Lennujärgne tööaeg loetakse tööajaks.

ORO.FTL.216. Kohaletoimetamine

a) Õhusõiduki meeskonna mittetöötava liikme kohaletoimetamine pärast tööle ilmumise aega, kuid enne lennutegevust, ilma vahepealse puhkeajata, loetakse lennutööajaks, kuid mitte vahemaandumiseta lennuks.

b) Kogu kohaletoimetamise aeg loetakse tööajaks.

c) Õhusõiduki meeskonna töötava liikme kohaletoimetamine mitteärilisele lennule enne või pärast ühe või mitme ärilise lennutranspordi lennu teostamist ilma vahepealse puhkeajata loetakse lennutööajaks ja vahemaandumiseta lennuks.

d) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis, kuidas mõlemad järgmised tegurid mõjutavad maksimaalset lennutööaega:

1) õhusõiduki meeskonna mittetöötava liikme kohaletoimetamise kestus;

2) õhusõiduki meeskonna mittetöötava liikme transportimise liik.

ORO.FTL.221. Vaheajaga tööülesanne

Kahe piloodiga lennumeeskonnas töötavate õhusõiduki meeskonna liikmete igapäevase maksimaalse lennutööaja pikendamise tingimused maapealse vaheajaga tööülesande tõttu peavad olema kooskõlas järgmisega:

a) käitaja täpsustab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis järgmised vaheajaga tööülesande elemendid:

1) maapealse vaheajaga tööülesande minimaalne kestus;

2) lennutööaja pikendamine sõltuvalt vaheaja kestusest;

3) õhusõiduki meeskonnale tagatud puhkekohad, võttes arvesse vaheaja kestust ja muid asjakohaseid tegureid;

4) võimalus pikendada vaheajaga tööülesannet pärast lennutööaja algust;

b) maapealne vaheaeg loetakse täielikult lennutööaja hulka;

c) punkti ORO.FTL.236 alapunkti c kohaselt ei määrata vaheajaga tööülesannet enne ega pärast lühendatud puhkeaega.

ORO.FTL.226. Valveaeg ja tööülesanded lennujaamas

a) Valveaeg ja tööülesanded lennujaamas peavad olema kirjas töögraafikus. Valveaja algus ja lõpp teatatakse asjaomastele õhusõiduki meeskonna liikmetele eelnevalt, et nad saaksid kavandada piisavat puhkeaega.

b) Õhusõiduki meeskonna liige loetakse lennujaamavalves olevaks alates vastavasse valvekohta jõudmisest kuni teatatud lennujaamavalveaja lõpuni.

c) Lennujaamavalvet võetakse punktide ORO.FTL.211 ja ORO.FTL.236 eesmärgil täies ulatuses arvesse tööajana.

d) Mis tahes ülesanded lennujaamas kuuluvad täielikult tööaja hulka ning lennutööaega arvestatakse alates lennujaama tööle ilmumise ajast täies ulatuses.

e) Käitaja peab tagama lennujaamavalves olevatele õhusõiduki meeskonna liikmetele A-klassi puhkekoha, tingimusel et A-klassi puhkekohas on võimalik reguleerida valgustust ja temperatuuri ning et see on müra ja häiringute eest isoleeritud.

f) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis järgmised valveaja ja lennujaama tööülesannete elemendid:

1) iga valveaja maksimaalne kestus;

2) valveaja mõju maksimaalsele igapäevasele lennutööajale, võttes arvesse olemasolevaid puhkekohti ja muid asjakohaseid tegureid, sealhulgas järgmist:

i) õhusõiduki meeskonna viivitamatu valmisoleku vajadus;

ii) mis määral valveaeg häirib uneaega;

iii) piisav etteteatamine, et tagada magamisvõimalus tööle kutsumise ja määratud lennutööaja vahel;

3) valveajale järgnev minimaalne puhkeaeg, millele ei järgne lennutööaja määramine;

4) meetod muu valveaja arvestamiseks tööaja koguarvestuse eesmärgil.

ORO.FTL.231. Reservaeg

a) Reservaeg peab olema kirjas töögraafikus.

b) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis järgmised reservaja elemendid:

1) iga reservaja maksimaalne kestus;

2) järjestikuste reservpäevade arv, mida võib määrata ühele õhusõiduki meeskonna liikmele.

ORO.FTL.236. Puhkeaeg

a) Minimaalne puhkeaeg põhibaasis

1) Põhibaasis algavale tööajale eelnev minimaalne puhkeaeg peab olema vähemalt sama pikk kui sellele eelnev tööaeg või 12 tundi, olenevalt sellest, kumb on pikem.

2) Erandina alapunktist 1 kohaldatakse alapunkti b kohast minimaalset puhkeaega, kui käitaja tagab õhusõiduki meeskonna liikmele sobiva majutuse põhibaasis.

b) Minimaalne puhkeaeg põhibaasist eemal

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

c) Lühendatud puhkeaeg

1) Erandina alapunktidest a ja b võidakse minimaalset puhkeaega põhibaasis või põhibaasist eemal lühendada, tingimusel et lühendatud puhkeaega kohaldatakse tõhusa ja toimiva väsimusriski juhtimise süsteemi alusel vastavalt punktile ORO.FTL.120.

2) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis lühendatud puhkeaja tingimused, võttes arvesse järgmist:

i) minimaalne lühendatud puhkeaeg;

ii) õhusõiduki meeskonna liikme kohanemise seisund;

iii) kas puhkeaeg hõlmab kohalikke öid;

iv) ajavööndite läbimine;

v) lennuaja ja lühendatud puhkeajale vahetult eelneva kohaletoimetamise kombinatsioon;

vi) puhkekohta ja puhkekohast reisimise aeg.

d) Taastumisotstarbelised korduvad pikendatud puhkeajad

Käitaja peab täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis kumuleeruva väsimuse kompenseerimiseks vajalikud taastumisotstarbelised korduvad pikendatud puhkeajad. Minimaalne taastumiseks ette nähtud korduv pikendatud puhkeaeg peab kestma 36 tundi ja sisaldama kaht kohalikku ööd nii, et ühe taastumiseks ettenähtud korduva pikendatud puhkeaja lõpu ja järgmise alguse vahel ei oleks rohkem kui 168 tundi. Kaks korda kuus pikendatakse taastumiseks ettenähtud korduvat pikendatud puhkeaega kahe kohaliku päeva võrra.

e) Käitaja peab kooskõlas kohaldatavate sertifitseerimistingimustega täpsustama oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis täiendavad puhkeajad, et vähendada järgmist:

1) ajavööndite erinevuse ja pikendatud lennutööaja mõju;

2) puhkeaega häirivast töögraafikust tingitud kumuleeruv väsimus;

3) ööpäevarütmi faasi vahetus ida-läänesuunalisel või lääne-idasuunalisel üleminekul.

ORO.FTL.241. Toitumine

a) Lennutööaja jooksul peab olema võimalik einestada ja juua, et vältida õhusõiduki meeskonna töövõime vähenemist.

b) Käitaja peab oma individuaalses lennuaja spetsifikatsiooniskeemis täpsustama, kuidas on lennutööajal tagatud õhusõiduki meeskonna liikme toitumine, võttes arvesse vähemalt lennutööaja kestust, ööpäevarütmi ja regulaarseid söögikordi, samuti seda, millal söömine või joomine ei ole lennutegevuse ajal võimalik.

ORO.FTL.246. Põhibaasi, lennu-, töö- ja puhkeaega käsitlevad dokumendid

a) Käitaja peab säilitama 24 kuu jooksul järgmise:

1) õhusõiduki meeskonna iga liikme kohta muu hulgas järgmised andmed:

1) lennuajad;

2) iga tööaja ja lennutööaja algusaeg, kestus ja lõpuaeg;

3) puhkeajad ja vabad päevad;

4) määratud põhibaas;

2) pikendatud lennutööaegade ja lühendatud puhkeaegade aruanded.

b) Nõudmisel peab käitaja esitama lennu-, töö- ja puhkeaja üksikdokumentide koopiad:

1) asjaomasele õhusõiduki meeskonna liikmele;

2) teisele käitajale õhusõiduki meeskonna liikme kohta, kes on või kellest saab tema meeskonnaliige;

3) pädevale asutusele.

c) Mitmele käitajale teenuseid pakkuvaid õhusõiduki meeskonna liikmeid käsitlevaid dokumente, millele viidatakse IV lisa (CAT-osa) punkti CAT.GEN.MPA.100 alapunkti b alapunktis 5, säilitatakse 24 kuud.

ORO.FTL.251. Väsimuse juhtimise koolitus

a) Käitaja peab korraldama õhusõiduki meeskonna liikmetele, meeskonna töögraafikute koostajatele ja asjaomastele juhtivtöötajatele esmase ja korduva väsimuse juhtimise koolituse.

b) Alapunkti a kohase koolituse puhul tuleb järgida käitaja kehtestatud ja lennutegevuskäsiraamatus kirjeldatud koolituskava. Koolitus peab käsitlema väsimuse võimalikke põhjusi ja tagajärgi ning väsimuse vastumeetmeid, samuti praktilisi aspekte.“