KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 83/2014,

29. jaanuar 2014,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012, 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, [1] eriti selle artikli 8 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EL) nr 965/2012 [2] on ette nähtud lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, mis asendavad nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa, [3] v.a Q alajagu, milles käsitletakse lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid.

(2) Vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 22 lõikele 2 sisaldavad lennu- ja tööaja ning puhkeaja nõuete rakenduseeskirjad algselt kõiki määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajao sisulisi sätteid, võttes arvesse teaduse ja tehnika uusimaid andmeid.

(3) See määrus on määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 8 lõikes 5 ja artikli 22 lõikes 2 osutatud oluline rakendusmeede, seepärast tuleks määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajagu välja jätta kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 69 lõikega 3. Siiski tuleks määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajagu jätkuvalt kohaldada kuni käesoleva määrusega ette nähtud üleminekuperioodi lõpuni ja sellist liiki tegevuse suhtes, mille jaoks ei ole rakendusmeetmeid kehtestatud.

(4) Käeolev määrus ei piira nõukogu direktiiviga 2000/79/EÜ [4] juba kehtestatud piirangute ja miinimumnõuete, eriti tööaega ja töövabasid päevi käsitlevate sätete kohaldamist, millest tuleks tsiviillennunduse lennupersonali puhul alati kinni pidada. Käesoleva määruse sätted ja muud käesoleva määruse kohaselt heakskiidetud sätted ei ole kavandatud selleks, et õigustada kõnealuse lennupersonali kaitsetaseme vähenemist. Käesoleva määruse sätted ei välista ega tohiks piirata rohkem kaitset pakkuvate siseriiklike sotsiaalõigusaktide ning töötingimusi, töötervishoidu ja tööohutust käsitlevate kollektiivlepingute kohaldamist.

(5) Liikmesriigid võivad käesolevast määrusest või sellega seotud sertifitseerimistingimustest erandi teha või kõrvale kalduda, kohaldades vähemalt käesoleva määruse sätetega samaväärseid ohutustasemeid hõlmavaid sätteid, et võtta paremini arvesse riiklikke kaalutlusi või tegevuspraktikat. Käesoleva määruse mis tahes erandist tuleks teavitada ja seda tuleks käsitada kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklitega 14 ja 22, millega tagatakse läbipaistvad ja mittediskrimineerivad otsused, mis põhinevad objektiivsetel kriteeriumidel.

(6) Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet") on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ning esitanud selle määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõike 1 kohaselt arvamusena [5] komisjonile.

(7) Määrust (EL) nr 965/2012 tuleks seega muuta nii, et see sisaldaks lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid.

(8) 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 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 2 lisatakse punkt 6:

„6) „taksolend" – lennu- ja tööaja piirangute kontekstis ärilise lennutranspordi nõude-tellimuslend lennukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 19 või vähem."

[1] ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.
[2] ELT L 296, 25.10.2012, lk 1.
[3] EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.
[4] EÜT L 302, 1.12.2000, lk 57.

[5] 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 (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion%2004-2012.pdf).

2) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 8*

Lennuaja piirangud

1. III lisa FTL-alajagu kohaldatakse ärilise lennutranspordi lendude suhtes.

2. Erandina lõikest 1 kohaldatakse taksolendude, lennukiga toimuvate kiirabilendude ja ühe piloodiga lennukiga tehtavate ärilise lennutranspordi lendude suhtes määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõiget 4 ja määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajagu ning nendega seotud riigisiseseid erandeid, mis põhinevad pädevate asutuste tehtavate ohutusalaste riskide hindamisel.

3. Kopteritega toimuvate ärilise lennutranspordi lendude puhul tuleb järgida siseriiklikke nõudeid."

3) Lisatakse artikkel 9a:

„*Artikkel 9a*

Amet kontrollib pidevalt II ja III lisas sisalduvate lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid käsitlevate sätete tõhusust. Hiljemalt 18. veebruaril 2019 esitab amet kõnealuse kontrollimise tulemuste kohta esimese aruande.

Kõnealune aruanne hõlmab teaduslikku eksperditeavet ja põhineb tegevusandmetel, mis on koostöös liikmesriikidega kogutud pikaajaliselt pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva.

Lõikes 1 osutatud kontrollimise käigus hinnatakse, kuidas mõjutavad õhusõiduki meeskonna tähelepanu vähemalt järgmised tegurid:

— päeva sobivaimat aega hõlmav üle 13-tunnine tööaeg;

— päeva vähim sobivaimat aega hõlmav üle 10-tunnine tööaeg;

— üle 11-tunnine tööaeg nende meeskonnaliikmete puhul, kelle kohanemine ei ole teada;

— suurt arvu vahemaandumiseta lende (rohkem kui 6) hõlmav tööaeg;

— valveteenistus, nt valveaeg või reservaeg, pärast lennutööülesandeid; ning

— puhkeaega häirivad töögraafikud."

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 18. veebruarist 2016.

Erandina teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punkti ORO.FTL.205 alapunkti e ning kohaldada jätkuvalt kehtivaid lennuaegset puhkepausi käsitlevaid siseriiklikke sätteid kuni 17. veebruarini 2017.

Kui liikmesriik kohaldab kolmanda lõigu sätteid, teavitab ta komisjoni ja ametit ning kirjeldab erandi põhjuseid, selle kestust ja rakendamiskava, mis sisaldab kavandatavaid meetmeid ja sellega seotud ajakava.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 29. jaanuar 2014

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 II lisasse lisatakse järgmised punktid ARO.OPS.230 ja ARO.OPS.235.

„**ARO.OPS.230 Puhkeaega häirivate töögraafikute määratlemine**

Lennuaja piirangute kohaldamisel määrab pädev asutus vastavalt III lisa 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

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

(b) 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.

(c) Kui käitaja pakutud individuaalne lennuaja spetsifikatsiooniskeem erineb kohaldatavatest rakenduseeskirjadest, kasutab pädev asutus määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikes 6 kirjeldatud menetlust.

(d) Heakskiidetud kõrvalekaldeid või erandeid hinnatakse pärast kohaldamist, et teha kindlaks, kas sellised kõrvalekalded või erandid tuleks kinnitada või neid tuleks muuta. Pädev asutus ja amet viivad läbi sõltumatu hindamise, mis põhineb käitaja esitatud teabel. Kõnealune hindamine on proportsionaalne, läbipaistev ja põhineb teaduslikel põhimõtetel ja teadmistel."

II LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 III lisale lisatakse järgmine FTL-alajagu:

„FTL-ALAJAGU

LENNU- JA TÖÖAJA PIIRANGUD NING NÕUDED PUHKEAJALE

1. JAGU

Üldnõuded

ORO.FTL.100. Reguleerimisala

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

ORO.FTL.105. Mõisted

Käesolevas alajaos kasutatakse järgmisi mõisteid.

(1) „kohanenud" – seisund, mille korral meeskonnaliikme ööpäevane bioloogiline kell on sünkroonis selle ajavööndiga, kus meeskonnaliige asub; meeskonnaliiget loetakse kohanenuks kahetunnise ajavahega arvestatuna tema lähtepunkti kohalikust ajast. Kui kohalik aeg tööülesande lähtekohas erineb üle kahe tunni järgmise tööülesande lähtekoha kohalikust ajast, loetakse meeskonnaliige maksimaalse igapäevase lennutööaja arvutamiseks kohanenuks vastavalt tabeli 1 väärtustele.

1 Tabel

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;

(2) „viiteaeg" – kohalik aeg tööle ilmumise kohas, mis asub kahe tunni laiuses ajavööndialas ümber kohaliku aja, kus meeskonnaliige on kohanenud;

(3) „majutuskoht" – valveaja või vaheajaga tööülesande kontekstis 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;

(4) „sobiv majutus" – valveaja, vaheajaga tööülesande ja puhkeaja jaoks igale meeskonnaliikmele eraldi ruum, mis asub vaikses keskkonnas, kus on magamisase, piisav ventilatsioon, temperatuuri ja valgustatuse reguleerimise vahend ning juurdepääs toidule ja joogile;

(5) „suurendatud lennumeeskond” – lennumeeskond, kuhu kuulub rohkem liikmeid, kui on minimaalselt vaja õhusõiduki käitamiseks, mille tõttu lennumeeskonna iga liige saab lahkuda oma töökohalt lennuaegseks puhkepausiks, mille korral asendab teda teine piisavalt kvalifitseeritud lennumeeskonna liige;

(6) „vaheaeg” – ajavahemik lennutööaja raames, mis on lühem kui puhkeaeg ja mis arvestatakse tööaja hulka ning millal meeskonnaliige on kõigist kohustuste täitmisest vabastatud;

(7) „edasilükatud tööle ilmumise aeg” – kavandatud lennutööaja edasilükkamine käitaja poolt, enne kui meeskonnaliige on oma puhkekohast lahkunud;

(8) „puhkeaega häiriv töögraafik” – meeskonnaliikme töövahetused, mis häirivad magamisvõimalust optimaalsel uneajavahemikul, kuna hõlmab lennutööaega või mitme lennutööaja kombinatsiooni, mis kattub, algab või lõpeb mis tahes ajal päeval või öösel kohas, kus meeskonnaliige on kohanenud. Töögraafik võib häirida puhkeaega varase alguse, hilise lõpu või öötöö tõttu;

(a) puhkeaega häiriva töögraafiku „varane tüüp” –

i) „varase alguse” korral tööaeg, mis algab ajavahemikus 05.00–05.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud; ning

ii) „hilise lõpu” korral tööaeg, mis lõpeb ajavahemikus 23.00–01.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud;

(b) puhkeaega häiriva töögraafiku „hiline tüüp” –

i) „varase alguse” korral tööaeg, mis algab ajavahemikus 05.00–06.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud; ning

ii) „hilise lõpu” korral tööaeg, mis lõpeb ajavahemikus 00.00–01.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud;

(9) „öötöö” – tööaeg, mis kattub mis tahes ajaga ajavahemikus 02.00–04.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud;

(10) „tööülesanne” – mis tahes ülesanne, mida meeskonnaliige täidab käitaja korraldusel, sealhulgas lennutöö, haldustöö, koolitamine või koolitusel osalemine, töökohale lendamine ja valve teatavad elemendid;

(11) „tööaeg” – ajavahemik, mis algab, kui meeskonnaliige ilmub käitaja nõudel tööle või alustab tööülesande täitmist, ning lõpeb, kui isik on kõigist tööülesannetest vaba, see hõlmab lennujärgset tööaega;

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

(13) „lennuaeg” – lennukite ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite korral ajavahemik õhusõiduki liikumahakkamisest parkimiskohalt stardi eesmärgil kuni ajani, kui õhusõiduk peatub selleks ette nähtud parkimiskohal ning kõik mootorid või propellerid lülitatakse välja;

(14) „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;

(15) „kohalik ööpäev” – 24-tunnine ajavahemik, mis algab kell 00.00 kohaliku aja järgi;

(16) „kohalik öö" – kaheksatunnine ajavahemik kella 22.00 ja 08.00 vahel kohaliku aja järgi;

(17) „töötav meeskonnaliige" – meeskonnaliige, kes täidab tööülesandeid õhusõidukil vahemaandumiseta lennu ajal;

(18) „töökohale lendamine" – mittetöötava meeskonnaliikme siirdumine ühest paigast teise käitaja korraldusel, välja arvatud

— sõiduaeg kodust põhibaasis asuvasse ettenähtud tööle ilmumise kohta ja tagasi ning

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

(19) „puhkekoht" – magamisase või jalatoega iste, kus meeskonnaliige saab õhusõiduki pardal magada;

(20) „reservaeg" – ajavahemik, mille jooksul peab meeskonnaliige olema käitajale kättesaadav, et vähemalt kümnetunnise etteteatamisega enne tööülesande algust vastu võtta lennuülesanne, töökohale lendamise käsk või muu tööülesanne;

(21) „puhkeaeg" – pidev katkestusteta ja määratletud ajavahemik pärast ja/või enne tööd, mille jooksul meeskonnaliige on kõigist tööülesannetest, valvest ja reservist vaba;

(22) „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;

(23) „üks töövaba päev" – nõukogu direktiivi 2000/79/EÜ (*) nõuete täitmise tähenduses kõikidest töökohustustest ja valvest vaba aeg, mis koosneb ühest päevast ja kahest kohalikust ööst ning millest teatatakse ette. Ühe töövaba päeva osa võib olla ka puhkeaeg;

(24) „vahemaandumiseta lend" – lennutööaja segment õhusõiduki liikumahakkamisest stardiks kuni maandumisjärgse peatumiseni ettenähtud parkimiskohal;

(25) „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;

(26) „lennujaamavalve" – valveaeg lennujaamas;

(27) „muu valveaeg" – valveaeg kodus või sobivas majutuskohas;

(28) „ööpäevarütmi madalseisu aeg (WOCL)" – ajavahemik kell 02.00–05.59 ajavööndis, millega meeskonnaliige on kohanenud.

ORO.FTL.110. Käitaja kohustused

Käitaja peab:

(a) avaldama tööülesannete graafikud piisavalt vara, et meeskonnaliikmed saaksid kavandada küllaldast puhkamist;

(b) tagama, et lennutööajad on kavandatud nii, et meeskonnaliikmed oleksid võimalikult puhanud ja saaksid tegutseda kõigis tingimustes rahuldaval ohutustasemel;

(c) määrama tööle ilmumise ajad, mis jätavad piisavalt aega maapealseteks tööülesanneteks;

(d) võtma arvesse lennutööaegade sagedust ja jaotuvuse ning puhkeaegade seost ja arvestama pika tööaja ning minimaalse puhkeaja kumuleeruvat mõju;

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

(*) EÜT L 302, 1.12.2000, lk 57.

(f) järgima puhkeaega häirivat töögraafikut käsitlevaid sätteid kooskõlas punktiga ARO.OPS.230;

(g) võimaldama piisavalt pikki puhkeaegu, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete mõjust ning oleksid järgmise lennutööaja alguseks välja puhanud;

(h) kavandama korduvaid pikki taastumise puhkeaegu ja teatama nendest meeskonnaliikmetele piisavalt vara;

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

(j) muutma töögraafikut ja/või meeskonna koosseisu, kui 33 % selle graafiku lennutööülesannetest 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 alapunkti b ning

(b) kasutama optimaalselt puhkamisvõimalusi ja -ruume ning kavandama ja kasutama oma puhkeaega 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 punktides 7.f, 7.g ja 8.f esitatud oluliste nõuete täitmise. Väsimuse riskijuhtimist kirjeldatakse lennutegevuskäsiraamatus.

(b) Kehtestatud, rakendatud ja järgitav väsimuse riskijuhtimine aitab väsimuse riskijuhtimise üldist toimivust pidevalt parandada ja 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, mille alusel saab väsimusriski selliste meetmetega saavutatud maandamist pidevalt jälgida ja korrapäraselt hinnata;

(6) väsimuse riskijuhtimise ohutuse tagamise kord;

(7) väsimuse riskijuhtimise edendamise kord.

(c) Väsimuse riskijuhtimine peab olema kooskõlas lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, käitaja suuruse ning tema tegevuse laadi ja keerukusega, võttes arvesse tegevusega 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) Käitajad peavad koostama nende tegevuse tüübiga sobivad ning määrusega (EÜ) nr 216/2008, käesoleva alajaoga ja muude kohaldatavate õigusaktidega, sh direktiiviga 2000/79/EÜ kooskõlasolevad lennuaja spetsifikatsiooniskeemid ning neid rakendama ja haldama.

(b) Enne lennuaja spetsifikatsiooniskeemi, sh vajaduse korral sellega seotud väsimuse riskijuhtimise skeemi 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 kõnealustest 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 alajao nõuete täitmist tõendavat hinnangut.

(d) Punkti ARO.OPS.235 alapunkti d eesmärgil kogub käitaja kahe aasta jooksul alates kõrvalekalde või erandi rakendamisest andmeid tehtud kõrvalekalde või erandi kohta ning analüüsib kõnealuseid andmeid teaduslike põhimõtete alusel, et hinnata õhusõiduki meeskonna väsimust käsitleva kõrvalekalde või erandi mõju. Selline analüüs esitatakse pädevale asutusele aruande vormis.

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 lühendama tegelikku lennutööaega ja/või pikendama puhkeaega, et kõrvaldada lennuohutust halvendav mis tahes mõju.

(b) Maksimaalne igapäevane lennutööaeg

(1) Kohanenud meeskonnaliikmete maksimaalne igapäevane lennutööaeg ilma ajapikendusteta on esitatud järgmises tabelis:

2 Tabel

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg – kohanenud meeskonnaliikmed

Lennutööaja algus viiteajal	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, peab vastama järgmises tabelis esitatule.

3 Tabel

Meeskonnaliikmed, kelle kohanemine ei ole teada

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg vahemaandumiseta lendude kaupa						
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, peab vastama järgmises tabelis esitatule.

4 Tabel

Meeskonnaliikmed, kelle kohanemine ei ole teada, kui rakendatakse väsimuse riskimaandamist

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

Maksimaalne igapäevane lennutööaeg vahemaandumiseta lendude kaupa						
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 vahemaandumiseta lennu või vahemaandumisteta 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 üht tundi. Salongipersonali maksimaalne igapäevane lennutööaeg algab lennumeeskonna lennutööaja alguseks kohaloleku ettekandmise hetkest, kuid salongipersonali lennutööaeg algab salongipersonali tööle ilmumise ajaga.

(d) Kohanenud meeskonnaliikmete maksimaalne igapäevane lennutööaeg koos ajapikendusega, kuid ilma lennuaegse puhkepausita.

(1) Maksimaalset igapäevast lennutööaega võib pikendada mis tahes seitsmel järjestikusel päeval kuni ühe tunni võrra mitte rohkem kui kaks korda. Sellisel juhul:

i) pikendatakse minimaalset lennueelset ja -järgset puhkeaega kahe tunni võrra või

ii) pikendatakse lennujärgset puhkeaega nelja tunni võrra.

(2) Kui tööaega pikendatakse järjestikustel lennutööaegadel, tuleb lõike 1 kohaselt nõutav mõlema pikendatud lennutööaja vaheline lennule eelnev ja järgnev puhkeaeg tagada järjestikku.

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

i) viit vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg ei hõlma ööpäevarütmi madalseisu aega; või

ii) nelja vahemaandumiseta lendu, kui lennutööaeg hõlmab kaht või vähem tundi ööpäevarütmi madalseisu ajast; või

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

(4) Maksimaalse igapäevase lennutööaja pikendamist ilma lennuaegse puhkepausita ei tohi kombineerida samal tööajal lennuaegse puhkepausi või vaheajaga tööülesande tõttu tehtud tööaja pikendustega.

(5) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemis peavad olema määratletud maksimaalse igapäevase lennutööaja pikenduste piirmäärad, mis on kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega, võttes arvesse:

i) lennatavate vahemaandumiseta lendude arvu ning

ii) seda, kas lennutööaeg hõlmab ööpäevarütmi madalseisu aega.

(e) Maksimaalne igapäevane lennuaegse puhkepausi tõttu pikendatud lennutööaeg.

Lennuaja spetsifikatsiooniskeemides peavad olema määratletud maksimaalse igapäevase lennuaegse puhkepausi tõttu lennutööaja pikendamise tingimused kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega, võttes arvesse:

i) lennatavate vahemaandumiseta lendude arvu;

ii) igale meeskonnaliikmele eraldatud minimaalset lennuaegset puhkepausi;

iii) lennuaegse puhkepausi kasutamise võimalusi ning

iv) põhilennumeeskonna suurendamist.

(f) Lennutegevuses ettenägematud olukorrad – kapteni otsustusõigus.

(1) Kapteni poolt ettenägematutes olukordades tööle ilmumise ajal või selle järel algava lennutegevuse jooksul lennutööaja, tööaja ja puhkeaegade piirangute muutmise tingimused peavad olema kooskõlas järgmisega:

i) maksimaalne igapäevane lennutööaeg pärast punkti ORO.FTL.205 alapunktide b, e või punkti ORO.FTL.220 rakendamist ei või olla pikendatud enam kui kahe tunni võrra, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonda ei ole suurendatud, mille korral võib maksimaalset lennutööaega pikendada mitte enam kui kolme tunni võrra;

ii) kui ühe lennutööaja viimasel vahemaandumiseta lennul ületatakse lubatud suurendamist pärast õhkutõusmist tekkinud ettenägematu olukorra tõttu, võib lend jätkuda kuni sihtkohta või varulennuväljale jõudmiseni ning

iii) lennutööajale järgnevat puhkeaega võib vähendada, kuid see ei tohi kunagi olla lühem kui kümme 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 esimese ja teise lõigu kohaste muudatuste kehtestamist peab kapten küsima kõigilt meeskonnaliikmetelt, mis on nende tähelepanuvõime tase.

(4) Kui kapten on oma otsusega pikendanud lennutööaega või lühendanud puhkeaega, peab ta selle kohta esitama käitajale aruande.

(5) Kui lennutööaega on pikendatud või puhkeaega vähendatud enam kui ühe tunni võrra, saadab käitaja aruande koopia koos oma märkustega pädevale asutusele mitte hiljem kui 28 päeva pärast toimunut.

(6) Käitaja rakendab käesolevas sättes kirjeldatud otsuse tegemise protsessi nii, et see ei too kaasa karistust, ja kirjeldab seda tegevuskäsiraamatus.

(g) Ettenägematud olukorrad lennutegevuse ajal – edasilükatud tööle ilmumise aeg

Käitaja kehtestab tegevuskäsiraamatus edasilükatud tööle ilmumise aja korral võetavad meetmed kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate 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 ning

(3) 190 töötundi mis tahes 28 järjestikusel päeval jaotatuna võimalikult ühtlaselt kogu ajavahemikule.

(b) Lennuaeg kokku vahemaandumiseta lendudel, millel iga meeskonnaliige on töötav meeskonnaliige, ei tohi olla pikem kui:

(1) 100 lennutundi mis tahes 28 järjestikusel päeval;

(2) 900 lennutundi mis tahes kalendriaastal ning

(3) 1 000 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 meeskonnaliikme jaoks 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

Tingimused, mille alusel pikendatakse maksimaalset igapäevast lennutööaega tulenevalt maapealsest vaheajast, peavad vastama järgmisele.

(a) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad kirjeldama järgmisi vaheajaga tööülesandeid käsitlevaid punkte kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega:

(1) maapealse vaheaja minimaalne kestus ning

(2) punkti ORO.FTL.205 alapunkti b kohase lennutööaja pikendamise võimalus, 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 tööülesanded lennujaamas

Kui käitaja määrab meeskonnaliikmetele valveaja või mis tahes tööülesanded lennujaamas, kohaldatakse kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega järgmist.

(a) Valveaeg ja mis tahes tööülesanne lennujaamas peavad olema kirjas töögraafikus ning valveaja algus ja lõpp peab olema määratletud ning asjaomastele meeskonnaliikmele eelnevalt teatatud, et nad saaksid kavandada piisavat puhkeaega.

(b) Meeskonnaliige loetakse lennujaamavalves olevaks alates vastavasse valvekohta jõudmise teatamisest kuni teavitatud lennujaamavalve aja lõpuni.

(c) Lennujaamavalvet võetakse punktide ORO.FTL.210 ja ORO.FTL.235 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 olevale meeskonnaliikmele majutuskoha.

(f) Lennuaja spetsifikatsiooniskeemid peavad kirjeldama järgmisi punkte:

(1) mis tahes valveaja maksimaalne kestus;

(2) valveaja mõju maksimaalsele lennutööajale, mida võidakse määrata, võttes arvesse meeskonnaliikmele pakutavaid puhkeruume ja muid asjakohaseid tegureid, näiteks:

— meeskonnaliikme viivitamatu valmisoleku vajadus;

— uneaega häiriv valveaeg ning

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

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

(4) muu valveaja kui lennujaamavalveaja arvestamine tööaja koguarvestuses.

ORO.FTL230. Reservaeg

Kui käitaja määrab meeskonnaliikmed reservi, kohaldatakse kooskõlas vastavale lennuliigile kehtivate sertifitseerimistingimustega järgmisi tingimusi.

(a) Reservaeg on 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

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 punktist 1 kohaldatakse punkti b kohast minimaalset puhkeaega, kui käitaja tagab meeskonnaliikmele 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

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

(1) minimaalne lühendatud puhkeaeg;

(2) järgneva puhkeaja pikendamine ning

(3) lühendatud puhkeajale järgneva lennutööaja lühendamine.

(d) Taastumiseks ette nähtud korduvad pikendatud puhkeajad

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

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

(1) ajavööndite erinevuse ja pikendatud lennutööaja mõju;

(2) puhkeaega häirivast töögraafikust tingitud kumuleeruvat väsimust ning

(3) põhibaasi muutust.

ORO.FTL.240. Toitumine

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

(b) Käitaja peab täpsustama oma tegevuskäsiraamatus, kuidas on lennutööajal tagatud meeskonnaliikme toitumine.

ORO.FTL.245. Põhibaasi, lennu-, töö- ja puhkeaega käsitlevad dokumendid

(a) Käitaja peab 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 vabad päevad ning

iv) määratud põhibaas.

(2) Pikendatud lennutööaegade ja lühendatud puhkeaegade aruanded.

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

(1) asjaomasele meeskonnaliikmele ning

(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 esmase 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."