LJO pädevuskava

**SISUKORD**

[1. EESMÄRK JA ÜLDSÄTTED 4](#_Toc99027121)

[2. MÕISTED 4](#_Toc99027122)

[3. KOOLITAJATE JA TASEMETESTIJATE KVALIFIKATSIOON, ROLLID JA KOHUSTUSED 5](#_Toc99027123)

[3.1 Teooriakoolitajad 5](#_Toc99027124)

[3.2 Praktiliste oskuste juhendajad **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc99027125)

[3.3 Tasemetestijad 6](#_Toc99027126)

[4. KOMPETENTSUSE HINDAMINE 8](#_Toc99027127)

[4.1 Lennujuhi kompetentsuse hindamine 8](#_Toc99027128)

[4.1.1 Teoreetiliste teadmiste eksam (teooriatest) 9](#_Toc99027129)

[4.1.2 Töökontroll 10](#_Toc99027130)

[4.1.3 Kontrollvahetus 11](#_Toc99027131)

[4.1.4 Monitooring 11](#_Toc99027132)

[4.2 Lennujuhi kompetentsuse kahtluse alla seadmine 12](#_Toc99027133)

[4.3 Praktiliste oskuste juhendaja oskusmärke taotlemine ja kehtivus 12](#_Toc99027134)

[4.4 STDI oskusmärke taotlemine ja kehtivus 13](#_Toc99027135)

[5. ÜKSUSE OSKUSMÄRGETE SÄILITAMINE JA TAASTAMINE 14](#_Toc99027136)

[5.1 Üksuse oskusmärke peatamine või kehtetuks tunnistamine 14](#_Toc99027137)

[5.2 Nõuded üksuse oskusmärke säilitamiseks 15](#_Toc99027138)

[5.2.1 Minimaalsed nõutavad töötunnid 15](#_Toc99027139)

[5.2.2 Tervisekontroll 15](#_Toc99027140)

[5.2.3 Keeletest 15](#_Toc99027141)

[5.3 Ajutine võimetus kasutada lennujuhi loast tulenevaid õigusi 16](#_Toc99027142)

[5.3.1 Ajutise võimetuse kehtestamine 16](#_Toc99027143)

[5.3.2 Ajutise võimetuse menetlemine 17](#_Toc99027144)

[5.3.3 Ajutise võimetuse lõpetamine 17](#_Toc99027145)

[5.3.4 Transpordiameti teavitamine ajutisest võimetusest 17](#_Toc99027146)

[5.3.5 Teenuse pakkumise säilitamise tagamine ajutise võimetuse korral 17](#_Toc99027147)

[5.4 Üksuse oskusmärgete kehtivuse taastamine 18](#_Toc99027148)

[5.4.1 Eesmärk, korraldus ja läbiviimine 18](#_Toc99027149)

[5.4.2 Üksuse oskusmärke töötundide nõuded ei ole täidetud 18](#_Toc99027150)

[5.4.3 Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud kauem kui kuus (6) kuud, aga vähem kui kaksteist (12) kuud 18](#_Toc99027151)

[5.4.4 Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud kauem kui kaksteist (12) kuud, aga vähem kui kolmkümmend kuus (36) kuud 18](#_Toc99027152)

[5.4.5 Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud kolmkümmend kuus (36) kuud kuni neli (4) aastat 19](#_Toc99027153)

[5.4.6 Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud nelja (4) järjestikuse aasta või pikema ajavahemiku jooksul 19](#_Toc99027154)

[6. JÄTKUKOOLITUS 19](#_Toc99027155)

[6.1 Täienduskoolitus 20](#_Toc99027156)

[6.2 Ümberõpe 20](#_Toc99027157)

[6.3 Jätkukoolituse korraldamise etapid 21](#_Toc99027158)

[6.3.1 Ettevalmistav etapp 21](#_Toc99027159)

[6.3.2 Teooriaõppe etapp 21](#_Toc99027160)

[6.3.3 Simulaatorõppe etapp 21](#_Toc99027161)

[6.3.4 Õppes kasutatava simulaatori hindamine 22](#_Toc99027162)

[6.3.5 Jätkukoolituse hindamine 24](#_Toc99027163)

[7. KAEBEMENETLUSED 25](#_Toc99027164)

[8. DOKUMENTIDE SÄILITAMINE 25](#_Toc99027165)

[9. SEONDUVAD DOKUMENDID 25](#_Toc99027166)

# EESMÄRK JA ÜLDSÄTTED

Dokument sätestab LJO lennujuhtide pädevuskava vastavalt Komisjoni määruse (EL) nr 2015/340 edaspidi määrus 340 toodud nõuetele. LJO pädevuskava kinnitab Transpordiamet. Dokument vaadatakse üle iga kolme aasta tagant või vastava vajaduse tekkel. Ka muudatusteta läbivaatamine fikseeritakse vastava kuupäevaga dokumendihaldussüsteemis EDHS.

LJO pädevuskava käsitleb järgenvaid üksuse oskusmärkeid:

1. EETN ADI/TWR
2. EETN ADI/GMS
3. EETN APS/TCL
4. EETT ACS

Kõigi üksuse oskusmärgete kehtivus on 3 aastat.

# MÕISTED

**ajutine võimetus** – ajutine olukord, mil loaomanik ei saa oskusmärgete ja/või tervisetõendite kehtivuse ajal loast tulenevaid õigusi kasutada;

**ANS-RF –** Lennuohutusalasest juhtumist teatamise blankett

**EANS** – Lennuliiklusteeninduse AS;

**ebatavaline olukord** – olukord, sh halvenenud olukord, millega lennujuht tavalises töös kokku ei puutu ja mille suhtes tal puuduvad vastavad kogemused ja automaatsed oskused;

**eksam** – ametlik test, mille käigus hinnatakse isiku teadmisi;

**hindamine** – praktiliste oskuste hindamine, mille tulemus on loa ja/või oskusmärke väljaandmine, selle kehtivuse pikendamine ja/või taastamine, sh hinnatava isiku käitumise ja tema omandatud teadmiste praktilise rakendamise ja mõistmise tõendamine;

**keele oskusmärge** – loale kantud ja selle osa moodustav volitus, mis näitab loaomaniku keeleoskuse taset;

**kehtivuse kinnitamine** – pädevus- või oskusmärkega seonduva üksuse oskusmärke kursuse eduka lõpetamise järel toimuv protsess, mis võimaldab loaomanikul hakata kasutama vastava pädevus- või oskusmärkega kaasnevaid õigusi;

**kehtivuse pikendamine** – haldustoiming, mis tehakse pädevus- või oskusmärke või sertifikaadi kehtivusajal, et anda selle omanikule ettenähtud nõuete täitmise korral õigus jätkata pädevus- või oskusmärkest või sertifikaadist tulenevate õiguste kasutamist uuel kindlaksmääratud ajavahemikul;

**kehtivuse taastamine** – haldustoiming, mis tehakse pärast pädevus- või oskusmärke või sertifikaadi kehtivusaja lõppu, et ettenähtud nõuete täitmise korral anda pädevus- või oskusmärkest või sertifikaadist tulenevad õigused uueks kindlaksmääratud ajavahemikuks;

**Koolitusorganisatsioon** – pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioon, kellel on õigus pakkuda ühte või mitut liiki lennujuhtimisalast koolitust;

**LJO koolitusspetsialist** – LJO lennujuht-spetsialist koolituse alal;

**luba** – dokument, mis on välja antud ja kinnitatud vastavalt määrusele 340 ja annab selle seaduslikule omanikule õiguse kasutada vastavate pädevus- ja oskusmärgete kohaseid õigusi;

**ohutuslennujuht** – vajadusel lisaks tasemetestijale töökontrolli või kontrollvahetuse läbiviimisesse kaasatav OJTI oskusmärget omav lennujuht;

**oskusmärge** – loale kantud volitus, mis moodustab loa osa, sätestades asjakohase pädevusmärkega seotud eritingimused, õigused või piirangud;

**pädevusmärge** – teenuse liik, mida loaomanik võib osutada. Tallinnas on kasutusel lennujuhtimine instrumentaallennuväljal (ADI), seirega lähenemislennujuhtimine (APS), seirega piirkondlik lennujuhtimine (ACS);

**tasemetestija oskusmärge** – loale kantud ja selle osa moodustav volitus, mis näitab loa omaniku pädevust hinnata lennujuhi õpilase ja lennujuhi praktilisi oskusi;

**töökohakoolituse juhendaja oskusmärge** - loale kantud ja selle osa moodustav volitus, mis näitab loaomaniku pädevust läbi viia töökohakoolitust ja juhendada treeningseadmete kasutamist;

**üksuse oskusmärge** – lennujuhi loale kantud volitus, mis moodustab loa osa, näidates ICAO asukoha tähist ja sektorit, sektorite rühma või positsiooni, kus loa omanik on pädev töötama;

# KOOLITAJATE JA TASEMETESTIJATE KVALIFIKATSIOON, ROLLID JA KOHUSTUSED

Koolitajate ja tasemetestijate kvalifikatsioon vastab määruses 340 kehtestatule. Koolitajate ja tasemetestijate nimekiri on leitav dokumendis 410B1J1P23 Koolitustegevusega seotud töötajate nimekiri.

## Teooriakoolitajad

Teoreetilist koolitust korraldavad vaid asjakohase kvalifikatsiooniga väljaõppejuhendajad. Teooriaõpetajal on asjakohane kvalifikatsioon, kui:

tal on lennujuhi luba ja/või õpetatava aine kohane kutsekvalifikatsioon ja/või ta on koolitusorganisatsioonile tõendanud asjakohaseid teadmisi ja kogemusi;

ta on koolitusorganisatsioonile tõendanud teoreetilise koolituse läbiviimiseks vajalikke oskusi.

Teooriakoolitajatena kvalifitseeruvad kõik OJTI-d ja STDI-d, kes on praktiliste õpetamisoskuste koolituse ja/või värskenduskoolituse raames saanud piisavad teadmised ja oskused ka teoreetilise koolituse läbiviimiseks ning tõendanud nende omandamist. Töötajatega, kes ei oma OJTI või STDI oskusmärget ja ei ole muul viisil tõendanud oma teooriakoolitaja pädevust, viiakse teooriakoolitajaks saamiseks läbi teadmiste ja oskuste tõendamise protsess, mille käigus kandidaat demonstreerib oma koolitajaoskusi. Kandidaat valmistab määratud teemal ette näidisloengu, mille pikkus on vähemalt 15 minutit. Näidisloengu teema valikul lähtutakse kandidaadi kompetentsidest ja organisatsiooni tuleviku koolitusvajadusest.

Lennujuhtimisspetsiifilise koolituse korral vaatleb kandidaadi näidisloengut ja annab loengujärgselt hinnangu *Kontroll-loengu blanketis* välja toodud hinnatavatele aspektidele LJO koolitusgrupijuhi poolt volitatud väljaõppejuhendaja või koolitusgrupi juht ise, kes fikseerib lõpphinnangu kandidaadi teooriakoolitajaks kvalifitseerumise kohta. Kui tegemist pole lennujuhtimisspetsiifilise koolitusega, vaatleb kandidaadi näidisloengut ja vormistab hinnangu teooriakoolitajaks kvalifitseerumise kohta EANS koolitusspetsialist. Näidisloeng võidakse läbi viia eraldiseisvana või teoreetilise koolituse läbiviimiseks vajalike oskuste arendamiseks korraldatava koolituse käigus. Teooriakoolitaja pädevus loetakse kehtivaks tähtajatult seni, kuni koolitaja töötab EANSis.

Teooriakoolitajate kompetentsuse säilitamiseks võimaldatakse töötajatele täiendkoolitusi EANS *Koolituseeskirjas* kirjeldatud põhimõtetel. Teoreetilise koolituse läbiviimiseks vajalikke oskusi hoiavad koolitajad alal muuhulgas ka enesearengu korras – sisekoolitusi läbi viies kogemusi omandades ja neid mõtestades.

## Tasemetestijad

Tasemetestija oskusmärke väljastab Transpordiamet.

Tasemetestija oskusmärget saab lennujuht taotleda, kui:

1. tal on hinnatavate pädevus- ja oskusmärgete alal vähemalt kaheaastane kogemus;
2. ta on eelneva aasta jooksul edukalt läbinud tasemetestija koolituse, mille käigus on omandanud vajalikud teoreetilised teadmised ja praktilised oskused ning tõendanud nende valdamist koolituse lõpus. Juhul, kui koolituse jooksul ei ole vastavat hindamist toimunud, teevad seda LJO tasemetestijad, kasutades selleks vajadusel ka simulaatorit.

Tasemetestija oskusmärke omanik kasutab oskusmärke õigusi vaid siis, kui:

1. tal on hinnatavate pädevus- ja oskusmärgete alal vähemalt kaheaastased kogemused;
2. tal on ajakohase käituspraktika alased tõendatud teadmised.

Tasemetestija oskusmärke omanikud hindavad:

1. lennujuhiõpilasi üksuse oskusmärke väljaandmiseks;
2. lennujuhte üksuse oskusmärke väljaandmiseks ning üksuse oskusmärke pikendamiseks ja taastamiseks;
3. praktiliste oskuste juhendaja või tasemetestija oskusmärke taotlejaid, kui oskusmärke taotlemiseks vajalikud tingimused on täidetud.

Tasemetestija oskusmärke omanik kasutab oskusmärke õigusi üksnes järgmistel juhtudel:

1. üksuse oskusmärke väljaandmiseks, selle kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalikud hindamised, kui tal on ka sellele vahetult eelneval üheaastasel ajavahemikul hindamisega seonduv üksuse oskusmärge;
2. treeningseadme instruktori (STDI) oskusmärke väljaandmiseks või kehtivuse taastamiseks taotleja pädevuse hindamine, kui tasemetestijal endal on treeningseadme instruktori oskusmärge või töökohakoolituse juhendaja oskusmärge ja ta on selle õigusi kasutanud vähemalt kolme aasta jooksul;
3. töökohakoolituse juhendaja (OJTI) oskusmärke väljaandmiseks või kehtivuse taastamiseks taotleja pädevuse hindamine, kui tasemetestijal endal on töökohakoolituse juhendaja oskusmärge ja ta on selle õigusi kasutanud vähemalt kolme aasta jooksul;
4. tasemetestija oskusmärke väljaandmiseks või kehtivuse taastamiseks taotleja pädevuse hindamine, kui ta on tasemetestija õigusi kasutanud vähemalt kolme aasta jooksul.

Üksuse oskusmärke väljaandmiseks vajalikku hindamist võivad läbi viia üksnes tasemetestija oskusmärkega isikud, kes omavad kehtivat OJTI oskusmärget. Üksuse oskusmärke pikendamiseks või taastamiseks vajalikku hindamist võivad läbi viia tasemetestija oskusmärkega isikud, kes omavad või on omanud OJTI oskusmärget. Kui üksuse oskusmärke pikendamiseks või kehtivuse taastamiseks tehtavat hindamist viib läbi tasemetestija, kellel ei ole kehtivat OJTI oskusmärget, peab kohal viibima ka OJTI, kellel on olemas kehtiv vastava üksuse oskusmärge.

Tasemetestija oskusmärge kehtib kolm (3) aastat. Oskusmärke kehtivust võib pikendada, kui selle kehtivusaja jooksul läbib isik edukalt hindamisoskuste ja ajakohase käituspraktika täienduskoolituse. Tasemetestija oskusmärke esmase väljaandmise ja kehtivuse taastamise korral algab selle kehtivusaeg hiljemalt 30 päeva jooksul pärast hindamise eduka sooritamise kuupäeva.

Tasemetestija oskusmärke kehtivuse lõppemisel võib selle kehtivuse taastada, kui taotlemisele eelneva aasta jooksul:

1. läbib isik hindamisoskuste ja ajakohase käituspraktika täienduskoolituse;
2. ja viib edukalt läbi näidistöökontrolli, mida hindab kehtivat oskusmärget omav tasemetestija.

Tasemetestija on kohustatud:

1. tasemetesti läbiviimisel kaasas kandma kehtivat ja vastavat oskusmärget sisaldavat luba, mille ulatuses tasemetesti läbi viiakse;
2. tasemetesti läbiviimisel kaasas kandma kehtivat tervisetõendit;
3. viima tasemetesti läbi vastavalt kehtivale korrale;
4. hindama tasemetesti õiglaselt ning erapooletult;
5. tagama tasemetestidega seotud andmete ja dokumentatsiooni konfidentsiaalsuse. Andmete hulka kuuluvad ka tasemetesti läbiviimisel kirjutatud isiklikud märkmed, laekunud või koostatud ANS-RF-id jms;
6. teostama tasemetestide vahelisel perioodil või vajadusel monitooringut;
7. informeerima lennujuhti märgatud kõrvalekalletest, ebatäpsustest vms;
8. enne tasemetesti alustamist veenduma, et testitava lennujuhi või lennujuhi õpilase luba ja tervisetõend on kaasas ja kehtiv.

Tasemetestijal on õigus loobuda tasemetestija volitustest. Tasemetestijal on õigus keelduda tasemetestija kohustustest konkreetse testitava lennujuhi suhtes mõjuvate põhjuste olemasolul. Keeldumisest tuleb tasemetestijal teavitada LJO koolitusgrupi juhti, kel on õigus, hinnates põhjuste mõju, vastav avaldus tagasi lükata või heaks kiita.

# KOMPETENTSUSE HINDAMINE

## Lennujuhi kompetentsuse hindamine

Lennujuhi kompetentsust hinnatakse tasemetestiga. Tasemetesti läbiviimise eest vastutab vastavat oskusmärget omav tasemetestija.

Tasemetestide eesmärgiks on määratleda tasemetesti sooritava lennujuhi või vastava üksuse oskusmärget taotleva lennujuhi õpilase kompetentsus. Tasemetest koosneb teoreetiliste teadmiste eksamist (teooriatestist) ning töökontrollist tööpositsioonil ja/või monitooringust. Monitooringut võib töökontrolli asemel kasutada vaid kehtiva oskusmärke pikendamisel, kui hinnatava lennujuhi kompetentsuse kohta on monitooringu perioodi jooksul vastavalt *LJO lennujuhtide töösoorituse pidev jälgimine e monitooring*us ette nähtud mahus tõendusmaterjali. Töökontrolli ja monitooringu ühendamist võib kasutada esmase oskusmärke väljaandmisel või oskusmärke taastamisel. Tasemetesti võib sooritada maksimaalselt kolm kuud enne üksuse oskusmärke aegumise kuupäeva.

Kompetentne lennujuht peab tundma LJO dokumentatsiooniga kehtestatud lennujuhtimisprotseduure. LJO üksuste lennujuhtimisprotseduurid on toodud dokumendis *4P7 Lennujuhtimise osakonna (LJO) töökorraldus*.

Lennujuhi kompetentsuse nõuded on määretletud elementidena, mis on koos elemendile vastava aktsepteeritud töösoorituse tasemega ära toodud antud dokumendi Lisas 1.

Üksuse oskusmärke kehtivusaeg on kolm aastat alates märke omistamise (esmakordsel taotlemisel) kuupäevast. Üksuse oskusmärke pikendamisel üldjuhul kuupäev ei muutu, v.a. juhul, kui seda ei õnnestu pikendada enne aegumist.

Tasemetesti positiivse soorituse korral pikendab Transpordiamet, või tema poolt volitatud esindaja, üksuse oskusmärkeid lennujuhi loal vastavalt Lennundusseadusele. Kui lennujuhil on rohkem kui üks üksuse oskusmärge, viiakse läbi tasemetest iga üksuse oskusmärke kohta eraldi, v.a EETN ADI/TWR ja EETN ADI/GMS, mida testitakse koos. Ühe tööpäeva jooksul võib tasemetestija sooritada töökontrolli kahele hinnatavale. Töökontroll võib toimuda ainult päevasel ajal (07:00 – 22:00 kohaliku aja järgi) ning töökontrolli pikkus oskusmärke pikendamisel on minimaalselt kaks operatsioonilise töö tundi üksuses, mille üksuse oskusmärget testitakse, st kahe tunni jooksul on liiklusolukord olnud piisavalt keeruline, et võimaldada tasemetestijal anda hinnang. Üksuse oskusmärke saamiseks ja/või juhul, kui lennujuhi pädevus on seatud kahtluse alla, on töökontrolli kestuseks reeglina terve töökontrolliks määratud vahetuse pikkus.

Olukorras, kus liikluskoormus on pikemaks perioodiks (rohkem kui 60 päeva) langenud alla 50% deklareeritud läbilaskevõime, võib erandina järgmiste üksuse oskusmärgete hindamise läbi viia samaaegselt.

1. EETN ADI/TWR
2. EETN ADI/GMS
3. EETN APS/TCL

Kui töökontrolli sooritus ei võimalda tasemetestijal saada piisavalt adekvaatset ülevaadet testitava sooritusvõimest (vähene liiklus, ilmastikuolud vms.), võib tasemetestija kasutada objektiivse hinnangu andmiseks testitava töösooritusvõimele lisaks situatsioonivestlust. Peale eelnevat nõupidamist/kokkulepet LJO koolitusgrupi juhiga võib kasutada antud situatsioonis pädevuse hindamisel lisaks simulaatorharjutust või leppida kokku uus töökontrolli aeg.

Tasemetesti läbiviimise aja planeerib tööajaplaneerija, kasutades selleks tööaja planeerimise ja arvestamise programmi (edaspidi StaffLogic). Töökontrolli vahetus on ära märgitud nii testitava lennujuhi kui tasemetestija graafikus.

Pärast tasemetesti annab tasemetestija lennujuhile detailse ülevaate töökontrolli tulemustest.

### Teoreetiliste teadmiste eksam (teooriatest)

Teooriatest peab olema sooritatud enne vahetuses toimuvat töökontrolli, soovitatavalt töökontrollile eelneval kuul, kuid mitte varem kui 3 kuud enne oskusmärke aegmise kuupäeva. Teooriatest sooritatakse elektroonilises testimiskeskkonnas.

Lennujuhtide jätkuva kompetentsuse hindamise puhul viiakse oskusmärke kehtivuse perioodi jooksul lisaks monitooringule läbi 2 teooriatesti. Esimene sooritatakse hiljemalt 24 kuud, aga mitte varem kui 26 kuud enne üksuse oskusmärke aegumise kuupäeva. Teine teooriatest sooritatakse hiljemalt 12 kuud, aga mitte varem kui 14 kuud enne üksuse oskusmärke aegumise kuupäeva.

Iga üksuse oskusmärke, v.a EETN ADI/TWR ja EETN ADI/GMS, mida testitakse koos, kohta tuleb lennujuhil/lennujuhi õpilasel sooritada eraldi teooriatest.

Teooriatesti küsimused koostatakse LJO koolitajate poolt, küsimused sisestatakse elektroonilise testimiskeskkonna küsimuste andmebaasi. Konkreetse teooriatesti moodustab testimisprogramm andmebaasis olevatest küsimustest vastavalt määratud kriteeriumitele. Andmebaasis olevate küsimuste ajakohasuse ja korrektsuse eest vastutab LJO koolitusgrupi juht või tema poolt volitatud koolitaja(d).

Teooriatesti tulemus väljendatakse protsentides. Positiivselt sooritatuks loetakse teooriatest, mille tulemuseks on vähemalt 75%.

Juhul, kui lennujuht on sooritanud testi tulemusele alla 75% tuleb sooritada kordustest. Kordustest peab olema positiivselt sooritatud enne töökontrolli. Kordustesti sooritamiseni ei seata lennujuhi pädevust kahtluse alla.

Pärast teist järjestikust testi negatiivset sooritamist seatakse lennujuhi pädevus kahtluse alla.

Juhul, kui lennujuht on sooritanud üksuse oskusmärke kordustesti negatiivsele tulemusele, seatakse lennujuhi pädevus kahtluse alla antud üksuse oskusmärke osas. EETN ADI/TWR JA EETN ADI/GMS oskusmärkeid testitakse koos ja lennujuhi pädevus seatakse nende osas koos kahtluse alla.

Pädevuse kahtluse alla seadmisega seotud juhud on kirjeldatud antud pädevuskava punktis 4.2.

### Töökontroll

Töökontroll sooritatakse juhul, kui toimub tasemetestimine üksuse oskusmärke saamiseks, pikendamiseks, taastamiseks, või kui lennujuhi kompetentsus on seatud kahtluse alla.

Juhul, kui lennujuht ei vasta kehtestatud minimaalse tööaja nõuete kriteeriumitele, viiakse läbi kontrollvahetus, mitte töökontroll (vt punkt 4.1.3).

Töökontrolliks määratud vahetuse alguses tutvustab tasemetestija testitavale lennujuhile või lennujuhi õpilasele töökontrolli protseduuri.

Töökontrolli läbiviimisel jaguneb vastutus lennuohutuse tagamise eest järgnevalt:

1. kui hinnataval on kehtiv üksuse oskusmärge ning ta sooritab tasemetesti – vastutab hinnatav lennujuht;
2. kui lennujuhi kompetentsus on kahtluse all – vastutab tasemetestija;
3. kui hinnatav taotleb vastavat üksuse oskusmärget – vastutab tasemetestija.

*Märkus 1: Kui alapunktides b ja c määratletud töökontrolli viib läbi kehtivat OJTI oskusmärget mitte omav tasemetestija, peab hindamise juures viibima ohutuslennujuht. Kui alapunktides b ja c määratletud töökontrolli viib läbi OJTI oskusmärget omav tasemetestija võib ta nõuda tööpositsioonile töökontrolli läbiviimise ajaks lennuohutuse eest vastutava ohutuslennujuhi. Sellisel juhul vastutab tasemetestija ainult töökontrolli läbiviimise eest, lennuohutuse eest vastutab ohutuslennujuht. Juhul, kui ohutuslennujuht sekkub hinnatava töösse, on töökontroll koheselt katkestatud. Töökontrolli katkestamine ei tähenda automaatselt töökontrolli mittesooritamist. Otsuse töökontrolli lõpetamisest või jätkamisest võtab vastu töökontrolli läbi viiv tasemetestija.*

*Märkus 2: Vajaduse ilmnemisel võib töökontrolli osaliseks läbi viimiseks kasutada simulaatorit. Vastava otsuse võtab vastu tasemetesti läbi viiv tasemetestija koos LJO koolitusgrupi juhiga.*

*Märkus 3: kuigi alapunktis a) toodud juhul vastutab primaarselt lennuohutuse eest hinnatav lennujuht, ei tähenda see, et tasemetesti läbi viiv OJTI oskusmärkega tasemetestija või ohutuslennujuhi ülesandeid täitev OJTI ei peaks sekkuma, kui lennuohutus on kahtluse all ja rikutakse hajutusmiinimume.*

Juhul, kui töökontrolli tulemus esimesel katsel on negatiivne, on hinnataval lennujuhil õigus sooritada üks kordus-töökontroll. Negatiivsest tulemusest teavitatakse LJO juhatajat, LJO koolitusgrupi juhti, tööajaplaneerijat ja vajadusel vahetuse vanemat. Kordus-töökontrolli viib läbi tasemetestija, kes ei tohi olla esimese tasemetesti läbiviija. Kordus-töökontrolli läbi viiv tasemetestija või kordus-töökontrolli sooritav lennujuht võib taotleda objektiivsema hinnangu saamiseks lisa tasemetestija määramist kordus-töökontrolli hindamiseks.

Kordus-töökontroll viiakse läbi mitte hiljem kui kolmekümne (30) päeva jooksul alates negatiivse tulemuse saanud töökontrolli sooritamisest. Vahepealsel perioodil võib lennujuht töötada vastava üksuse oskusmärke ulatuses ainult OJTI järelevalve ja vastutuse all.

Kordus-töökontrolli negatiivse tulemuse korral teavitavad tasemetestijad LJO juhatajat, LJO koolitusgrupi juhti, töötajaplaneerijat ja vajadusel vahetuse vanemat. Kordus-töökontrolli negatiivse tulemuse korral hindavad töökontrolli läbi viinud tasemetestijad koos LJO koolitusgrupi juhiga võimalikku koolitusvajadust.

Üksuse oskusmärke taastamiseks tuleb lennujuhil läbida koolitus vastavalt punktis 5.4 kirjeldatule ning sooritada tasemetest.

### Kontrollvahetus

Kontrollvahetuse peab lennujuht sooritama juhul, kui ta ei ole täitnud miinimumtööajale kehtestatud nõudeid (vt punkt 5.2), tingimusel, et tema pädevus ei ole eelnevalt seatud kahtluse alla. Kontrollvahetuse viib läbi vastaval tööpositsioonil OJTI.

Kontrollvahetus võib toimuda ainult päevasel ajal ning kontrollvahetuse pikkus on minimaalselt kaks operatsioonilise töö tundi üksuses, mille minimaalne töötundide nõue ei ole täidetud.

Kontrollvahetuse lõpus täidab OJTI kontrollvahetuse registreerimise blanketi (4B2J1P3), millel fikseeritakse, kas lennujuht on võimeline sooritama tööd iseseisvalt või mitte. Hindamisel lähtutakse töökontrolli kriteeriumitest (Lisa 1). Täidetud blanketid säilitatakse lennujuhi personaalses koolituskaustas. Positiivse otsuse korral võib lennujuht jätkata tööd iseseisvalt ilma edasise OJTI järelevalveta.

Negatiivse otsuse korral pöördub OJTI LJO koolitusgrupi juhi poole, kes seab lennujuhi kompetentsuse antud üksuse oskusmärke ulatuses kahtluse alla ja määratleb (vajadusel koostöös LJO koolitusspetsialistiga) koolitusvajaduse ja –pikkuse või teeb ettepaneku tasemetesti läbiviimiseks. Kui kontrollvahetuse läbiviinud OJTI omab ka tasemetestija oskusmärget, võib ta kompetentsuse kahtluse alla seadmise otsustada iseseisvalt, kuid viimasel juhul teavitab ta otsusest LJO koolitusgrupi juhti.

Kontrollvahetuse sooritamisel vastutab lennuohutuse tagamise eest OJTI. Vajadusel võib kaasata ohutuslennujuhi. Ohutuslennujuhi kaasamisel vastutab lennuohutuse eest primaarselt ohutuslennujuht.

### Monitooring

Lennujuhi kompetentsust hinnatakse tasemetestide vahelisel perioodil monitooringu või määratud tasemetesti abil. Monitooringu protseduur on kirjeldatud dokumendis 4J8P23 *LJO lennujuhtide töösoorituse pidev jälgimine ehk monitooring ver2.0*

Monitooringu korral jälgitakse lennujuhi töösooritust vastavalt jätkuva tasemetestimise protseduurile jooksvalt hindamisperioodi vältel tasemetestijate poolt. Juhul, kui tasemetestija tuvastab lennujuhi operatsioonilises töös kõrvalekalde kehtivatest protseduuridest, standarditest ja/või normidest, sisestab tasemetestija info vastavasse andmebaasi. Kui tegemist on kohest korrigeerivat tegevust vajava olukorraga, teavitab tasemetestija koheselt LJO koolitusgrupi juhiti ja/või täidab vastavalt kõrvalekalde iseloomule ANS-RF-i. Lennujuht saab normaalolukorras oma töösoorituse kohta laekunud tähelepanekute kohta tagasisidest monitooringu perioodi lõpus. Kui lennujuhi töösoorituse kohta laekub monitooringu jooksul märkuseid, mis vajavad kohest sekkumist, annab LJO koolitusgrupi juht lennujuhile tagasisidet esimesel võimalusel pärast sellise olukorra tekkimist.

## Lennujuhi kompetentsuse kahtluse alla seadmine

Lennujuhi kompetentsuse kahtluse alla seadmine tähendab olukorda, kus lennujuhi pädevus, täitmaks oma tööülesandeid antud tööpositsiooni(de)l loetakse kahtluse all olevaks. Lennujuhi pädevust võidakse kahtluse alla seada järgmistel juhtudel:

1. lennujuht on olnud osaline lennuõnnetuses, intsidendis või lennuohutussündmuses ning tasemetestija(te) poolselt juhtunule antud esialgse hinnangu põhjal leitakse, et juhtum võis olla põhjustatud lennujuhi eksimusest;
2. laekunud ettekannetest lähtuvalt otsustavad tasemetestijad (vt punkt 4.1.4), osakonna juhataja või tema asetäitja operatsioonilise töö korraldamise alal ja/või LJO koolitusgrupi juht, et lennujuhi pädevuse kahtluse alla seadmine on piisavalt põhjendatud;
3. lennujuhil on läbimata üksuses töötamiseks ja üksuse oskusmärke säilitamiseks nõutavad jätkukoolitused;
4. lennujuht sooritas tasemetesti töökontrolli negatiivse tulemusega;
5. lennujuht sooritas kontrollvahetuse negatiivsele tulemusele;
6. lennujuht on teavitanud osakonna juhatajat või tema asetäitjat, et ta on enda hinnangul ebapädev osutamaks lennujuhtimisteenust kehtestatud normidele ja nõuetele vastavalt.

Märkus: Kui vahetuse vanem otsustab, et lennujuhi töösooritus ei vasta kehtivatele normidele ja nõuetele, koostab ta ANS-RFi. Osakonna juhataja või tema asetäitja, otsustab koostöös LJO koolitusgrupi juhi ja tasemetestijatega, kas lennujuhi pädevus on vaja seada kahtluse alla või mitte.

Kui lennujuhi pädevus on seatud kahtluse alla, on lennujuhil keelatud iseseisvalt töötada antud üksuse oskusmärke/oskusmärgete ulatuses. Pärast seda, kui lennujuhi pädevus on seatud kahtluse alla, määrab LJO koolitusgrupi juht koostöös tasemetestijatega antud lennujuhi koolitusvajaduse ning koostab edaspidise tegevusplaani. Lennujuhil, kelle pädevus on seatud kahtluse alla, tuleb sooritada tasemetest oma pädevuse kinnitamiseks, sõltumata lennujuhi loal olevast üksuse oskusmärke kehtivusajast antud ajahetkel. Kui üksuse oskusmärke kehtivusaja lõpuni on mitteregulaarse tasemetesti sooritamise ajaks jäänud vähem kui kolm (3) kuud, pikendatakse eduka soorituse korral lennujuhiloal näidatud lennujuhi üksuse oskusmärget vastavalt kehtivale protseduurile.

## Praktiliste oskuste juhendaja oskusmärke taotlemine ja kehtivus

Töökohakoolituse juhendaja kandidaadid valitakse LJO koolitusgrupi juhi poolt võttes arvesse olemasolevate OJTI-de soovitusi ja lennujuhtide poolt laekunud sooviavaldusi.

OJTI oskusmärke taotleja peab vastama järgmistele tingimustele:

1. tal on kehtiva üksuse oskusmärkega lennujuhi luba;
2. ta on vahetult enne taotlemist vähemalt kaheaastase ajavahemiku jooksul kasutanud lennujuhi loa õigusi;
3. ta on lõpetanud taotlemisele eelneval aastal edukalt praktiliste õpetamismeetodite kursuse, mille jooksul õpetati nõutavaid teadmisi ja pedagoogilisi oskusi ning mida asjakohaselt hinnati.

Töökohakoolituse juhendaja oskusmärke omanik kasutab oskusmärke õigusi vaid siis, kui ta on:

1. õpetatava pädevusmärke õigusi kasutanud vähemalt kaks aastat;
2. eelneval vähemalt kuuekuulisel ajavahemikul kasutanud õpetatava kehtiva üksuse oskusmärke õigusi;
3. väljaõppe käigus praktiliselt harjutanud vastavate menetluste õpetamist.

OJTI oskusmärge kehtib kolm (3) aastat. Oskusmärke kehtivust võib pikendada, kui selle kehtivusajal on edukalt lõpetatud praktiliste õpetamisoskuste täienduskoolitus ning kui oskusmärke taotlemiseks vajalikud nõuded on täidetud. Esmasel väljaandmisel ja kehtivuse taastamisel algab OJTI oskusmärke kehtivusaeg hiljemalt kolmekümne (30) päeva jooksul pärast hindamise eduka sooritamise kuupäeva.

OJTI oskusmärke kehtivuse lõppemisel võib selle kehtivuse taastada, kui taotlemisele eelneva aasta jooksul:

1. läbib isik praktilise õpetamisoskuste täienduskoolituse;
2. ja viib edukalt läbi hinnatava näidisvahetuse koolitatavaga, mida hindab vastavat oskusmärget omav tasemetestija ning kui oskusmärke taotlemiseks vajalikud nõuded on täidetud. Vajadusel (nt liikluskoormusest lähtuvalt) kaasatakse vahetusse ohutuslennujuht.

## STDI oskusmärke taotlemine ja kehtivus

STDI oskusmärke omanikul on volitused korraldada praktilist koolitust treeningseadmel:

1. töökohakoolituse eelses koolitusel;
2. jätkukoolitusel.

Kui STDI korraldab töökohakoolituse eelset koolitust, peab tal kas olema või olnud asjakohane üksuse oskusmärge.

STDI oskusmärke omanik kasutab oskusmärke õigusi vaid siis, kui:

1. tal on vähemalt kaheaastane õpetatava pädevusmärke kogemus;
2. tal on tõendatud ajakohased käituspraktika teadmised;
3. ta on väljaõppe käigus praktiliselt harjutanud vastavate menetluste õpetamist.

STDI oskusmärke taotleja peab vastama järgmistele tingimustele:

1. ta on vähemalt kaks aastat kasutanud mis tahes pädevusmärkega lennujuhi loa õigusi;
2. taotlemisele eelneval aastal on ta edukalt sooritanud praktiliste õpetamismeetodite kursuse, mille jooksul õpetati teoreetilisi ja praktilisi meetodeid kasutades nõutavaid teadmisi ja pedagoogilisi oskusi ning mida asjakohaselt hinnati.

STDI oskusmärge kehtib kolm (3) aastat. Oskusmärke kehtivuse võib pikendada, kui isik sooritab selle kehtivusajal edukalt praktiliste õpetamisoskuste ja ajakohase käituspraktika täienduskoolituse. Esmasel väljaandmisel ja kehtivuse taastamisel algab STDI oskusmärke kehtivusaeg hiljemalt 30 päeva jooksul pärast hindamise eduka sooritamise kuupäeva.

STDI oskusmärke kehtivuse lõppemisel võib selle kehtivust taastada, kui taotlemisele eelneva aasta jooksul:

1. läbib isik praktiliste õpetamisoskuste ja ajakohase käituspraktika täienduskoolituse;
2. ja viib edukalt läbi hinnatava näidisharjutuse koolitatavaga, mida hindab vastavat oskusmärget omav või omanud tasemetestija Näidisharjutuse sooritus dokumenteeritakse isiku personaalses koolituskaustas.

# ÜKSUSE OSKUSMÄRGETE SÄILITAMINE JA TAASTAMINE

Lennujuhi loa ja sellele märgitud üksuse oskusmärgete kehtivuse eest vastutab iga lennujuht isiklikult. Lisaks lennujuhi loale kuulub pädevust kinnitavate dokumentide hulka kehtiv tervisetõend.

Lennujuht peab oskusmärke pikendamiseks pöörduma Transpordiametisse enne oskusmärke lõpu tähtaega arvestades Transpordiameti menetlustähtaegadega. Kui asjaoludest tingituna ei õnnestu Transpordiametisse pöörduda enne oskusmärke aegumist, on tegemist oskusmärke taastamisega ja kehtivad järgmised reeglid:

1. kui oskusmärke aegumisest on möödas 1 kuni 30 päeva: oskusmärge taastatakse ja Transpordiamet teavitab EANSi toimunust;
2. kui oskusmärke aegumisest on möödas rohkem kui 30 päeva, aga vähem kui 59 päeva, peab lennujuht enne oskusmärke taastamist sooritama kontrollvahetuse;
3. kui oskusmärke aegumisest on möödas rohkem kui 59 päeva, aga vähem kui 6 kuud, peab lennujuht enne oskusmärke taastamist sooritama tasemetesti.

*Märkus: Alapunktide b) ja c) puhul teavitab LJO koolitusgrupi juht Transpordiametit e-kirja teel oskusmärke taastamise tulemusest.*

Punktides 5.4.3, 5.4.4 ja 5.4.5 käsitletakse juhtusid, kus oskusmärkuse aegumisest on möödas 6 kuud või enam.

## Üksuse oskusmärke peatamine või kehtetuks tunnistamine

Transpordiamet võib peatada või kehtetuks tunnistada üksuse oskusmärke järgnevatel põhjustel:

1. Minimaalse töötundide nõude mittejärgimisel;
2. Intsidendis või lennuõnnetuses osalemine / selle põhjustamine
3. juhtumid, kus lennujuhi pädevus tööpositsioonil töötamiseks on seatud kahtluse alla. (Näiteks: jätkukoolituse mitterahuldav läbimine, mitterahuldav tasemetesti sooritus);
4. psühhoaktiivsete ainete mõju või järelmõju all töötamise tuvastamisel;
5. loa omaniku kirjaliku taotluse alusel;
6. lennujuhiõpilase või lennujuhi loa, pädevus- või oskusmärke või tunnistuse omandamine võltsdokumentide alusel;
7. loast tulenevate õiguste kasutamine, kui loa omanik ei vasta enam määrus 340 sätestatud nõuetele;

## Nõuded üksuse oskusmärke säilitamiseks

### Minimaalsed nõutavad töötunnid

Üksuse oskusmärgete säilitamiseks nõutavate töötundide arvestus toimub jooksvalt, võttes arvesse viimased kolm (3) kalendrikuud. Minimaalsed nõutavad töötunnid üksuse oskusmärke säilitamiseks kolmekuulise perioodi jooksul on järgmised:

1. EETN ADi/TWR ja EETN ADI/GMS oskusmärgete korral 30 h
2. EETN APS/TCL oskusmärke korral 30 h
3. Kombineeritud EETN ADI/TWR, EETN ADI/GMS ja EETN APS/TCL oskusmärgete korral kombineeritud tööaeg 50 h\*
4. EETT ACS oskusmärke korral 30 h

OJTI-del võivad töökohakoolituse läbiviimisel tehtud töötunnid moodustada maksimaalselt 50% nõutud miinimumtundidest.

*\* Minimaalselt ühe pädevuse ulatuses 50% ehk 25 h*

*Märkus: Näiteks* EETN ADI/TWR ja EETN ADI/GMS *säilitamiseks peab OJTI tegema 15h või rohkem iseseisvat tööd ja ülejäänud tunnid koos koolitatavaga 3 kuulise perioodi jooksul eeldusel, et kokku saab 30 või rohkem tundi.*

Programmis (StaffLogic) olevad andmed on aluseks töölt eemal oldud aja arvestamiseks. Töölt eemal oleku aega hakatakse arvestama viimasest töötatud operatsioonilisest vahetusest.

### Tervisekontroll

Lennujuhi loaga antud õiguste kasutamiseks peab lennujuht läbima regulaarselt tervisekontrolli.

Lennujuht peab läbima tervisekontrolli mitte varem kui 45 päeva, kuid soovitatavalt vähemalt kaks (2) nädalat enne tervisetõendi kehtivuse lõpukuupäeva. Peale tervisetõendi pikendamist on lennujuht kohustatud esitama Lennuliiklusteeninduse ASile uuendatud tervisetõendi koopia vähemalt kaks (2) tööpäeva enne eelmise tervisetõendi kehtivuse lõpptähtaega.

Peale lennujuhi loal oleva üksuse oskusmärke kehtivuse pikendamist Transpordiametis on lennujuht kohustatud Lennuliiklusteeninduse ASile esitama uuendatud loa koopia. Soovitatavalt esitatakse loa koopia vähemalt kaks (2) tööpäeva enne eelmise loa (oskusmärgete) kehtivuse lõpptähtaega.

*Märkus: tööpäeva all on mõeldud administratiivse töötaja tööpäevi, st esmaspäevast-reedeni.*

Lennujuhi poolt esitatud uuendatud tervisetõendi ja lennujuhi loa skaneeringud säilitatakse Personali ja koolituse osakonna kettal. StaffLogicusse märgitakse uuendatud tervisetõendi ja üksuse oskusmärke või muude oskusmärgete kehtivuse tähtaeg.

### Keeletest

Lennujuht peab läbima inglise keele testi tõendamaks oma keeletaseme vastavust nõutud tasemele. Keeletesti sooritamise intervallid on järgmised:

1. 4. keeletaset omavatel lennujuhtidel – iga kolme (3) aasta tagant;
2. 5. keeletaset omavatel lennujuhtidel – iga kuue (6) aasta tagant;
3. 6. keeletaset omavatel lennujuhtidel – iga üheksa (9) aasta tagant.

Inglise keele oskusmärke pikendamiseks sooritatakse aegumisele eelneva kolme kuu jooksul keeletaseme test. Oskusmärke välja andmisel ja taastamisel algab selle kehtivus 30 päeva jooksul pärast testi edukat sooritamist.

Inglise keele testide sooritamist koordineerib EANS koolitusspetsialist tuginedes StaffLogic programmis olevatele andmetele töötajate keeletasemete osas. Tunnistuste koopiad säilitatakse EANS koolitusspetsialisti poolt EANS dokumendihaldussüsteemis.

Keeletesti eduka soorituse järgselt peab lennujuht uuendama inglise keele oskusmärke Transpordiametis esitades keeletesti positiivset sooritust tõendava tunnistuse.

Lennujuht on kohustatud esitama uuendatud loa koopia EANS koolitusspetsialistile, kes märgib loa koopia lisamisel selleks ette nähtud kausta ka StaffLogic-sse uue aegumistähtaja.

*Märkus: EANSi töötajatelt nõutud keeletasemed on toodud ametikoha põhiselt juhendis* J7P23 Töötajate keeleoskuse nõuded*.*

## Ajutine võimetus kasutada lennujuhi loast tulenevaid õigusi

Loaomaniku ajutise võimetuse põhjuseks võib olla:

1. psühhoaktiivsete ainete mõju all olek (reguleerib eelkõige „Psühhoaktiivsete ainete mõjuga seotud tegevuste eeskiri“);
2. mittevalmidus lennujuhi ülesandeid täita, mis võib olla tingitud vigastusest, väsimusest, haigusest, stressist (sh kriitilise intsidendi järgne stress) või muust sarnasest põhjusest;
3. kompetentsuse kahtluse alla seadmine. Kui tööandja kahtleb loaomaniku võimes kasutada loast tulenevaid õigusi ohutult, võib ta kehtestada loaomaniku ajutise võimetuse.

### Ajutise võimetuse kehtestamine

Lennujuhi loa omanik ei tohi kasutada loast tulenevaid õigusi, kui ta ise või tööandja seab kahtluse alla loast tulenevate õiguste ohutu kasutamise võimalikkuse.

Ajutise võimetuse kehtestamise algatus võib tulla nii loaomanikult endalt kui tööandjalt.

Kui loa omanik ise ja/või tööandja ei ole kindel, et töötaja suudab täita töökohustusi ohutult, teavitab ta sellest esimesel võimalusel vahetuse vanemat (supervisor@eans.ee) ja tööajaplaneerijat ([LJOgraafik@eans.ee](mailto:LJOgraafik@eans.ee)) võimalusel kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis, et neil oleks võimalik korraldada vajalikud muudatused töögraafikus.

Kui informatsioon on laekunud suuliselt või vastava otsuse võtab vastu vahetuse vanem, teavitab ta ajutisest võimetusest e-maili teel tööajaplaneerijat ning lisab koopia reale adressaadiks supervisor@eans.ee.

Kui ajutine võimetus kestab üle seitsme (7) kalendripäeva (va haigusleht) teavitab tööajaplaneerija tekkinud olukorrast personaliosakonna juhatajat ning LJO juhatajat, et vastava kokkuleppe saavutamisel teha vajalikud muudatused töötaja töögraafikus ja kaaluda variante mitte operatsioonilise asendustöö pakkumiseks.

Igale tekkinud olukorrale reageeritakse individuaalselt.

### Ajutise võimetuse menetlemine

Kriitilise intsidendi puhul juhindutakse dokumendist *Kriitilise intsidendi järgse stressi juhtimise juhend ja tagasiside ankeet (CISM)*.

Töötaja psühhoaktiivsete ainete mõju all olemise kahtluse korral juhindutakse dokumendist *P31 Psühhoaktiivsete ainete mõjuga seotud tegevuste eeskiri*.

Kui ajutine võimetus on seotud kompetentside kahtluse alla seadmisega, juhindutakse käesoleva dokumendi punktist 4.2.

Muudel juhtudel reageeritakse vastavalt olukorrale.

### Ajutise võimetuse lõpetamine

Ajutine võimetus lõppeb kui loaomanik ise ja/või tööandja on veendunud loaomaniku võimekuse taastumises või esitatakse lõppemist tõendav dokument (nt haigusleht). Lennujuht, andes allkirja tööpositsiooni üle võttes, kinnitab sellega, et on võimeline (k.a. nt eelnenud võimetusperioodi lõppedes) täitma oma töökohustusi.

Kompetentsuse kahtluse alla seadmisega seotud ajutise võimetuse lõpetamine on kirjeldatud käesoleva dokumendi punktis 4.2

Üle seitsme (7) kalendripäeva kestnud ja kolme (3) või enamat töövahetust mõjutanud ajutise võimetuse lõpetamisel (va haigusleht) teavitab tööajaplaneerija lõpetamisest personaliosakonna juhatajat ja LJO juhtgruppi.

### Transpordiameti teavitamine ajutisest võimetusest

Transpordiametit teavitatakse ajutisest võimetusest järgmistel juhtudel:

1. on tuvastatud lennujuhi või lennujuhi õpilase loast tulenevate õiguste kasutamine psühhoaktiivsete ainete mõju all;
2. kordus-töökontroll on sooritatud negatiivsele tulemusele;
3. lennujuhi või lennujuhiõpilase loa omaniku ajutine võimetus on kestnud üle kolme (3) kalendrikuu (välja arvatud klass 3 tervisetõendiga kaetud juhud).

Teavitamine toimub kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis koolitusspetsialisti poolt kolme (3) tööpäeva jooksul vastava info laekumisest (punktid a) ja b)) ja kolme (3) kuu möödumisel (punkt c)).

### Teenuse pakkumise säilitamise tagamine ajutise võimetuse korral

Teenuse pakkumise säilitamine ajutise võimetuse korral tagatakse tööaja planeerimise meetmetega (nt valvevahetused).

## Üksuse oskusmärgete kehtivuse taastamine

### Eesmärk, korraldus ja läbiviimine

Eesmärgiks on määratleda üksuse oskusmärke kehtivuse taastamiseks vajalikud tegevused, kui üksuse oskusmärke säilitamiseks vajalikud tööaja nõuded ei ole täidetud.

Üksuse oskusmärke kehtivuse taastamiseks tehtav koolitus organiseeritakse ettevõtte sisekoolitusena LJO koolitusgrupi juhi poolt. LJO koolitusgrupi juht määrab koolituse läbiviijateks asjakohase kvalifikatsiooniga koolitaja(d).

Koolituskava tuleb enne iga koolitatavat eraldi üle vaadata ja kohandada vastavalt koolitatava vajadustele ja vahepeal aset leidnud muutustele. Vastava kava koostamise eest vastutab LJO koolitusgrupi juht või tema poolt määratud koolitaja(d). Koolituskava koostamisel võetakse arvesse kõik LJO operatsioonilist tööd puudutavad muudatused, mis on jõustunud pärast lennujuhi viimast iseseisvat vahetust.

### Üksuse oskusmärke töötundide nõuded ei ole täidetud

Miinimumnõuded ja edasine tegevus on kirjeldatud käesoleva dokumendi punktides 5.2.1 ja 4.1.3

### Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud kuus (6) kuud või rohkem, aga vähem kui kaksteist (12) kuud

Kui lennujuht ei ole viimase kuue (6) kuu jooksul töötanud tööpositsioonidel, millede osas antud lennujuhil on kehtivad üksuse oskusmärked, tuleb lennujuhil sooritada OJTI järelevalve all vähemalt kolm (3) töövahetust võimaliku koolitusvajaduse määratlemiseks. Kui vastavate vahetuste jooksul esineb OJTI hinnangul liiga vähe liiklust lennujuhi oskustest ülevaate saamiseks, võib OJTI esitada LJO koolitusgrupi juhile soovi kasutada lennujuhi hindamiseks lisaks juba toimunud vahetustele lisavahetusi või simulaatorit. Juhul, kui OJTI otsustab hindamise tulemusena, et lennujuht on demonstreerinud vajalikke oskusi piisaval määral, määratakse lennujuhile tasemetest.

Negatiivse otsuse korral pöördub OJTI LJO koolitusgrupi juhi või LJO koolitusspetsialisti poole, kes määrab lennujuhi pädevuse antud üksuse oskusmärke ulatuses kahtluse all olevaks ja teeb ettepaneku edasise koolituse korralduseks. Kui töökontrolli läbi viinud OJTI on samal ajal ka tasemetestija, on tal õigus kohe pädevus kahtluse alla seada. Vastavast juhtumist teavitamise protseduur on välja toodud käesoleva dokumendi punktis 5.3.1.

### Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud kaksteist (12) kuud või rohkem, aga vähem kui kolmkümmend kuus (36) kuud

Kui lennujuht ei ole viimase kaheteist (12) kuu jooksul töötanud nendel tööpositsioonidel, millede osas on tal kehtiv(ad) üksuse oskusmärge(märked), tuleb lennujuhil läbida koolitus ning sooritada tasemetest.

Koolitus koosneb järgmistest moodulitest:

1. lennujuhtimisseadmed;
2. lennujuhtimisalane teooria;
3. töökohakoolitus OJTI juhendamisel (minimaalselt kümme (10) töövahetust);
4. simulaatorharjutused (minimaalselt kuus (6));
5. muu vajalik koolitus.

Koolitus korraldatakse samu põhimõtteid järgides nagu oskusmärke koolitusel (LJO koolituskava punkt 4), kuid koolituse kestus määratakse iga kord eraldi.

### Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud kolmkümmend kuus (36) kuud kuni neli (4) aastat

Antud juhul tuleb läbida üksuse oskusmärke saamiseks vajalik lennujuhi üksuse oskusmärke koolitus. Vastav koolituse korraldus on kirjeldatud LJO koolituskavas punktis 4. Vastutava väljaõppejuhendaja ettepanekul on LJO koolitusgrupi juhil pärast konsulteerimist taastamisel osalenud OJTIdega ja lennujuhi nõusolekul õigus taastamise perioodi lühendada, kui eeltoodust selgub, et lennujuht on demonstreerinud valmisolekut iseseisvaks tööks. Vastav otsus dokumenteeritakse lennujuhi töökohakoolituse päevikus.

### Üksuse oskusmärke õigusi ei ole kasutatud nelja (4) järjestikuse aasta või pikema ajavahemiku jooksul

Pädevusmärke omanik võib pädevusmärke kohast üksusekoolitust alustada üksnes juhul, kui koolitusorganisatsioon, kellel on nõuetele vastav pädevusmärke kohase koolituse korraldamise sertifikaat, on hinnanud tema eelneva pädevuse jätkuvat vastavust selle pädevusmärke nõuetele. Pädevusmärke omanik peab täitma kõik hindamisest tulenevad koolitusnõuded.

Pärast vastava hindamise toimumist ja selle tulemusena selgunud koolitusnõuete täitmist on vaja läbida üksuse oskusmärke saamiseks vajalik lennujuhi üksuse oskusmärke koolitus. Vastav koolituse korraldus on kirjeldatud LJO koolituskavas punktis 4.

# JÄTKUKOOLITUS

Jätkukoolituse toimumise eest vastutab LJO juhataja või tema asetäitja. Jätkukoolituse sisu ja korralduse eest vastutab LJO koolitusgrupi juht.

Jätkukoolituse eesmärgid ja teemad pannakse paika vastavalt vajadusele. Väliskoolitaja kasutamisel lepitakse need kokku enne koolituslepingu sõlmimist.

Töötajate jätkukoolitus viiakse läbi vastavalt EANS koolitusplaanile ja organiseeritakse ettevõtte sisekoolitusena või sisseostetava teenusena vastavat koolitussertifikaati omavalt koolitusorganisatsioonilt.

*Märkus: Teiste koolitusorganisatsioonide ja/või koolitajate kasutamine ja nende pädevaks tunnistamine protsess on kirjeldatud dokumendis* Lennujuhtimisalase koolituse korraldamine Lennuliiklusteeninduse ASis *punktis 5.2.*

Jätkukoolitused jagunevad täienduskoolitusteks ja ümberõppeks.

## Täienduskoolitus

Täienduskoolitused toimuvad kord kolme (3) aasta jooksul üksuse oskusmärke (v.a EETN ADI/TWR ja ADI/GMS, mille kohta toimuvad koolitused koos) kohta. Üldjuhul on täienduskoolituse kestus 2 tööpäeva, aga mitte vähem kui 8 h. Täienduskoolitus võib olla sisseostetav teenus. Koolituse sisulise vastavuse ja ajakohasuse eest vastutab EANS. LJO koolitusgrupi juht vastutab koolituse ettevalmistamiseks vajaliku informatsiooni andmise eest koolituse läbiviijale. Koolitusega seotud detailid (nt sisu, koht, kestvus jne) fikseeritakse koolituslepingus.

Täienduskoolituse peavad läbima kõik vastavat üksuse oskusmärget omavad lennujuhid. Täienduskoolituse koolituskava kiidab heaks Transpordiamet.

Täienduskoolituse eesmärk on vaadata läbi, tugevdada või täiustada lennujuhtide olemasolevaid teadmisi ja oskusi, mis on vajalikud lennuliikluse ohutu, korrapärase ja kiire voo tagamiseks. Täienduskoolitus sisaldab vähemalt:

1. tavapraktika ja protseduuride koolitust, kasutades heakskiidetud fraseoloogiat ja tõhusat suhtlust;
2. ebatavalisi ja hädaolukordi käsitlevat koolitust, kasutades heakskiidetud fraseoloogiat ja tõhusat suhtlust;
3. inimtegur.

Täienduskoolituse teemade ja meetodite valikul lähtutakse:

1. eelmisele täienduskoolitusele järgnenud perioodi ohutusjuhtumite uurimistulemustest ja soovitustest;
2. vastava oskusmärke omanike ettepanekutest;
3. praktikas harva kasutatavate tööks vajalike oskuste parendamise vajalikkuse analüüsist.

Sisseostetava koolituse läbimise järel väljastab koolitust korraldav ning läbiviiv koolitusorganisatsioon koolituse läbinud töötajatele vastavasisulise tunnistuse.

## Ümberõpe

Ümberõpe toimub vastavalt vajadusele, mis võib olla tingitud järgmistest asjaoludest:

1. muudatused lennujuhtimisprotseduurides, reeglites, eeskirjades;
2. uuenenud tehnoloogia juurutamine;
3. operatsioonilise töökeskkonna muudatus.

Ümberõppe programmi, milles määratakse ära koolituse meetodid, kestus ja hindamismeetodid, koostab koolitusorganisatsioon ja kiidab heaks Transpordiamet.

## Jätkukoolituse korraldamise etapid

### Ettevalmistav etapp

Koolituse planeerimise etapis kooskõlastab LJO koolitusgrupi juht üldise ajakava ja ressursivajaduse tööajaplaneerijaga. Koolituse läbiviimiseks määrab LJO koolitusgrupi juht vastutava koolitaja, kes koostab koolituse läbiviimiseks vajaliku meeskonna. Meeskond peab koosnema vajalikke üksuse oskusmärkeid ja oskusi omavatest väljaõppejuhendajatest. Meeskond koostab koolituse dokumentatsiooni, mis peab sisaldama vähemalt alljärgnevat:

1. koolituse kirjeldus koos eesmärkidega;
2. õppekava;
3. ajakava;
4. õppematerjalide loetelu;
5. loengud (nimetus ja hulk);
6. simulaatorharjutused (va juhtudel, kui simulaatori kasutamine ei ole kursuse läbiviimiseks vajalik), vajadusel harjutustele hinnangu andmise juhised;
7. testid (vajadusel)
8. koolitajate koolitus (sätestab vajaliku teoreetilise- ja/või simulaatorkoolituse, pärast mille läbimist võib koolitaja koolitusel koolitajana osaleda).

Vastutav koolitaja edastab LJO koolitusgrupi juhile koolituse meeskonna arvestusliku ressursivajaduse (sh. vajalike töötundide arv ettevalmistuseks, võimalik lähetus jne), broneerib ruumid koolituse läbiviimiseks (sh. vajadusel simulaatori). Kui koolitus sisaldab simulaatori kasutamist, valmistab meeskond koostöös LJO koolitusspetsialisti(de)ga ette koolitusel kasutatavad harjutused.

Ettevalmistava etapi lõpus esitab vastutav koolitaja kursuse dokumentatsiooni LJO koolitusgrupi juhile või tema poolt volitatud isikule kinnitamiseks, kes lepib koostöös tööajaplaneerijaga kokku lõplikud kuupäevad koolituse läbiviimiseks.

### Teooriaõppe etapp

Teooriaõpe toimub vastavalt pädeva asutuse poolt kinnitatud õppekavale ja selle viivad läbi vastava kvalifikatsiooniga väljaõppejuhendajad. Teooriaõppe vormideks on loengud ja/või praktilised harjutused. Teooriaõppe ühe tunni pikkus on üldjuhul 45 minutit.

### Simulaatorõppe etapp

Simulaatorõpe koosneb spetsiaalsetest simulaatorharjutustest, mille viivad läbi üldjuhul vastava koolituse meeskonna liikmed, kaasates vajadusel teisi väljaõppejuhendajaid. Vajadusel antakse simulaatorharjutustele hinnang vastavalt koolituse dokumentatsioonis toodud juhistele. Kui sooritusele antud hinnang ei ole positiivne, tuleb osalejal läbida kordusharjutus. Kordusharjutuse hindajaks ei või olla sama koolitaja, kes hindas mittesooritatud tulemusega harjutust. Simulaatorõppe etapp loetakse mittesooritatuks, kui ka teistkordsel läbimisel ei saavutata vastavalt hindamisjuhistele positiivset tulemust.

### Koolituseks kasutatava simulaatori hindamine

Juhul, kui kavandatav õpe vajab simulaatori kasutamist, hinnatakse simulaatori vastavust õppele järgnevalt:

1. Koolituse koostamisele eelnevalt hindavad koolituse ettevalmistamisega seotud LJO koolitajad simulaatori vastavust Tallinna lennujuhtimisüksuste reaalsele töökeskkonnale ja simulaatorkeskkonna sobivust õpiväljundite saavutamiseks kasutades abivahendina järgnevalt toodud tabelit.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Süsteem** | **Nõutud funktsioonid** | **Nõutav miinimum** |
| VCS | 1. Otseside pseudopiloodi positsiooniga 2. Abonendi valik 3. Otsevalikud naabersektoritega 4. Emuleeritud raadioseadistused 5. Helitugevuse seadistu 6. Järelkuulamise võimekus\* 7. Kõrvaklappide kasutamise võimalus 8. Jalaga aktiveeritav PTT\* 9. Telefonitoru olemasolu 10. Abonendi nuppudest arusaamine 11. Juhtpaneel | 1. Selgelt mõistetav heli 2. Kui pole puutetundlik ekraan , siis peab olema suurte nuppudega seade kus igal nupul on kirjas abonent 3. Kõik sektorid on esindatud (kui koolituse eesmärk võimaldab, võivad erandina olla grupeeritud) 4. Sarnane operatsioonilises töös kasutatavale 5. Saab muuta helitugevust ja audio suunamist kõrvade vahel 6. Minimaalselt 60 minutit 7. Peab olema olemas 8. Igal positsioonil 9. Saab loobud kui on kasutusel kahe kõrva kõrvaklapid 10. Peab olema selgelt eristatav ja loetav 11. Igal lennujuhil, pilootidel võib olla jagatav |
| HMI | 1. Põhisüsteemi radarmarkeeringule võimalikult sarnane 2. Ekraanil kuvatav taustapilt põhisüsteemile võimalikult sarnane 3. Lennuplaani listid 4. Klaviatuur koos kiirvalimise klahvidega 5. Hiire olemasolu 6. Hajutuse mõõtmise tööriistad 7. Lennuplaani muutmise võimalus\* | 1. Markeeringus muudetav lennutasand, kurss, kiirus, ROD/ROC\*, XFL   Markeeringus kuvatav õhusõiduki kutsung, tegelik lennukõrgus, tegelik ROC/ROD, õhusõiduki tüüp ja arv, keerisjälje kategooria, tegelik kiirus, SSR kood, ADEP/ADES\*, RFL, CPDLC\*,   1. Värvilahendus\*, zoom-i muutmise võimalus läbi süsteemi,   Tallinna FIR kaart, kehtivad ohu- ja piirangualad, kehtivad TSA-d, TSA puhveralade kuvamise võimalus, sektorite piirid, marsruudi punktid (minimaalselt FIR-I väljumis- ja sisenemise punktid), kasutusel olevate radade telgjooned\*, SID/STAR kuvamise võimalus\*, RNAV1 mittekõlbuliku õhusõiduki standard kurss TMA punktilt\*, sageduste kuvamise võimalus ekraanil\*,   1. Sector list, VFR list, CPDLC suhtluse aken\*, secondary radar window\*, holding list\* 2. Kiirvalimise klahvid funktsioonidele\*; QDM, Sep. tool 3. Töökorras 4. Radar sep. tool, elastikvektor, PRL, flight plan sep. tool\*, 5. Lennuplaani info sisestamise- ja muutmise võimalus |
| Funktsioonid | 1. Ohu hoiatused | 1. Lennuohutuse alased hoiatused põhisüsteemiga sarnaste parameetritega (parameetrid võetakse põhisüsteemi kirjeldavast dokumendist); CA, APW, CLAM, RAM, MTCD, flight leg-i kuvamine, CARD aken\*, stack manager\* |
| Piloodi positsioon | 1. Seadmed 2. Süsteem 3. Personal | 1. VCS ühendus simuleeritud töökohtadega 2. Võimaldab elulähedase keskkonna tekitamist 3. Kvalifitseeritud pseudopiloodid |
| IS | 1. Tööd toetav informatsioon\* | 1. Informatsioon vastavalt hetkel kasutuses olevalale infosüsteemi konfiguratsioonile |
| Mööbel/  abivahendid | 1. Tööks sobivad toolid/lauad 2. Ekraanid 3. Esitlusvahendid\* | 1. Ergonoomilised\* 2. Ekraan terava ja kergesti loetava kuvaga, suurus peab toetama tööriistade kasutamist 3. Tahvel, pabertahvel, projektor |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ruumid | 1. Suurus 2. Sisekliima 3. Valgustus | 1. Osalejad mahuvad samasse ruumi\* 2. Hästi ventileeritud, temperatuur sobib töö tegemiseks 3. Sobilik ekraaniga töötamiseks |

\*elemendid, millest on võimalik erandolukorras mittevastava hinnangu andmisel loobuda

Tegevus viiakse eelistatavalt läbi simulaatoris koha peal viibides. Otsuse keskkonna sobivuse kohta koolituse õpiväljundite saavutamiseks fikseerivad valideerimisel osalenud isikud kirjalikult ja edastavad LJO koolitusgrupi juhile.

Kui hindamisel leitakse, et simulaator ei kattu piisavalt reaalse töökeskkonnaga, ei võimalda saavutada õpiväljundeid või ei ole piisavalt töökindel, fikseeritakse otsus koos puuduste kirjeldusega ja teavitatakse sellest kirjalikult LJO koolitusgrupi juhti. Koostöös viimasega otsustatakse, kas simulaatori puudused on võimalik kõrvaldada või tuleb koolitus läbi viia muus keskkonnas.

1. Reaalsele koolituse läbiviimisele eelneval harjutuste valideerimisel hindavad koolitust läbi viiva meeskonna esindajad simulaatorkeskkonda ja selle sobivust õpieesmärkide saavutamiseks. Eelkõige hinnatakse liiklusolukorra esitamise selgust, esituse sarnasust reaalsel töökohal kuvatavale, lennujuhtimis- ja sidesüsteeme matkivate seadete HMI sarnasust reaalsel töökohal kasutatavale ning seadete töökindlust.

Kui hindamisel leitakse, et simulaator ei kattu piisavalt reaalse töökeskkonnaga, ei võimalda saavutada õpiväljundeid või ei ole piisavalt töökindel fikseeritakse otsus koos puuduste kirjeldusega ja teavitatakse sellest LJO koolitusgrupi juhti. Koostöös viimasega otsustatakse, kas simulaatori puudused on võimalik kõrvaldada või tuleb koolitus läbi viia muus keskkonnas.

Punktides a) ja b) kirjeldatud tegevused võidakse läbi viia samaaegselt.

### Jätkukoolituse hindamine

#### Teoreetiliste teadmiste eksam (teooriatest)

Teooriatest koostatakse vajaduspõhiselt arvestades koolituse iseloomu. Teooriatesti võib läbi viia elektroonilises testimiskeskkonnas, testi tulemus väljendatakse protsentides. Positiivselt sooritatuks loetakse test, mille tulemuseks on vähemalt 75%. Alla 75% tulemuse korral sooritab osaleja kordustesti. Jätkukoolitus loetakse mittesooritatuks, kui ka teistkordselt sooritatud teooriatesti tulemus on alla fikseeritud miinimumi.

Ettevõtte siseste koolituste tulemused fikseeritakse vastavalt Lennuliiklusteeninduse AS koolituseeskirjale. Kui koolitust ei läbitud alapunktis 4.1.1 kirjeldatud positiivse tulemusega, otsustab LJO osakonnajuhataja koostöös LJO koolitusgrupi juhi ning LJO osakonnajuhi asetäitjaga operatsioonilise töö korraldamise alal isiku edasise koolituse võimalikkuse ning vajaduse üle. Mittesooritatud tulemuse korral ei saa lennujuht jätkata tööd üksuses, mis nõuab antud üksuse oskusmärget.

#### Praktiliste oskuste hindamine

Praktiliste oskuste puhul üldjuhul eristavat hindamist ei rakendata vaid antakse hinnang skaalal läbitud / mitte läbitud. Koolituse positiivseks läbimiseks ei tohi eksimusi esineda järgnevates elementides:

* Hajutusmiinimumid
* Koostöölepingutes sätestatud lennutasandid;
* Harjutuse eesmärkides kirjeldatud viivituse maksimumid (kui on stsenaariumis kirjeldatud)

# KAEBEMENETLUSED

Kui lennujuht ei ole nõus hindamisel saadud negatiivse otsusega võib hinnatav kolme (3) päeva jooksul otsuse talle teatavaks saamisest pöörduda kirjalikult Personali ja koolituse osakonna juhi poole ning avaldada soovi otsus vaidlustada. Personali ja koolituse osakonna juht teeb tegevjuhile esildise kutsumaks kokku neljateist (14) päeva jooksul vähemalt 3-liikmelise komisjoni, kes hindab, peale osapoolte argumentide ärakuulamist, tasemetestijate poolt tehtud otsuse õiguspärasust. Kui hinnatav lennujuht ei ole komisjoni otsusega nõus, võib ta komisjoni otsuse edasi kaevata vastavalt Eesti Vabariigi õigusaktides ettenähtud korras.

# DOKUMENTIDE SÄILITAMINE

Koolitusdokumente säilitatakse vastavalt dokumendis *Lennujuhtimisalase koolituse korraldamine Lennuliiklusteeninduse ASis* toodule.

LJOs kuuluvad säilitamisele tasemetestide- ja jätkukoolitustega seonduvad dokumendid:

1. tasemetesti hindamisakt;
2. tasemetesti raames läbi viidud teooriatestid;
3. kontrollvahetuse registreerimise blankett (4BJ1P3)
4. jätkukoolituse raames läbi viidud teooriatestid;
5. jätkukoolituse dokumentatsioon koos osalenute nimekirjaga.

Dokumentide säilitamise perioodid on kirjas dokumendis *Toimikute loetelu*.

# SEONDUVAD DOKUMENDID

J7P23 Lennuliiklusteeninduse AS töötajate keeleoskuse nõuded

P23 Koolituseeskiri

410J1P23 Lennujuhtimisalase koolituse korraldamine Lennuliiklusteeninduse ASis

4J3P23 LJO koolituskava

Kriitilise intsidendi järgse stressi juhtimise juhend ja tagasiside ankeet (CISM)

P31 Psühhoaktiivsete ainete mõjuga seotud tegevuste eeskiri

4J8P23 LJO lennujuhtide töösoorituse pidev jälgimine ehk monitooring

Lisa 1

Lennujuhi kompetentsi elemendid ja kriteeriumid

Töökontrolli positiivseks sooritamiseks peavad kõik elemendid jääma rohelistesse lahtritesse.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACS TÖÖKONTROLLI HINDAMISE BLANKET** | | | | | |
| Hinnatava nimi | Kuupäev | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
| Tasemetestija nimi |
| Sektor(id) |
| Liikluskoormus |
| HAJUTUSMIINIMUMI RIKKUMINE (k.a aladest) | EI ESINENUD |  | ESINES | |  |
| TASEMETESTIJA SEKKUMINE HAJUTUSE TAGAMISEKS | EI ESINENUD |  | ESINES | |  |
| HINDAMISKRITEERIUM | | A | B | C | D |
| HAJUTAMINE | |  |  |  |  |
| hiljemalt **2 minutit** enne horisontaalse hajutuse kadumist **õ/s-te** vahel peab olema rakendatud kontrollitud meetod hajutuse säilimise tagamiseks (*“expedite climb” ei ole kontrollitud meeteod*) ja meetodi rakendumist võib hilisemate tegevustega korrigeerida, kui algne otsus ei vii planeeritud hajutusmiinimumi saavutamiseni | |  |  |  |  |
| vähem kui **7NM** - hajutusmiinimumi säilimist jälgitakse ja indikeeritakse jälgimist kasutades pidevalt/korduvalt süsteemi abivahendeid (*radar sep. tool, FPL sep. tool, QDM, PRL*) | |  |  |  |  |
| militaarala(-de) aktiveerimisel peab seadistama ekraanile õiged puhveralad | |  |  |  |  |
| aladest mööda vektoreerimisel ei tohiks uus kurss viia õhusõidukit aktiivse ala puhvertsoonist kaugemale kui **15NM**, kui pole lisapõhjust (*nt mõjutav liiklus, CB, DCT vms)* | |  |  |  |  |
| hiljemalt **2 minutit** enne horisontaalse hajutuse kadumist aladest peab olema rakendatud kontrollitud meetod hajutuse säilimise tagamiseks (“*expedite climb” ei ole kontrollitud meeteod*) ja meetodi rakendumist võib hilisemate tegevustega korrigeerida, kui algne otsus ei vii planeeritud hajutusmiinimumi saavutamiseni | |  |  |  |  |
| PRIORITEETIDE SEADMINE | |  |  |  |  |
| suudab jagada tähelepanu telefonikõne ja raadioside vahel (*saab aru, kumb on antud olukorras prioriteetne ja tegutseb vastavalt*) | |  |  |  |  |
| tegeleb konfliktse liiklusega eelisjärjekorras | |  |  |  |  |
| vajadusel on võimeline muutma plaani vastavalt olukorrale (*nt muutus lähenemisjärjekorras, kõrguse muutus ilmastiku või õhusõiduki sooritusvõime tõttu, ilmastiku vältimine, muudatused sisenemistingimustes*) | |  |  |  |  |
| eriolukorda lahendades oskab ülejäänud liikluse suhtes prioriteete seada | |  |  |  |  |
| TÖÖTAMINE PLC TÖÖPOSITSIOONIL | |  |  |  |  |
| planeerib väljumistasandid vastavalt mõjutavale liiklusele | |  |  |  |  |
| planeerib väljumistasandi arvestades EC töökoormusega (*kiires olukorras ei pea XFL tingimata olema RFL*) | |  |  |  |  |
| planeerib startinud liiklusele esmase vaba tasandi kasutades EETN või EEEI liikluse puhul TopSky süsteemi „proposal“ funktsiooni | |  |  |  |  |
| planeerib startinud liiklusele esmase vaba tasandi kirjutades EFHK-st startinud liikluse korral selle OP-TEXT2 väljale | |  |  |  |  |
| kui töökoormuse tõttu ei jõua OP-TEXT2 väljale planeeritud startinud liikluse esmast vaba tasandit sisestada, edastab info suuliselt madalaimast vabast tasandist EC-le | |  |  |  |  |
| planeerib startinud liiklusele esmase vaba tasandi kasutades EETN, EEEI või EFHK liikluse puhul TopSky süsteemi „proposal“ funktsiooni juhul kui õhusõidukile on vaja määrata LoAs kirjeldatud sisenemistasandist madalam lennutasand | |  |  |  |  |
| planeerib mujalt kui EETN, EEEI või EFHK startinud liiklusele esmase vaba tasandi, määrates tõusvale liiklusele sobiva lennutasandi kasutades asjakohast koordineerimisprotseduuri | |  |  |  |  |
| õhuruumi siseneva liikluse konfliktid lahendab iseseisvalt (*k.a liikluse hajutamine aktiivsetest aladest*) | |  |  |  |  |
| kui õhuruumi siseneva liikluse konflikti lahendamine väljaspool FIR-i on ebamõistlikult piirav teavitab EC-d ja pakub välja omapoolse lahenduse | |  |  |  |  |
| HINDAMISKRITEERIUM | | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
|  | | A | B | C | D |
| informeerib EC-d õhuruumi siseneva(te)st ja/või õhuruumis lendava(te)st õhusõiduki(te)st, millede vahel puudub kõrgushajutus ning horisontaalne vahe jääb alla **7NM** | |  |  |  |  |
| ei koorma EC-d üleliigse infoga (*nt väljaspool FIRi ellu viidud lahendused mis ei mõjuta EC tööd*) | |  |  |  |  |
| Helsingisse saabuva liikluse järjestamisel määrab õhusõidukite järjekorra | |  |  |  |  |
| Helsingisse saabuva liikluse järjestamisel rakendab vajalikud meetmed (*nt määrab otsemarsruute oma õhuruumis asuvatele punktidele, radarkursse või kiiruspiirangu*) | |  |  |  |  |
| KOORDINEERIMINE | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - vastavalt LoA-de ajaparameetrile | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - õige üksusega | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - korrektne lennutasand | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - edastab infot arusaadavalt ja üheselt mõistetavalt teisele osapoolele | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - arvestusteate edastamisel edastab kohustuslikud elemendid | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - teates sisalduva info järjekord õige | |  |  |  |  |
| elektrooniline koordineerimine - kui süsteem võimaldab, siis kasutab üksuste vaheliseks koordineerimiseks süsteemi funktsioone:  o ROF/ASSUME vastavalt Local instructions for Tallinn ACC ja LoA-dele  o RFL vastavalt Local instructions for Tallinn ACC  o RTI vastavalt Local instructions for Tallinn ACC ja LoA-dele | |  |  |  |  |
| elektrooniline koordineerimine - sisestab OP-TEXT2 väljale lühendid vastavalt Local instructions for Tallinn ACC toodule | |  |  |  |  |
| elektrooniline koordineerimine - jälgib, et koordineerimine oleks toimunud õige üksusega (LFUNC) | |  |  |  |  |
| PROTSEDUURID ja TÖÖMEETODID | |  |  |  |  |
| oskab rakendada ning arvestada vertikaal- ja horisontaalkiiruste määramisel õhusõiduki sooritusvõimega | |  |  |  |  |
| ei rakenda õhusõidukile ebamõistlikult suuri piiranguid | |  |  |  |  |
| planeerib aegsasti konfliktide lahendusi | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - Local instructions for Tallinn ACC | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - ATS manual | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - LoA-d (*k.a MIL*) | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - ajutised protseduurid | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - osakonnajuhataja korraldused | |  |  |  |  |
| hoiab radarmarkeeringu informatsiooni ajakohasena, (*nt CFL; XFL; RFL, kiirus, suund*) | |  |  |  |  |
| hoiab radarmarkeeringu automaatse koordineerimise režiimis (*v.a erijuhud kui süsteem ei võimalda*) | |  |  |  |  |
| vastab CPDLC ühenduse korral piloodi poolt edastatud palvele (*sõltuvalt töökoormusest*) aegsasti | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmiseks valmistumine - vahetuse üleandmisele järgneva vähemalt **10 minuti** konfliktid on kas lahendatud või määratud võimalikud meetodid nende lahendamiseks (*nt kiiruspiirangud, kõrguse muutmine, jne*) | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmiseks valmistumine - koordineeritud EFHK saabuva liikluse järjekord on planeeritud ja esmased meetmed vajadusel rakendatud (*nt kiiruskontroll, otsemarsruudid, jne*) | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine ja selle elemendid - piirangud vastutusalas | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine ja selle elemendid - liiklusolukord, eelkõige konfliktid ja nende lahendamiseks ette võetud sammud | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine ja selle elemendid - muu oluline informatsioon (*nt seadmete töökord, filtrid, ilmastiku nähtused, VFR liiklus*) | |  |  |  |  |
| HINDAMISKRITEERIUM | | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
|  | | A | B | C | D |
| VCS | |  |  |  |  |
| tööks vajalike VCS funktsioonide seadistamine ilma liigse ajalise kuluta | |  |  |  |  |
| MAESTRO | |  |  |  |  |
| märkab õhusõiduki(te)le määratud raja muutust ning ajakohastab informatsiooni TopSky süsteemis | |  |  |  |  |
| märkab õhusõiduki(te)le määratud viivitust | |  |  |  |  |
| tagab õhusõiduki sisselennu MAESTROs toodud ajal (*vastavalt LoA-le*) | |  |  |  |  |
| RAADIOSIDE | |  |  |  |  |
| kasutab standardset ingliskeelset fraseoloogiat | |  |  |  |  |
| kasutab standardset eestikeelset fraseoloogiat | |  |  |  |  |
| kasutab ühtlast ja kindlat hääletooni | |  |  |  |  |
| kasutab arusaadavat diktsiooni | |  |  |  |  |
| suudab ennast ebastandardses olukorras arusaadavalt väljendada | |  |  |  |  |
| kasutab korrektseid kutsungeid | |  |  |  |  |
| teostab tagasilugemise kontrolli | |  |  |  |  |
| mõistab piloodi või teise üksuse poolt öeldud/küsitud informatsiooni ning vajadusel küsib üle | |  |  |  |  |
| VFR LIIKLUS | |  |  |  |  |
| lennuplaani avamine - stardiaja teadasaamine (*juhul kui piloot avab lennuplaani sagedusel*) | |  |  |  |  |
| lennuplaani avamine - FDA-le ATD edastamine | |  |  |  |  |
| edastab piloodile õigeaegselt olulise informatsiooni (*nt mõjutav liiklus, lendu mõjutavad aktiivsed alad*) | |  |  |  |  |
| lennuplaani sulgemine - edastab piloodilt saabunud maandumisaja FDA-le | |  |  |  |  |
| lennuplaani sulgemine - edastab lennuplaani õhus sulgemise aja FDA-le | |  |  |  |  |
| MEESKONNATÖÖ | |  |  |  |  |
| järgib professionaalse käitumise põhimõtteid  • suhtumine töösse  • käitumine töökohal  • suhtlemine kolleegidega  • suhtlemine klientide- ja koostööpartneritega | |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - ei looda oma õhuruumis konfliktide lahendamisel primaarselt järgneva sektori abile | |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - peale õhusõiduki üleandmist ei helista koheselt samasse sektorisse | |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - piirilähedaste konfliktide märkamisel väljaspool enda vastutusala juhib sellele naaberüksuse tähelepanu | |  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tasemetestija märkused ja soovitused | | | |
| SOORITUS | | TASEMETESTIJA | HINNATAV |
| SOORITATUD |  | Nimi | Nimi |
| MITTE SOORITATUD |  | Allkiri | Allkiri |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ADI/TWR/GMS TÖÖKONTROLLI HINDAMISE BLANKET** | | | | | |
| Hinnatava nimi | Kuupäev | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
| Tasemetestija nimi |
| Liikluskoormus |
| HAJUTUSMIINIMUMI RIKKUMINE | EI ESINENUD |  | ESINES | |  |
| TASEMETESTIJA SEKKUMINE HAJUTUSE TAGAMISEKS | EI ESINENUD |  | ESINES | |  |
| HINDAMISKRITEERIUM | | A | B | C | D |
| HAJUTAMINE | |  |  |  |  |
| rajahajutus | |  |  |  |  |
| Eri-VFR lendude hajutamine | |  |  |  |  |
| väljuvate õhusõidukite hajutuamine | |  |  |  |  |
| stardiintervallide kasutamine | |  |  |  |  |
| saabuva ja väljuva õhusõiduki hajutamine | |  |  |  |  |
| VFR ja IFR õhusõiduki hajutamine | |  |  |  |  |
| keerisjälje hajutus | |  |  |  |  |
| PRIORITEETIDE SEADMINE | |  |  |  |  |
| suudab jagada tähelepanu telefonikõne ja raadioside vahel *(saab aru, kumb on antud olukorras prioriteetsem* *ja tegutseb vastavalt)* | |  |  |  |  |
| tegeleb konfliktse liiklusega eelisjärjekorras | |  |  |  |  |
| vajadusel on võimeline muutma plaani vastavalt olukorrale *(nt muutus lähenemisjärjekorras, ilmastiku muutumine jne)* | |  |  |  |  |
| eriolukorda lahendades oskab muu liikluse suhtes prioriteete seada | |  |  |  |  |
| PLANEERIMINE | |  |  |  |  |
| järgneva vähemalt **10** **minuti** võimalikudkonfliktid on teadvustatud ja tehtud esialgne plaan hajutuste/intervallide saavutamiseks *(sh koostöö APP üksusega optimaalse rajakasutuse saavutamiseks saabuva ja väljuva vahel)* | |  |  |  |  |
| ilmastiku võimaliku muutumisega arvestamine planeerimisel | |  |  |  |  |
| UTM lubade andmisel arvestab kogu drooni lennuaja jooksul teada oleva liiklusolukorraga | |  |  |  |  |
| planeerib optimaalset manööverdusala kasutamist maa-ja lennuliikluse vahel | |  |  |  |  |
| kasutab planeerija abi kõrgendatud töökoormuse korral *(sh maaliiklus, eriolukorrad, treeninglennud)* | |  |  |  |  |
| KOORDINEERIMINE | |  |  |  |  |
| kasutab DIFLIS funktsioone elektrooniliseks koordineerimiseks | |  |  |  |  |
| edastab info arusaadavalt ja üheselt mõistetavalt teisele osapoolele | |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| HINDAMISKRITEERIUM | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
|  | A | B | C | D |
| PROTSEDUURID ja TÖÖMEETODID |  |  |  |  |
| teab ja oskab rakendada Tallinna Torn/APP kohalike eeskirju |  |  |  |  |
| sisestab info stripilauale õigeaegselt *(nt käivitamised, pukseerimised, stardid, maandumised)* |  |  |  |  |
| strippide liigutamine DIFLISes vastavalt antud lubadele |  |  |  |  |
| kasutab UTM tarkvara tahvelarvutit vastavalt eeskirjadele |  |  |  |  |
| ei tekita õhusõidukitele või maaliiklusele ebamõistlikult suuri viivitusi |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine - liiklusolukord, eelkõige konfliktid ja juba rakendatud või planeeritud tegevused nende lahendamiseks |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine – muu oluline informatsioon, nt piirangud õhuruumis või lennuväljal, seadmete töökord, ilmastik, planeeritud tööd lennuväljal jne |  |  |  |  |
| DIFLIS |  |  |  |  |
| tööks vajalike süsteemi funktsioonide tundmine |  |  |  |  |
| VCS |  |  |  |  |
| tööks vajalike VCS funktsioonide seadistamine ilma liigse ajalise kuluta |  |  |  |  |
| RAADIOSIDE |  |  |  |  |
| kasutab standardset ingliskeelset fraseoloogiat |  |  |  |  |
| kasutab standardset eestikeelset fraseoloogiat |  |  |  |  |
| kasutab ühtlast ja kindlat hääletooni |  |  |  |  |
| kasutab arusaadavat diktsiooni |  |  |  |  |
| suudab ennast ebastandardses olukorras arusaadavalt väljendada |  |  |  |  |
| kasutab korrektseid kutsungeid |  |  |  |  |
| teostab tagasilugemise kontrolli |  |  |  |  |
| mõistab piloodi või teise üksuse poolt öeldud/küsitud informatsiooni ning vajadusel küsib üle |  |  |  |  |
| VFR LIIKLUS |  |  |  |  |
| edastab piloodile õigeaegselt olulise informatsiooni *(nt mõjutav liiklus, lendu mõjutavad aktiivsed alad)* |  |  |  |  |
| lennuplaani avamine |  |  |  |  |
| liiklusinfo edastamine |  |  |  |  |
| lennuplaani sulgemine |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| HINDAMISKRITEERIUM | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
|  | A | B | C | D |
| MEESKONNATÖÖ |  |  |  |  |
| järgib professionaalse käitumise põhimõtteid  • suhtumine töösse  • käitumine töökohal  • suhtlemine kolleegidega  • suhtlemine klientide- ja koostööpartneritega |  |  |  |  |
| APP töökoormusega arvestamine suulisel koordinerimisel |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - piirilähedaste konfliktide märkamisel väljaspool enda vastutusala juhib sellele APP tähelepanu |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - peale õhusõiduki üleandmist ei helista koheselt samasse sektorisse |  |  |  |  |
| koostöö rajameistriga - rajakontrolli vajadusest ette teatamine, lumekoristuse ajastamine/planeerimine, raja kasutamise aeg jms |  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tasemetestija märkused ja soovitused | | | |
| SOORITUS | | TASEMETESTIJA | HINNATAV |
| SOORITATUD |  | Nimi | Nimi |
| MITTE SOORITATUD |  | Allkiri | Allkiri |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **APS/TCL TÖÖKONTROLLI HINDAMISE BLANKET** | | | | | |
| Hinnatava nimi | Kuupäev | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
| Tasemetestija nimi |
| Liikluskoormus |
| HAJUTUSMIINIMUMI RIKKUMINE (k.a aladest) | EI ESINENUD |  | ESINES | |  |
| TASEMETESTIJA SEKKUMINE HAJUTUSE TAGAMISEKS | EI ESINENUD |  | ESINES | |  |
| HINDAMISKRITEERIUM | | A | B | C | D |
| HAJUTAMINE | |  |  |  |  |
| hiljemalt **2 minutit** enne horisontaalse hajutuse kadumist õ/s-te vahel peab olema rakendatud kontrollitud meetod hajutuse säilimise tagamiseks (*“expedite climb” ei ole kontrollitud meeteod*) ja meetodi rakendumist võib hilisemate tegevustega korrigeerida, kui algne otsus ei vii planeeritud hajutusmiinimumi saavutamiseni | |  |  |  |  |
| kui väljuva õ/s-i arvestuslik lennutrajektoor on konfliktis juba TMAs lendava õ/s-ga vahetult peale starti (**20NM** raadiuses väljuva lennu suhtes), siis peab olema tagatud kõrgushajutus. Kõrgushajutusest võib loobuda kui väljuv õ/s on tunnistatud ja radar sep. tool järgi on õ/s-te minimaalne vahemaa **3NM** ning suureneb | |  |  |  |  |
| vähem kui **5NM** - hajutusmiinimumi säilimist jälgitakse ja indikeeritakse jälgimist kasutades pidevalt/korduvalt süsteemi abivahendeid (*radar sep. tool, FPL sep. tool, QDM, PRL*) | |  |  |  |  |
| militaarala(-de) aktiveerimisel peab seadistama ekraanile õiged puhveralad | |  |  |  |  |
| aladest mööda vektoreerimisel ei tohiks uus kurss viia õhusõidukit aktiivse ala puhvertsoonist kaugemale kui **10NM**, kui pole lisapõhjust (*nt. mõjutav liiklus, CB, DCT vms)* | |  |  |  |  |
| hiljemalt **2 minutit** enne horisontaalse hajutuse kadumist aladest peab olema rakendatud kontrollitud meetod hajutuse säilimise tagamiseks (“*expedite climb” ei ole kontrollitud meeteod*) ja meetodi rakendumist võib hilisemate tegevustega korrigeerida, kui algne otsus ei vii planeeritud hajutusmiinimumi saavutamiseni | |  |  |  |  |
| PRIORITEETIDE SEADMINE | |  |  |  |  |
| suudab jagada tähelepanu telefonikõne ja raadioside vahel (*saab aru, kumb on antud olukorras prioriteetne ja tegutseb vastavalt*) | |  |  |  |  |
| tegeleb konfliktse liiklusega eelisjärjekorras | |  |  |  |  |
| vajadusel on võimeline muutma plaani vastavalt olukorrale (*nt. muutus lähenemisjärjekorras, kõrguse muutus ilmastiku või õhusõiduki sooritusvõime tõttu, ilmastiku vältimine, muudatused sisenemistingimustes*) | |  |  |  |  |
| eriolukorda lahendades oskab ülejäänud liikluse suhtes prioriteete seada | |  |  |  |  |
| TÖÖTAMINE PLC TÖÖPOSITSIOONIL | |  |  |  |  |
| märkab ja lahendab potentsiaalseid konflikte | |  |  |  |  |
| kasutab planeerimisel erinevaid funktsionaalsusi *(vahetasandi määramine, kiiruskontroll, sep.tool, QDM ja PRL kasutamine, DIFLIS-e ja marsruudijoone järgi mõjutava liikluse tuvastamine*) | |  |  |  |  |
| saabuva vs väljuva õ/s konflikti puhul märkab konflikti olemust enne väljuva õ/s õhku tõusu ja vajadusel muudab väljuva õ/s loa enne rajale joondumist | |  |  |  |  |
| planeerib õ/s esmase järjestuse arvestades nende kaugusi ja kiirusi. Väljaspool TMA-d kasutab kiiruskontrolli, otsemarsruute ja vektoreid järjekorra tegemisel | |  |  |  |  |
| otsemarsruudi ja kursside määramisel arvestab, et uus kurss ei tekitaks uut konflikti | |  |  |  |  |
| kasutab planeerija abi kõrgendatud töökoormuse korral (*aktiivsed lennutegevust piiravad alad, eriolukorrad, treeninglennud*) | |  |  |  |  |
| arvestab äikesepilvedest möödumise eeldatava trajektooriga | |  |  |  |  |
| HINDAMISKRITEERIUM | | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
|  | | A | B | C | D |
| KOORDINEERIMINE | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - vastavalt LoA-de ajaparameetrile | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - õige üksusega | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - korrektne lennutasand | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - edastab infot arusaadavalt ja üheselt mõistetavalt teisele osapoolele | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - arvestusteate edastamisel edastab kohustuslikud elemendid | |  |  |  |  |
| suuline koordineerimine - teates sisalduva info järjekord õige | |  |  |  |  |
| elektrooniline koordineerimine - kui süsteem võimaldab, siis kasutab üksuste vaheliseks koordineerimiseks süsteemi funktsioone:  o ROF/ASSUME vastavalt Letter of agreement between Tallinn APP and Tallinn ACC ja LoA-dele  o RFL vastavalt Letter of agreement between Tallinn APP and Tallinn ACC  o RTI vastavalt Letter of agreement between Tallinn APP and Tallinn ACC ja LoA-dele | |  |  |  |  |
| elektrooniline koordineerimine - sisestab OP-TEXT2 väljale lühendid vastavalt Tallinna Torn/APP kohalikud eeskirjad toodule | |  |  |  |  |
| elektrooniline koordineerimine - jälgib, et koordineerimine oleks toimunud õige üksusega (LFUNC) | |  |  |  |  |
| PROTSEDUURID ja TÖÖMEETODID | |  |  |  |  |
| oskab rakendada ning arvestada vertikaal- ja horisontaalkiiruste määramisel õhusõiduki sooritusvõimega | |  |  |  |  |
| ei rakenda õhusõidukile ebamõistlikult suuri piiranguid | |  |  |  |  |
| planeerib aegsasti konfliktide lahendusi | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - Tallinna Torn/APP kohalikud eeskirjad | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - ATS manual | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - LoA-d (*k.a MIL*) | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - ajutised protseduurid | |  |  |  |  |
| oskab rakendada kehtivaid reegleid - osakonnajuhataja korraldused | |  |  |  |  |
| hoiab radarmarkeeringu informatsiooni ajakohasena, (*nt. CFL; XFL; RFL, kiirus, suund*) | |  |  |  |  |
| hoiab radarmarkeeringu automaatse koordineerimise režiimis (*v.a erijuhud kui süsteem ei võimalda*) | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmiseks valmistumine - vahetuse üleandmisele järgneva vähemalt **10 minuti** konfliktid on kas lahendatud või määratud võimalikud meetodid nende lahendamiseks (*nt. kiiruspiirangud, kõrguse muutmine, jne*) | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine ja selle elemendid - piirangud vastutusalas | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine ja selle elemendid - liiklusolukord, eelkõige konfliktid ja nende lahendamiseks ette võetud sammud | |  |  |  |  |
| positsiooni üleandmine ja selle elemendid - muu oluline informatsioon (*nt. seadmete töökord, filtrid, ilmastiku nähtused, VFR liiklus*) | |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| HINDAMISKRITEERIUM | HINNANG  A- eksimusi ei esine  B - eksimusi esineb harva  C- eksimusi esineb tihti ja perioodiliselt  D- olukordi esines vahetuse jooksul liiga vähe, et anda õiglane hinnang sooritusele | | | |
|  | A | B | C | D |
| VCS |  |  |  |  |
| tööks vajalike VCS funktsioonide seadistamine ilma liigse ajalise kuluta |  |  |  |  |
| RAADIOSIDE |  |  |  |  |
| kasutab standardset ingliskeelset fraseoloogiat |  |  |  |  |
| kasutab standardset eestikeelset fraseoloogiat |  |  |  |  |
| kasutab ühtlast ja kindlat hääletooni |  |  |  |  |
| kasutab arusaadavat diktsiooni |  |  |  |  |
| suudab ennast ebastandardses olukorras arusaadavalt väljendada |  |  |  |  |
| kasutab korrektseid kutsungeid |  |  |  |  |
| teostab tagasilugemise kontrolli |  |  |  |  |
| mõistab piloodi või teise üksuse poolt öeldud/küsitud informatsiooni ning vajadusel küsib üle |  |  |  |  |
| VFR LIIKLUS |  |  |  |  |
| lennuplaani avamine - stardiaja teadasaamine (*juhul kui piloot avab lennuplaani sagedusel*) |  |  |  |  |
| lennuplaani avamine - FDA-le ATD edastamine |  |  |  |  |
| edastab vajadusel piloodile olulise informatsiooni (*nt. mõjutav liiklus, lendu mõjutavad aktiivsed alad*) |  |  |  |  |
| lennuplaani sulgemine - edastab piloodilt saabunud maandumisaja FDA-le |  |  |  |  |
| lennuplaani sulgemine - edastab lennuplaani õhus sulgemise aja FDA-le |  |  |  |  |
| MEESKONNATÖÖ |  |  |  |  |
| järgib professionaalse käitumise põhimõtteid  • suhtumine töösse  • käitumine töökohal  • suhtlemine kolleegidega  • suhtlemine klientide- ja koostööpartneritega |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - ei looda oma õhuruumis konfliktide lahendamisel primaarselt järgneva sektori abile |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - peale õhusõiduki üleandmist ei helista koheselt samasse sektorisse |  |  |  |  |
| naaberüksusega arvestamine - piirilähedaste konfliktide märkamisel väljaspool enda vastutusala juhib sellele naaberüksuse tähelepanu |  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tasemetestija märkused ja soovitused | | | |
| SOORITUS | | TASEMETESTIJA | HINNATAV |
| SOORITATUD |  | Nimi | Nimi |
| MITTE SOORITATUD |  | Allkiri | Allkiri |