Ohutusalane põhjendus

*Blanketile on võimalik vajadusel kirjutada põhjendus ohutushindamise kohta, kui projekti, funktsionaalse süsteemi muudatuse korral ei ole täidetud riskianalüüsi/ohutusanalüüsi blanketti või funktsionaalse süsteemi muudatuse blanketi ohutushindamise punkti.*

Muudatuse/projekti nimetus, mille kohta ohutusalast põhjendust kirjutatakse:

LJO lennujuhtide pädevustunnid

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Põhjendus:

Seoses 2023 aasta EASA auditi leiu ja selle kõrvaldamisega on LJO-s vaja hakata lennujuhtide kompetentsuse hindamisel kasutama miinimum töötundide arvestamisel reaalselt tööpositsioonil viibitud aega nn. „pulditunnid“ (hetkel kasutatakse töögraafikusse planeeritud töövahetuste tunde). Muudatust planeerime rakendada alates 01.04.2024

Hetkeolukord vastavalt 4J2P23 LJO Pädevuskava`le on järgmine:

*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:*

*a) EETN ADi/TWR ja EETN ADI/GMS oskusmärgete korral 28 h*

*b) EETN APS/TCL oskusmärke korral 35 h*

*c) EETT ACS oskusmärke korral 35 h*

Alates 01.04.2024 on vaja sisse viia muudatus mille järgi arvutame viimase 90 kalendripäeva jooksul töötatud reaalseid töötunde ning ettepanek oleks järgmine:

a) EETN ADi/TWR ja EETN ADI/GMS oskusmärgete korral 30 h

b) EETN APS/TCL oskusmärke korral 30 h

c) kombineeritud EETN ADi/TWR, ADI/GMS ja EETN APS/TCL oskusmärgete korral kombineeritud tööaeg 50 h (minimaalselt ühe pädevuse ulatuses 50% ehk 25h)

d) EETT ACS oskusmärke korral 30 h

Hetkel valitseb olukord kus pädevusnõude täitmisel lähevad arvesse kõik töögraafikusse planeeritud tunnid töötab lennujuht reaalselt tööpositsioonil umbes 30-40% planeeritud ajast.

Ehk siis näiteks kui vana süsteemi kohaselt peaks EETN ADI/TWR ja EETN ADI/GMS oskusmärke hoidmiseks piisaks kahest öö vahetusest (a 11h) ja ühest päevastes vahetusest (a 7h)

Kui hakkame pädevusnõude miinimumtunde arvestama reaalselt tööpositsioonis töötatud aja baasil siis võrrelduna hetkel kehtiva süsteemiga, minimaalne nõutav tööaeg tegelikkuses hoopis suureneb.

Ehk siis uue rakendatava süsteemi kohaselt peaks lennujuht olema reaalselt tööl 10 vahetust. Ehk siis reaalselt suureneb pädevuse säilimiseks vajalike vahetuste hulk.

Eelnevast tulenevalt ning muudatuse meeskonnaga teema üle arutledes leidis muudatuse meeskond, mis koosnes LJO ja OKO spetsialistidest, et muudatusel ei ole ohutusealast negatiivset mõju.

Muudatuse monitoorimise kriteeriumiks on: Puuduvad teavitused ohutusalase juhtumite kohta mille uurimistulemusena on välja toodud ühe juurpõhjusena vähene töökogemus, mis on tingitud vähestest töövahetustest. Monitoomise perioodiks on 6 kuud alates muudatuse rakendamisest.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Koostas: \_Kristjan Telve\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Kuupäev: \_14.02.2024\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_