

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2018/617**z dnia 19 kwietnia 2018 r.****upoważniająca Portugalię do przyznania pozwolenia na odstępstwo od pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b) załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91***(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 2183)***(Jedynie tekst w języku portugalskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z dnia 21 lutego 2017 r. Portugalia powiadomiła Komisję, zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, o swoim zamiarze przyznania przedsiębiorstwu NETJETS – Transportes Aéreos, S.A. (zwanemu dalej „NETJETS”) pozwolenia na odstępstwo od pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b) załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91.
- (2) W swoim powiadomieniu władze portugalskie wyjaśniły, że NETJETS nie jest w stanie spełnić wymogów pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b), ponieważ w celu prowadzenia działalności taksówki powietrznej, w przypadku gdy członek załogi NETJETS ma wykonywać pracę w siódmym kolejnym dniu, łączny limit 60 godzin przewidziany w tym przepisie jest osiągnięty i zostaje już przekroczony przez tego członka załogi w trakcie przemieszczania się w celu zajęcia stanowiska lub pełnienia innego rodzaju służby. Proponowane odstępstwo polegałoby zatem na wydłużeniu maksymalnego łącznego okresu służby w ciągu siedmiu kolejnych dni do 70 godzin.
- (3) Po przeanalizowaniu oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przedstawionej przez NETJETS, a także proponowanych działań ograniczających ryzyko, władze portugalskie wyjaśniły ponadto, że można w tym przypadku osiągnąć za pomocą innych środków poziom bezpieczeństwa równoważny z poziomem wynikającym z zastosowania pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b). Wyjaśniły one również, iż planowane pozwolenie na odstępstwo jest uzależnione od podjęcia przez NETJETS określonych środków ograniczających ryzyko, które zostały już wdrożone przez NETJETS zgodnie z pkt ORO.FTL.120 załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾.
- (4) Z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Komisja dokonała oceny poziomu bezpieczeństwa wynikającego z planowanego odstępstwa. Komisja uznała, że środek ten umożliwi osiągnięcie poziomu bezpieczeństwa równoważnego z poziomem wynikającym z zastosowania pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b), o ile spełnione są określone warunki, ze względów wymienionych poniżej.
- (5) NETJETS prowadzi działalność taksówki powietrznej. Grafiki pracy jego pilotów różnią się zatem od grafików pracy pilotów uczestniczących w wykonywaniu innych rodzajów operacji zarobkowego transportu lotniczego. W przypadku pilotów taksówek powietrznych poziomy obciążenia pracą są średnio niższe, jeśli chodzi o łączny czas lotu i liczbę kolejnych dni służby. Natomiast przemieszczanie się pilotów taksówki powietrznej w celu zajęcia stanowiska przed rozpoczęciem służby oraz po zakończeniu służby jest o wiele częstsze niż w przypadku innych rodzajów operacji zarobkowego transportu lotniczego, przy czym zazwyczaj czas niezbędny do przebywania w hotelu poza bazą macierzystą w ramach pozostawania w gotowości do pełnienia służby jest dłuższy, a liczba godzin potrzebna na dojazd do pracy i przemieszczenie się w celu zajęcia stanowiska – stosunkowo duża. Niemniej jednak poziom skumulowanego zmęczenia jest wyższy po zakończeniu okresu służby obejmującego lot niż w okresie między lotami. Planowane odstępstwo byłoby wykorzystywane wyłącznie na potrzeby przemieszczania się pilotów w celu zajęcia stanowiska w związku z początkiem wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego, a nie do przemieszczania się między dwoma okresami pełnienia czynności lotniczych.
- (6) W przypadku operatorów taksówek powietrznych należy zezwolić na odstępstwo od wymogów pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b) poprzez wydłużenie maksymalnego łącznego okresu służby w ciągu siedmiu kolejnych dni.

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

- (7) Aby jednak zapewnić równoważny poziom bezpieczeństwa, takie odstępstwo powinno być dozwolone jedynie z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń i warunków. W szczególności maksymalny łączny okres służby w ciągu siedmiu kolejnych dni powinien zostać ograniczony do 70 godzin, przy czym dodatkowe godziny pracy powinny być wykorzystywane wyłącznie na potrzeby przemieszczania się danych pilotów w celu zajęcia stanowiska w związku z początkiem wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego, a dany operator taksówki powietrznej powinien przedsięwziąć pewne środki ograniczające ryzyko, w szczególności w celu zapobiegania wszelkim rodzajom ryzyka, jakie mogą pojawić się w związku z tym wydłużeniem, oraz ich monitorowania i eliminowania.
- (8) Ponadto w ocenie wskazano, że planowane odstępstwo nie pociąga za sobą dyskryminacji ze względu na przynależność państwową wnioskodawców i w należyty sposób uwzględnia konieczność niezakłócania konkurencji, zważywszy w szczególności, że odstępstwo to będzie przyznawane niezależnie od siedziby lub głównego miejsca prowadzenia działalności operatora taksówki powietrznej, że wydłużenie jest ograniczone oraz że odstępstwo może zostać przyznane na tych samych warunkach innym operatorom taksówek powietrznych zarejestrowanym w Unii na potrzeby takich samych operacji.
- (9) W związku z tym Portugalia powinna mieć możliwość przyznania NETJETS pozwolenia na planowane odstępstwo, które zgłoszono Komisji, pod warunkiem że NETJETS zastosuje niezbędne środki ograniczające ryzyko.
- (10) Zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 decyzja Komisji upoważniająca dane państwo członkowskie do przyznania pozwolenia na odstępstwo musi zostać przekazana wszystkim państwom członkowskim, które następnie również mają prawo do zastosowania przedmiotowego środka. W związku z tym niniejsza decyzja powinna być skierowana do wszystkich państw członkowskich, a opis odstępstwa, jak również związanych z nim warunków, powinien umożliwić innym państwom członkowskim zastosowanie przedmiotowego środka w przypadku, gdy znajdują się one w takiej samej sytuacji, bez konieczności przyjmowania kolejnej decyzji przez Komisję.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Portugalia może, na zasadzie odstępstwa od pkt OPS 1.1100 ppkt 1.1 lit. b) załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, zezwolić operatorowi taksówki powietrznej – NETJETS Transportes Aéreos, S.A. – na wydłużenie maksymalnego łącznego okresu służby w ciągu siedmiu kolejnych dni do 70 godzin na potrzeby przemieszczania się danych pilotów w celu zajęcia stanowiska w związku z początkiem wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego, pod warunkiem zastosowania środków określonych w załączniku.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Portugalskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 kwietnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W odniesieniu do swojej działalności prowadzonej na podstawie odstępstwa dany operator stosuje wszystkie spośród następujących środków:

1. Uwzględnienie biomatematycznego systemu oceny zmęczenia załóg lotniczych (SAFE) lub równoważnego modelu ryzyka wystąpienia zmęczenia w ramach swojego planowania lotów oraz w ramach ograniczeń czasu lotu i służby swoich pilotów w celu przewidywania wysokich poziomów zmęczenia i zapobiegania im.
2. Ustanowienie odpowiednich parametrów harmonogramowania oraz wartości progowych na potrzeby analizy grafików dyżurów członków załogi lotniczej oraz przedłożenie tych parametrów harmonogramowania i wartości progowych właściwemu organowi celem zatwierdzenia.
3. Zapewnienie swoim pilotom szkoleń z zakresu zarządzania zmęczeniem, jak określono w pkt ORO.FTL.250 rozporządzenia Komisji (UE) nr 83/2014 ⁽¹⁾.
4. Wydłużenie tygodniowego okresu wypoczynku do wymiaru 72 godzin obejmującego dwie noce lokalne.
5. Stałe monitorowanie przyrostu łącznego okresu pełnienia służby przez jego pilotów w ramach swojego systemu zarządzania.
6. Stałe monitorowanie czasu przeznaczanego przez jego pilotów na dojazd do pracy, przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska oraz przejazdu przed rozpoczęciem bloku siedmiu kolejnych dni służby oraz w trakcie tego bloku, jako potencjalnego źródła skumulowanego zmęczenia.
7. Stałe monitorowanie i kontrolowanie kwestii zakwaterowania swoich pilotów poza bazą, w szczególności prawdopodobieństwa zagwarantowania im snu o odpowiedniej jakości oraz w odpowiedniej ilości w trakcie bloku siedmiu kolejnych dni służby, poprzez zbieranie od pilotów niezbędnych danych w formie dzienników snu oraz subiektywnych badań czujności.
8. Stałe analizowanie zebranych danych pochodzących z narzędzi gromadzenia danych, np. z monitorowania danych lotu (FDM), poprzez ustanawianie korelacji między wskaźnikami występowania zdarzeń a wymogami dotyczącymi skuteczności i interoperacyjności działań w zakresie obserwacji zmęczenia.
9. Stałe analizowanie grafików dyżurów swoich pilotów pod kątem parametrów harmonogramowania i wartości progowych, zatwierdzonych przez właściwy organ zgodnie z pkt 2, z wykorzystaniem systemu oceny zmęczenia załóg lotniczych (SAFE) lub równoważnego modelu ryzyka wystąpienia zmęczenia.
10. Stałe monitorowanie wszystkich innych aspektów operacji w drodze oceny ryzyka w celu określenia wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji, jakie mogą być następstwem wdrożenia odstępstwa. Tego rodzaju analiza ryzyka musi być akceptowana przez właściwy organ.
11. Zastosowanie wszelkich niezbędnych środków w celu ograniczenia wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji, jakie stwierdzono za pomocą środków, o których mowa w pkt 5–10, w tym uwzględnienie tych niezbędnych środków w ramach planowania i w ramach ograniczeń czasu lotu i służby swoich pilotów.
12. Regularne przedstawianie właściwemu organowi rezultatów środków, o których mowa w pkt 5–10, i niezwłoczne powiadamianie tego organu o wszelkich niezbędnych środkach zastosowanych zgodnie z pkt 11.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 28 z 31.1.2014, s. 17).