

**PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/617****ze dne 19. dubna 2018,****kterým se Portugalsku uděluje povolení odchýlit se od bodu OPS 1.1100(1.1)(b) přílohy III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91***(oznámeno pod číslem C(2018) 2183)***(Pouze portugalské znění je závazné)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dopisem ze dne 21. února 2017 oznámilo Portugalsko Komisi podle čl. 8 odst. 3 nařízení (EHS) č. 3922/91 svůj záměr udělit společnosti NETJETS – Transportes Aéreos, S.A. (dále jen: „NETJETS“) povolení odchýlit se od bodu OPS 1.1100(1.1)(b) přílohy III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.
- (2) Portugalsko v oznámení vysvětlilo, že NETJETS nemůže vyhovět požadavkům bodu OPS 1.1100(1.1)(b), protože při provozování letecké taxislužby v případech, kdy má člen posádky NETJETS pracovat sedmý po sobě jdoucí den, je dosaženo kumulativní hranice 60 hodin stanovené v uvedeném ustanovení a je již překročena, zatímco se člen posádky přemísťuje nebo vykonává jinou službu. Zamýšlená odchylka by proto prodlužovala maximální celkovou dobu služby za sedm po sobě jdoucích dnů na 70 hodin.
- (3) Portugalsko dále vysvětlilo, že po analýze posouzení bezpečnostního rizika předloženého NETJETS, jakož i navrhovaných opatření ke zmírnění dopadů, lze v tomto případě dosáhnout rovnocenné úrovně bezpečnosti jako při uplatnění bodu OPS 1.1100(1.1)(b) jinými prostředky. Rovněž bylo objasněno, že zamýšlené povolení k odchylce je podmíněno tím, že NETJETS přijme určitá opatření ke zmírnění dopadů, která již provedla v souladu s bodem ORO.FTL.120 přílohy III nařízení Komise (EU) č. 965/2012 <sup>(2)</sup>.
- (4) Komise s pomocí Evropské agentury pro bezpečnost letectví posoudila úroveň bezpečnosti vyplývající ze zamýšlené odchylky. Komise měla za to, že při splnění určitých podmínek by se opatřením dosáhlo rovnocenné úrovně bezpečnosti jako při uplatňování bodu OPS 1.1100(1.1)(b), a to z níže uvedených důvodů.
- (5) Společnost NETJETS je provozovatel letecké taxislužby. Způsob práce jejích pilotů se tedy liší od způsobu práce pilotů vykonávajících jiné druhy komerční letecké dopravy. V průměru mají piloti letecké taxislužby nižší pracovní zátěž z hlediska kumulativních letových hodin a po sobě jdoucích dnů služby. Naopak přemísťování pilotů letecké taxislužby před službou a po ní je mnohem běžnější než u jiných typů komerční letecké dopravy, přičemž je obvyklé, že je zapotřebí více času na pohotovost v hotelu mimo domovskou základnu a poměrně značný počet hodin na dojetí do zaměstnání a přemístění. Míra kumulované únavy je však vyšší po službě včetně letu než po dobu mezi lety. Zamýšlená odchylka by byla využita pouze při přemístění pilotů v případě začátku prodloužené doby odpočinku k zotavení, a nikoli při přemístění mezi dvěma dobami letové služby.
- (6) Pokud jde o provozovatele letecké taxislužby, mělo by být povoleno odchýlit se od požadavků bodu OPS 1.1100(1.1)(b) prodloužením celkové maximální doby služby po sedm po sobě jdoucích dnů.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (7) Aby však byla zajištěna rovnocenná úroveň bezpečnosti, měla by být takováto odchylka povolena pouze za určitých omezení a podmínek. Zejména celková maximální doba služby po sedm po sobě jdoucích dnů by měla zůstat omezena na 70 hodin, hodiny práce přesčas by měly být využity pouze pro přemístění příslušných pilotů v případě začátku prodloužené doby odpočinku k zotavení a daný provozovatel letecké taxislužby by přijal určitá opatření ke zmírnění dopadů, zejména s ohledem na prevenci, sledování a řešení rizik, která by mohla v souvislosti s uvedeným prodloužením vzniknout.
- (8) Posouzení navíc naznačilo, že zamýšlená odchylka by neměla mít za následek diskriminaci na základě státní příslušnosti žadatelů a že řádně zohledňuje nutnost nenarušovat hospodářskou soutěž, zejména s ohledem na to, že by tato odchylka byla udělena bez ohledu na místo usazení nebo hlavní místo obchodní činnosti příslušného provozovatele letecké taxislužby, že prodloužení je časově omezeno a že tatáž odchylka by mohla být udělena za stejných podmínek dalším provozovatelům letecké taxislužby registrovaným v Unii za účelem těchto činností.
- (9) Portugalsko by proto mělo mít možnost udělit společnosti NETJETS povolení k zamýšlené odchylce oznámené Komisi, za předpokladu že NETJETS přijme nezbytná opatření ke zmírnění dopadů.
- (10) V souladu s čl. 8 odst. 3 nařízení (EHS) č. 3922/91 musí být rozhodnutí Komise o tom, že členský stát může udělit povolení k odchylce, oznámeno všem členským státům a všechny členské státy jsou poté oprávněny uplatnit dotyčné opatření. Proto by mělo být toto rozhodnutí určeno všem členským státům a popis odchylky a podmínky s ní spojené by měly být takové, aby rovněž ostatní členské státy mohly dané opatření uplatnit, budou-li ve stejné situaci, aniž by od Komise vyžadovaly další rozhodnutí.
- (11) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro leteckou bezpečnost,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Portugalsko může odchýlně od bodu OPS 1.1100(1.1)(b) přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 umožnit provozovateli letecké taxislužby NETJETS – Transportes Aéreos, S.A. prodloužit celkovou maximální dobu služby po sedm po sobě jdoucích dnů na 70 hodin pro přemístění příslušných pilotů v případě začátku prodloužené doby odpočinku k zotavení, za předpokladu že přijme opatření uvedená v příloze.

#### Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice.

V Bruselu dne 19. dubna 2018.

Za Komisi  
Violeta BULC  
členka Komise

## PŘÍLOHA

Příslušný provozovatel přijme všechna níže uvedená opatření v souvislosti s činnostmi prováděnými na základě odchylky:

1. Začlenění biologicko-matematického systému pro vyhodnocení únavy posádek letadel (SAFE) nebo rovnocenného modelu týkajícího se rizik spojených s únavou do svého plánování letů a omezení doby letové služby a služby pilotů s cílem předvídat vysokou míru únavy a předcházet jí.
2. Stanovení vhodných ukazatelů a prahových hodnot za účelem analýzy rozpisu služeb letové posádky a předložení zmíněných ukazatelů a prahových hodnot příslušnému orgánu ke schválení.
3. Poskytnutí pilotům školení o zvládání únavy, jak je uvedeno v bodě ORO.FTL.250 nařízení Komise (EU) č. 83/2014<sup>(1)</sup>.
4. Prodloužení týdenní doby odpočinku k zotavení na 72 hodin, včetně dvou nocí na místě.
5. Průběžné sledování nárůstu celkové doby služby pilotů v rámci svého systému řízení.
6. Průběžné sledování času pro dojíždění do práce, přemístění a cestování pilotů před blokem sedmi po sobě jdoucích dnů služby a během něj, jež představuje potenciální zdroj kumulované únavy.
7. Průběžné sledování a kontrola ubytování pilotů mimo základnu, zejména pravděpodobnosti, že se jim během bloku sedmi po sobě jdoucích dnů služby dostane dostatečného spánku v dostatečné kvalitě, a to shromažďováním potřebných údajů od pilotů v podobě denních záznamů o spánku a subjektivních průzkumů bdělosti.
8. Průběžné analyzování shromážděných údajů pocházejících z nástrojů pro sběr údajů, jako je sledování letových údajů (FDM), srovnáním podílu událostí s požadavky na sledování výkonnosti a interoperabilitu související s únavou (SPI).
9. Průběžné analyzování rozpisu služeb pilotů v porovnání s harmonogramem ukazatelů a prahových hodnot schváleným příslušným orgánem v souladu s bodem 2 při použití systému hodnocení únavy posádek letadel (SAFE) nebo rovnocenného modelu rizik způsobených únavou.
10. Průběžné sledování všech ostatních aspektů činností prostřednictvím posouzení rizik s cílem určit jakákoli bezpečnostní rizika, jež mohou vyplývat z uplatňování odchylky. Takové posouzení rizika musí být přijatelné pro příslušný orgán.
11. Přijetí veškerých nezbytných opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik zjištěných prostřednictvím opatření uvedených v bodech 5 až 10, včetně začlenění uvedených nezbytných opatření do plánování a omezení doby letové služby pilotů.
12. Pravidelné předkládání výsledků opatření uvedených v bodech 5 až 10 příslušnému orgánu a neprodlené informování uvedeného orgánu o veškerých nezbytných opatření přijatých v souladu s bodem 11.

---

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 83/2014 ze dne 29. ledna 2014, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 28, 31.1.2014, s. 17).