

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2018/617**od 19. travnja 2018.****o ovlašćivanju Portugala da odobri odstupanje od točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) Priloga III. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3922/91***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2018) 2183)***(Vjerodostojan je samo tekst na portugalskom jeziku)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3922/91 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 3.,

budući da:

- (1) Dopisom od 21. veljače 2017. Portugal je u skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe (EEZ) br. 3922/91 obavijestio Komisiju o namjeri da odobri društvu *NETJETS – Transportes Aéreos, S.A.* (dalje u tekstu „NETJETS”) odstupanje od točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) Priloga III. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3922/91.
- (2) U svojoj je obavijesti Portugal objasnio da NETJETS ne može poštovati odredbe točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) jer je u slučajevima kad je za potrebe operacija zračnog taksija član posade NETJETS-a raspoređen na rad sedam uzastopnih dana dosegnuto ukupno ograničenje od 60 sati utvrđeno u toj odredbi, koje je već premašeno dok je taj član posade na raspoređivanju ili drugoj dužnosti. Predviđenim bi se odstupanjem to najdulje moguće trajanje dužnosti u sedam uzastopnih dana produljilo na 70 sati.
- (3) Portugal je dodatno objasnio, nakon što je proučio analizu sigurnosnih rizika koju je predstavio NETJETS, kao i predložene mjere za ublažavanje posljedica, da je u navedenom slučaju razina sigurnosti jednaka onoj koja se postiže primjenom točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) može postići drugim sredstvima. Osim toga, objasnio je i da je predviđeno odobrenje odstupanja uvjetovano time da NETJETS poduzima mjere za ublažavanje posljedica, koje je NETJETS već proveo u skladu s točkom ORO.FTL.120 Priloga III. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ⁽²⁾.
- (4) Komisija je uz pomoć Europske agencije za sigurnost zračnog prometa procijenila razinu sigurnosti koja proizlazi iz predviđenog odstupanja. Komisija je zaključila da bi se mjerom postigla razina sigurnosti jednaka onoj koja se postiže primjenom točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) ako su ispunjeni određeni uvjeti, uz obrazloženje navedeno u nastavku.
- (5) NETJETS je operator zračnog taksija. Stoga se radni raspored njegovih pilota razlikuje od radnog rasporeda pilota koji rade u drugim vrstama komercijalnog zračnog prijevoza. Piloti zračnog taksija u prosjeku su izloženi nižoj razini opterećenja u pogledu kumulativnih sati naleta i uzastopnih dana na dužnosti. S druge strane, raspoređivanje pilota zračnog taksija prije i nakon dužnosti češće je nego u drugim vrstama komercijalnog zračnog prijevoza jer je obično potrebno više vremena provedenog u pripravnosti u hotelu daleko od domaće baze uz relativno velik broj sati provedenih na putu do posla i raspoređivanju. Međutim, razina kumulativnog umora viša je nakon razdoblja dužnosti koje je uključivalo let nego u vremenu između letova. Predviđeno odstupanje bilo bi korišteno samo za dužnost pilota da izvrše raspoređivanje na početku produljenog vremena odmora, a ne za raspoređivanje između dva trajanja letačke dužnosti.
- (6) U pogledu operatora zračnog taksija, trebalo bi dopustiti odstupanje od zahtjeva iz točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) produljenjem najduljeg mogućeg trajanja dužnosti u bilo kojih sedam uzastopnih dana.

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4.⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

- (7) Međutim, radi osiguravanja jednake razine sigurnosti takvo bi se odstupanje smjelo odobriti samo uz određena ograničenja i uvjete. Posebno bi trebalo ograničiti najdulje moguće trajanje dužnosti u bilo kojih sedam uzastopnih dana na 70 sati, dodatni sati smjeli bi se koristiti samo za dužnost predmetnih pilota da izvrše raspoređivanje na početku produljenog vremena odmora, a predmetni operator zračnog taksija trebao bi poduzeti određene mjere za ublažavanje posljedica, prije svega radi sprečavanja, praćenja i otklanjanja rizika koji bi se mogli pojaviti u vezi s produljenjem.
- (8) Osim toga, procjena je pokazala da predviđeno odstupanje ne bi dovelo do diskriminacije tražitelja na temelju nacionalnosti i da je na propisan način uzeta u obzir potreba da ne dođe do narušavanja tržišnog natjecanja, s obzirom prije svega na to da bi odstupanje bilo odobreno neovisno o mjestu poslovnog nastana ili glavnom mjestu poslovanja predmetnog operatora zračnog taksija, da je produljenje ograničeno i da bi se isto odstupanje uz iste uvjete moglo odobriti i drugim operatorima zračnog taksija registriranim u Uniji za obavljanje iste vrste operacija.
- (9) Stoga bi Portugalu trebalo dopustiti da NETJETS-u odobri predviđeno odstupanje o kojem je Komisija obaviještena, uz uvjet da NETJETS poduzme potrebne mjere za ublažavanje posljedica.
- (10) U skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe (EEZ) br. 3922/91 o odluci Komisije prema kojoj država članica može odobriti predloženo odstupanje potrebno je obavijestiti sve države članice koje nakon toga sve imaju pravo primijeniti predmetnu mjeru. Stoga bi ova Odluka trebala biti upućena svim državama članicama, a opis odstupanja i s njim povezani uvjeti trebali bi biti takvi da ostalim državama članicama omogućuju da primijene istu mjeru u istoj situaciji, bez zahtjeva za dodatnu odluku Komisije.
- (11) Mjere predviđene ovom Odlukom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Odstupajući od točke OPS 1.1100 podtočke 1.1. podtočke (b) Priloga III. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3922/91, Portugal može odobriti operatoru zračnog taksija *NETJETS – Transportes Aéreos, S.A.* da produlji na 70 sati najdulje ukupno trajanje dužnosti u bilo kojih sedam uzastopnih dana za dužnost pilota da izvrše raspoređivanje na početku produljenog vremena odmora, uz uvjet da operator poduzme mjere navedene u Prilogu.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Portugalskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 19. travnja 2018.

Za Komisiju
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOG

Predmetni operator mora poduzeti sve mjere navedene u nastavku u odnosu na svoje operacije koje obavlja na temelju odstupanja:

1. integriranje biomatematičkog Sustava za procjenu umora letačke posade (SAFE) ili jednakovrijednog modeliranja rizika od umora u svoje planiranje letova i ograničenja naleta i dužnosti svojih pilota, kako bi se predvidjele i spriječile visoke razine umora;
2. uspostavljanje primjerenih mjerila za rasporede i pragove za potrebe analize sustava rasporeda letačke posade te podnošenje tih mjerila za rasporede i pragova nadležnom tijelu na validaciju;
3. pružanje osposobljavanja za upravljanje umorom svojim pilotima, kako je navedeno u točki ORO.FTL.250 Uredbe Komisije (EU) br. 83/2014 ⁽¹⁾;
4. produljenje tjednog vremena odmora na 72 sata odmora, uključujući dvije lokalne noći;
5. neprekidno praćenje povećanja ukupnog trajanja dužnosti svojih pilota u okviru svojeg sustava upravljanja;
6. neprekidno praćenje vremena potrebnog svojim pilotima za putovanje na radno mjesto, raspoređivanje i put prije i tijekom bloka od sedam uzastopnih dana na dužnosti, kao potencijalnog uzroka kumulativnog umora;
7. neprekidno praćenje i nadzor smještaja svojih pilota kad su daleko od baze, posebno vjerojatnosti da su uspjeli dovoljno kvalitetno i dugo spavati u bloku od sedam uzastopnih dana na dužnosti, prikupljanjem potrebnih podataka od svojih pilota u obliku dnevnika spavanja i ispitivanja subjektivne budnosti;
8. neprekidno analiziranje podataka prikupljenih alatima za prikupljanje podataka kao što je FDM (nadzor podataka o letu), povezivanjem učestalosti događaja s učinkovitošću nadzora i zahtjevima u pogledu interoperabilnosti (SPI) s obzirom na umor;
9. neprekidno analiziranje podataka o rasporedu svojih pilota u odnosu na mjerila za rasporede i pragove koje je validiralo nadležno tijelo u skladu s točkom 2., primjenom Sustava za procjenu umora letačke posade (SAFE) ili jednakovrijednog modeliranja rizika od umora;
10. neprekidno praćenje svih ostalih vidova operacija uz primjenu procjene rizika radi identifikacije bilo kakvih rizika za sigurnost operacija koji bi mogli nastati zbog primjene odstupanja. Takve procjene rizika moraju biti prihvatljive nadležnom tijelu;
11. poduzimanje svih potrebnih mjera za ublažavanje rizika za sigurnost operacija, utvrđenih u mjerama iz točaka od 5. do 10., uključujući integraciju tih potrebnih mjera u planiranje te ograničenja naleta i dužnosti svojih pilota;
12. redovito prosljeđivanje ishoda mjera iz točaka od 5. do 10. nadležnom tijelu te obavješćivanje tog tijela, bez odgode, o bilo kojoj potrebnoj mjeri poduzetoj u skladu s točkom 11.

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) br. 83/2014 od 29. siječnja 2014. o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 28, 31.1.2014., str. 17.).