

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA**NR 139/16/COL****z dnia 28 czerwca 2016 r.****zezwalająca Norwegii na odstępstwo od rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu dla przewoźnika lotniczego Widerøes Flyselskap AS [2016/2014]**

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając akt prawny, o którym mowa w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia EOG,

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, ze zmianami (zwane dalej „aktem”);

dostosowany do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego porozumienia, a w szczególności art. 14 ust. 7 tego aktu,

uwzględniając opinię Komitetu EFTA ds. Transportu wydaną dnia 10 czerwca 2016 r.,

uwzględniając decyzję Urzędu Nadzoru EFTA („Urząd”) 103/13/COL z dnia 13 marca 2013 r. upoważniającą członka kolegium odpowiedzialnego za transport do podejmowania pewnych decyzji i środków (dok. nr 578349),

a także mając na uwadze, co następuje:

Norwegia poinformowała Urząd Nadzoru EFTA i Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) o zamiarze przyznania przewoźnikowi lotniczemu Widerøes Flyselskap AS odstępstwa od przepisów ORO.FTL.210 lit. a) załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ w odniesieniu do maksymalnych łącznych godzin służby wyznaczonych członkom załogi w okresie następujących po sobie 7, 14 i 28 dni, przez zatwierdzenie indywidualnego programu określania czasu lotu dla tego przewoźnika.

Proponowany przez przewoźnika program określania czasu lotu:

Całkowita długość okresów służby wyznaczonych członkowi załogi nie przekracza:

- 1) 70 godzin służby w ciągu dowolnych kolejnych 7 dni w dowolnym okresie 14 dni (zamiast 60 godzin służby);
- 2) 90 godzin służby w ciągu dowolnych kolejnych 14 dni (zamiast 110 godzin służby);
- 3) 180 godzin służby w ciągu dowolnych kolejnych 28 dni (zamiast 190 godzin służby), rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres.

Zaproponowany przez przewoźnika system dyżurów (7 dni roboczych/7 dni wolnych) pilotów i personelu pokładowego wywodzi się z działalności na trasach lotniczych do i z regionalnych portów lotniczych w Norwegii i związany jest z faktem, że członkowie załogi dojeżdżają do bazy ze swojego miejsca zamieszkania.

Urząd – w oparciu o ocenę Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego – stwierdza, że zmiana mogłaby zapewnić poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi bezpieczeństwa osiąganemu dzięki stosowaniu ORO.FTL.210 lit. a) załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, pod warunkiem że obok środków ograniczających ryzyko zaproponowanych przez przewoźnika i określonych w piśmie wystosowanym przez Norwegię dnia 9 grudnia 2015 r., spełnione zostaną warunki określone w załączniku.

Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu EFTA ds. Transportu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Akt wspomniany w pkt 66nf załącznika XIII do Porozumienia EOG (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) ze zmianami) dostosowany do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego porozumienia.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Norwegia może udzielić zezwolenia na odstępstwo od przepisów ORO.FTL.210 lit. a) załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, upoważniające przewoźnika Widerøes Flyselskap AS do stosowania następującego indywidualnego programu określania czasu lotu:

Całkowita długość okresów służby wyznaczonych członkowi załogi nie przekracza:

- (i) 70 godzin służby w ciągu dowolnych kolejnych 7 dni w dowolnym okresie 14 dni;
- (ii) 90 godzin służby w ciągu dowolnych kolejnych 14 dni; oraz
- (iii) 180 godzin służby w ciągu dowolnych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres,

pod warunkiem spełnienia przesłanek określonych w załączniku oraz zastosowania środków ograniczających ryzyko opisanych przez Norwegię w zgłoszeniu z dnia 9 grudnia 2015 r.

Artykuł 2

Wszystkie państwa EFTA mają prawo stosować środki, o których mowa w art. 1, określone w załączniku do niniejszej decyzji, przy uwzględnieniu obowiązku powiadomienia określonego w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Norwegii. Niniejsza decyzja jest autentyczna w języku angielskim.

Artykuł 4

O niniejszej decyzji powiadamia się Norwegię, Islandię i Liechtenstein.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 czerwca 2016 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR
Członek Kolegium

Carsten ZATSCHLER
Dyrektor

—

ZAŁĄCZNIK

WARUNKI ZWIĄZANE ZE STOSOWANIEM ODSTĘPSTWA

- (i) Przewoźnik prowadzi działalność na zasadzie zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zgodnie z przepisami ORO.FTL.120 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz stale monitoruje skuteczność zaproponowanych środków ograniczających ryzyko. Program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia podlega zatwierdzeniu przez norweski urząd lotnictwa cywilnego najpóźniej do dnia 1 stycznia 2017 r.
 - (ii) Przewoźnik musi osiągnąć wyznaczone cele swojego planu realizacji programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, które przedstawił norweskiemu urzędowi lotnictwa cywilnego w swoim wniosku o przyznanie odstępstwa.
 - (iii) Przewoźnik przedstawia norweskiemu urzędowi lotnictwa cywilnego opartą o dane weryfikację zmienionych elementów swojego programu określania czasu lotu (np. godziny zgłaszania się i obowiązki po zakończeniu lotu), w szczególności gdy mają one wpływ na czas odpoczynku.
 - (iv) Przewoźnik uwzględnia monitorowanie tendencji w zakresie zdarzeń z monitorowania danych lotu jako bodziec dla dalszej analizy w aktywnych procesach zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia.
 - (v) Przewoźnik – w ciągu pierwszych 24 miesięcy od zatwierdzenia odstępstwa – powinien wykazać, że stosowany przez niego system zgłaszania zmęczenia zmierza w kierunku bardziej aktywnego systemu. Kolejne etapy oceny systemu zgłaszania zmęczenia opisano w kompleksowym programie nadzoru dla przewoźnika.
 - (vi) Norweski urząd lotnictwa cywilnego będzie – w trakcie pierwszych 24 miesięcy stosowania odstępstwa – dokładnie i stale monitorował, w jaki sposób w procesie zapewnienia bezpieczeństwa programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia rozpoznaje się i łagodzi potencjalne ryzyko wywoływane przez zmęczenie. Następnie skuteczność stosowanego przez przewoźnika programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia będzie monitorowane przez norweski urząd lotnictwa cywilnego w ramach prowadzonego przez niego ciągłego nadzoru.
 - (vii) Norweski urząd lotnictwa cywilnego – w ciągu pierwszych 24 miesięcy od zatwierdzenia odstępstwa – zapewnia przeprowadzenie niezależnej proporcjonalnej naukowej oceny skutków przyznanego odstępstwa. W ramach tej oceny powinien przeanalizować dane dotyczące zmęczenia personelu pokładowego i załogi, pochodzące z co najmniej dwóch obiektywnych źródeł (np. test sprawności psychomotorycznej, aktygrafia) w celu sprawdzenia skuteczności proponowanych środków ograniczających ryzyko. Ocena obejmie co najmniej:
 - skutki kumulacji zmęczenia wynikającego z dużego nakładu pracy z wielu sektorów, oraz
 - wpływ pracy w nadgodzinach na skumulowane zmęczenie w celu przedstawienia wniosków służących określeniu obowiązkowego limitu dla pracy w nadgodzinach.Ocena obejmie skutki przynajmniej czterech następujących po sobie okresów służby i okresów wypoczynku w szczytowych okresach obciążenia pracą, rozpisanych zgodnie ze schematem w ramach odstępstwa, i uwzględni wyniki stosowanego przez przewoźnika programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, a także wszystkie dane naukowe i przepisy dostępne w danym momencie.
 - (viii) Sprawozdanie na temat skutków przyznanego odstępstwa wraz z oceną, o której mowa w pkt (vii), zostanie przedstawione Urzędowi i Agencji nie później niż 2 lata od wprowadzenia odstępstwa.
 - (ix) Urząd Nadzoru EFTA wspomagany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego dokonuje przeglądu przyznanego odstępstwa w świetle wyżej wspomnianego sprawozdania oraz oceny i zastrzega sobie prawo do zmiany, zawieszenia lub odwołania odstępstwa, jeśli na danym etapie uzna to za stosowne w świetle dostępnych dowodów.
-