DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2018/617 DER KOMMISSION

vom 19. April 2018

zur Ermächtigung Portugals, eine Genehmigung zur Abweichung von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) von Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zu erteilen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 2183)

(Nur der portugiesische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ([1]), insbesondere auf Artikel 8 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit Schreiben vom 21. Februar 2017 unterrichtete Portugal die Kommission nach Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 von seiner Absicht, dem Unternehmen NETJETS — Transportes Aéreos, S.A. (im Folgenden „NETJETS“) eine Genehmigung zur Abweichung von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) von Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zu erteilen.

(2) In seiner Mitteilung erläuterte Portugal, dass NETJETS bei der Durchführung von Lufttaxiflügen den Anforderungen von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) in den Fällen nicht nachkommen könne, in denen ein NETJETS-Besatzungsmitglied den siebten aufeinanderfolgenden Tag für den Dienst eingeteilt ist und die in dieser Bestimmung festgelegte kumulative Dienstzeit von 60 Stunden während der Positionierung oder einem anderen Dienst erreicht bzw. bereits überschritten hat. Mit der angestrebten Abweichung würde sich die maximale Gesamtdienstzeit an beliebigen sieben aufeinanderfolgenden Tagen auf 70 Stunden erhöhen.

(3) Portugal führte weiter aus, dass nach der von NETJETS vorgelegten Bewertung der Sicherheitsrisiken sowie der vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen sich in diesem Fall mit anderen Mitteln ein Sicherheitsniveau erreichen ließe, das dem in Anwendung von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) erreichbaren Niveau gleichwertig sei. Portugal legte zudem dar, dass die Genehmigung zur Abweichung dem Unternehmen NETJETS nur unter der Bedingung erteilt werden soll, dass bestimmte Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden, wie sie NETJETS bereits nach Punkt ORO.FTL.120 von Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([2]) ergriffen hat.

(4) Mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit hat die Kommission das Sicherheitsniveau bewertet, das sich aus der angestrebten Abweichung ergäbe. Die Kommission stellte fest, dass unter der Voraussetzung, dass bestimmte Bedingungen erfüllt sind, die Maßnahme aus den nachstehenden Gründen ein dem in Anwendung von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) gleichwertiges Sicherheitsniveau erreichen könne.

(5) Das Unternehmen NETJETS ist ein Lufttaxibetreiber. Die Arbeit der Piloten gestaltet sich daher anders als bei Piloten, die in anderen Bereichen des gewerblichen Luftverkehrs tätig sind. Lufttaxipiloten sind im Durchschnitt einer geringeren Arbeitsbelastung im Sinne kumulativer Flugstunden und aufeinanderfolgender Diensttage ausgesetzt. Die Positionierung von Lufttaxipiloten vor und nach ihrem Dienst ist hingegen sehr viel weiter verbreitet als in anderen Bereichen des gewerblichen Luftverkehrs, wobei in der Regel mehr Zeit für die Bereitschaft in einem Hotel an einem anderen Ort als der Heimatbasis und relativ viele Stunden für das Pendeln und Positionieren aufgewandt werden. Nach einer Dienstzeit mit einem Flug ist das kumulative Ermüdungsniveau jedoch höher als während der Zeit zwischen Flügen. Die angestrebte Abweichung würde nur für die Positionierung von Piloten genutzt, für die im Anschluss daran eine der Erholung dienende verlängerte Ruhezeit beginnt, und nicht für die Positionierung zwischen zwei Flugdienstzeiten.

(6) Lufttaxibetreibern sollte es in Abweichung von den Erfordernissen von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) gestattet werden, die maximale Gesamtdienstzeit an beliebigen sieben aufeinanderfolgenden Tagen zu verlängern.

([1]) ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

(7) Damit ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist, sollte die Genehmigung einer solchen Abweichung jedoch an bestimmte Beschränkungen und Auflagen geknüpft werden. So sollte die maximale Gesamtdienstzeit an beliebigen sieben aufeinanderfolgenden Tagen auf 70 Stunden begrenzt bleiben, wobei die zusätzlichen Stunden nur für die Positionierung der betreffenden Piloten genutzt werden sollten, für die im Anschluss daran eine der Erholung dienende verlängerte Ruhezeit beginnt. Der betreffende Lufttaxibetreiber sollte bestimmte Maßnahmen treffen, die insbesondere darauf ausgerichtet sind, jegliche Risiken, die im Zusammenhang mit der Dienstzeitverlängerung entstehen könnten, zu vermeiden, zu überwachen und zu beheben.

(8) Aus der Bewertung ging zudem hervor, dass die angestrebte Abweichung keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit der Antragsteller nach sich zieht und dass der Notwendigkeit einer Nichtverzerrung des Wettbewerbs gebührend Rechnung getragen wurde, insbesondere da die Abweichung unabhängig vom Ort der Niederlassung oder des Hauptgeschäftssitzes des betreffenden Lufttaxibetreibers genehmigt werden soll, die Ausdehnung der Dienstzeiten begrenzt würde und dieselbe Abweichung unter denselben Auflagen anderen in der Union eingetragenen Lufttaxibetreibern für denselben Luftverkehrsbetrieb genehmigt werden könnte.

(9) Daher sollte Portugal gestattet werden, dem Unternehmen NETJETS die Genehmigung für die der Kommission mitgeteilte Abweichung zu erteilen, sofern NETJETS die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen trifft.

(10) Nach Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 ist ein Beschluss der Kommission, mit dem ein Mitgliedstaat ermächtigt wird, eine Abweichung zu genehmigen, allen Mitgliedstaaten mitzuteilen, die ihrerseits berechtigt wären, die fragliche Maßnahme anzuwenden. Daher sollte dieser Beschluss an alle Mitgliedstaaten gerichtet werden. Die Erläuterung der Abweichung sowie die an sie geknüpften Bedingungen sollten es anderen Mitgliedstaaten ermöglichen, in der gleichen Situation die betreffende Maßnahme ebenfalls anzuwenden, ohne dass ein weiterer Beschluss der Kommission notwendig wäre.

(11) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Luftsicherheitsausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Portugal ist es abweichend von Punkt OPS 1.1100(1.1)(b) von Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 gestattet, dem Lufttaxibetreiber NETJETS — Transportes Aéreos, S.A. unter der Voraussetzung, dass das Unternehmen die im Anhang genannten Maßnahmen ergreift, die Genehmigung zu erteilen, für die Positionierung von Piloten während beliebiger sieben aufeinanderfolgender Tage die maximale Gesamtdienstzeit auf 70 Stunden zu verlängern, in deren Anschluss für die betreffenden Piloten eine der Erholung dienende verlängerte Ruhezeit beginnt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Portugiesische Republik gerichtet.

Brüssel, den 19. April 2018

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

ANHANG

Der unter die Ausnahmeregelung fallende Betreiber muss für seinen Luftverkehrsbetrieb alle folgenden Maßnahmen ergreifen:

1. Er muss die biomathematische SAFE-Bewertung (System for Aircrew Fatigue Evaluation) oder ein gleichwertiges Modell zur Bewertung des Erschöpfungsrisikos in die Flugplanung und die Flug- und Dienstbeschränkungen seiner Piloten integrieren, um Voraussagen über ein hohes Ermüdungsniveau treffen zu können und dieses zu vermeiden.

2. Er muss für die Analyse der Dienstpläne der Flugbesatzung geeignete Planungs- und Schwellenwerte festlegen und der zuständigen Behörde zur Validierung vorlegen.

3. Er muss seinen Piloten die in Punkt ORO.FTL.250 der Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission ([1]) genannten Schulungen im Bereich Ermüdungsmanagement anbieten.

4. Er muss die wöchentliche Ruhezeit, die zwei Ortsnächte umfasst, auf 72 Stunden verlängern.

5. Im Rahmen seines Managementsystems muss er die Verlängerung der Gesamtdienstzeit seiner Piloten fortlaufend überwachen.

6. Er muss als potenzielle Ursache für kumulative Ermüdung die Zeit fortlaufend überwachen, die seine Piloten vor und während eines Blocks von sieben aufeinanderfolgenden Diensttagen für das Pendeln, das Positionieren und Reisen benötigen.

7. Er muss von seinen Piloten die notwendigen Daten in Form von Schlaftagebüchern und subjektiven Befragungen zur Wachsamkeit einholen, um die Unterbringung der Piloten außerhalb der Heimatbasis fortlaufend insbesondere im Hinblick darauf überwachen und kontrollieren zu können, inwieweit sie während eines Blocks von sieben aufeinanderfolgenden Diensttagen qualitativ und quantitativ genügend Schlaf erhalten.

8. Er muss die mithilfe von Datenerhebungswerkzeugen wie der Flugdatenüberwachung (FDM) erhobenen Daten fortlaufend analysieren und dabei die Häufigkeit von Ereignissen mit den Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung in Beziehung setzen.

9. Er muss die Flugpläne seiner Piloten anhand der von der zuständigen Behörde nach Punkt 2 validierten Zeit- und Schwellenwerte mithilfe der SAFE-Bewertung oder eines gleichwertigen Modells zur Bewertung des Erschöpfungsrisikos fortlaufend analysieren.

10. Er muss alle anderen Aspekte des Flugbetriebs auf der Grundlage einer Risikobewertung fortlaufend im Hinblick darauf überwachen, Risiken für den sicheren Flugbetrieb, die sich aus der Umsetzung der Abweichung ergeben könnten, zu erkennen. Eine solche Risikobewertung muss von der zuständigen Behörde akzeptiert werden.

11. Er muss alle Maßnahmen ergreifen, die zur Minderung aller mittels der Maßnahmen in den Punkten 5 bis 10 festgestellten Risiken für die Sicherheit des Flugbetriebs notwendig sind, darunter auch solche Maßnahmen, die für die Planung der Flug- und Dienstzeitbeschränkungen seiner Piloten erforderlich sind.

12. Er muss die Ergebnisse der in den Punkten 5 bis 10 genannten Maßnahmen der zuständigen Behörde regelmäßig vorlegen und diese Behörde unmittelbar über jede Maßnahme unterrichten, die er erforderlichenfalls nach Punkt 11 ergriffen hat.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission vom 29. Januar 2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 28 vom 31.1.2014, S. 17).