

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/1042

z dnia 23 lipca 2018 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 odnośnie do wymagań technicznych i procedur administracyjnych dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej, a także systematycznych i losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej załogi lotniczej i personelu pokładowego, oraz odnośnie do wyposażenia nowo wyprodukowanych samolotów z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg posiadających homologację na przewóz od sześciu do dziewięciu pasażerów w zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5 oraz art. 10 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów i śmigłowców, z uwzględnieniem inspekcji na płycie statków powietrznych operatorów znajdujących się pod nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo członkowskie lub państwo trzecie, kiedy znajdują się one na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu. W rozporządzeniu przewidziano również, że członkowie personelu pokładowego nie mogą wykonywać czynności na pokładzie statku powietrznego, znajdując się pod wpływem substancji psychoaktywnych bądź będąc niezdolnymi do służby z powodu urazu ciała, przemęczenia, zażywania leków lub z innego podobnego powodu.
- (2) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) określiła szereg ryzyk dla bezpieczeństwa i wydała zalecenia mające na celu ich ograniczenie. Wdrożenie niektórych z tych zaleceń wymaga zmian regulacyjnych w odniesieniu do testów psychologicznych załogi lotniczej przed rozpoczęciem lotów liniowych, wdrożenia programu wsparcia dla załogi lotniczej, wykonywania przez państwa członkowskie losowych badań na obecność alkoholu u członków załóg lotniczych i personelu pokładowego, a także systematycznych badań na obecność substancji psychoaktywnych u członków załóg lotniczych i personelu pokładowego przez operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze.
- (3) Odnośnie do badań na obecność substancji psychoaktywnych należy uwzględnić Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654) (instrukcja dotycząca problematycznego stosowania substancji w miejscach pracy związanych z lotnictwem) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (4) W obecnym programie kontroli na płycie, o którym mowa w podczęści RAMP załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, ustanowiono już ramy systematycznych, strukturalnych i opartych na analizie ryzyka kontroli operatorów, zawierające szeroko zakrojone przepisy i zabezpieczenia dotyczące, między innymi, ochrony danych, szkoleń inspektorów, pobierania próbek na podstawie oceny ryzyka, zatrzymań statku powietrznego, i zapobiegania zbędnym opóźnieniom. Należy zatem stosować te solidnie ugruntowane ramy przy przeprowadzaniu badań poziomu alkoholu u członków załóg lotniczych i personelu pokładowego. Członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego, który odmówi współpracy w trakcie badań, lub wynik badania którego wykaże, że znajduje się pod wpływem substancji psychoaktywnych, należy odsunąć od pełnienia służby.
- (5) W niektórych państwach członkowskich losowe badania poziomu substancji psychoaktywnych są już wykonywane przez urzędników innych niż wymienieni w podczęści RAMP załącznika II. Państwa członkowskie powinny zatem, pod pewnymi warunkami, mieć możliwość wykonywania badań na obecność alkoholu u członków załogi lotniczej i personelu pokładowego poza strukturą programu inspekcji na płycie określoną w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 13.3.2008, s. 1.

⁽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).

- (6) Państwa członkowskie powinny również uzyskać możliwość przeprowadzania dodatkowych badań na obecność substancji psychoaktywnych innych niż alkohol.
- (7) ICAO zaleca w częściach I i II załącznika 6 do konwencji chicagowskiej, aby samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nieprzekraczającej 5 700 kg i o maksymalnej operacyjnej konfiguracji od sześciu do dziewięciu miejsc pasażerskich były wyposażone w system ostrzegania o bliskości ziemi.
- (8) W celu ujednoczenia z normami i zalecanymi praktykami ICAO oraz w celu zmniejszenia ryzyka zderzenia z naturalnymi przeszkodami należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opiniach nr 14/2016 i nr 15/2016 wydanych przez agencję zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Inspekcje na płycie

1. Inspekcje na płycie statków powietrznych operatorów znajdujących się pod nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo członkowskie lub państwo trzecie przeprowadza się zgodnie z podczęścią RAMP załącznika II.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do operatorów znajdujących się pod ich nadzorem, a także w odniesieniu do operatorów podlegających nadzorowi innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego przeprowadzono badania na obecność alkoholu u członków załogi lotniczej i personelu pokładowego. Badania takie wykonują inspektorzy ds. inspekcji na płycie w ramach struktury programu inspekcji na płycie określonej w podczęści RAMP załącznika II.
3. W drodze odstępstwa od ust. 2 państwa członkowskie mogą zapewnić wykonanie badań na obecność alkoholu u członków załogi lotniczej i personelu pokładowego przez innych upoważnionych urzędników i poza strukturą programu inspekcji na płycie określonego w podczęści RAMP załącznika II, pod warunkiem że badania na obecność alkoholu służą tym samym celom i są zgodne z tymi samymi zasadami co badania przeprowadzane w ramach podczęści RAMP załącznika II. Wyniki takich badań na obecność alkoholu wprowadza się do centralnej bazy danych zgodnie z ARO.RAMP.145 lit. b).
4. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać dodatkowe badania na obecność substancji psychoaktywnych innych niż alkohol. W takim przypadku państwo członkowskie powiadamia Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego («agencja») i Komisję.”;

- 2) art. 9b otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9b

Ocena

1. Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku zawartych w załącznikach II i III. Nie później niż dnia 18 lutego 2019 r. agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

We wspomnianej ocenie wykorzystuje się wiedzę naukową i opiera się ją na danych operacyjnych gromadzonych, z pomocą państw członkowskich, długofalowo po rozpoczęciu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Ocena dotyczy wpływu, jaki na czujność załogi lotniczej mają co najmniej następujące czynniki:

- a) pełnienie służby przez ponad 13 godzin w najkorzystniejszej porze doby;
- b) pełnienie służby przez ponad 10 godzin w mniej korzystnej porze doby;
- c) pełnienie służby przez ponad 11 godzin przez członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania;

- d) pełnienie służby na dużej liczbie odcinków (więcej niż 6);
- e) pozostawanie w gotowości do służby, np. pełnienie dyżuru lub pozostawanie w rezerwie, poprzedzające służbę podczas lotu; oraz
- f) grafiki zakłócające.

2. Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej i systematycznych oraz losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej członków załogi lotniczej i personelu pokładowego określonych w załącznikach II i IV. Nie później niż do dnia 14 sierpnia 2022 r. agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

Ocena ta obejmuje odpowiednią wiedzę fachową i opiera się na danych długoterminowych zgromadzonych z pomocą państw członkowskich i agencji.”;

- 3) w załącznikach I, II, IV, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 14 sierpnia 2020 r.

Jednak pkt 3 lit. f) i pkt 6 lit. b) załącznika stosuje się od dnia 14 sierpnia 2018 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 lipca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, IV, VI, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 78a w brzmieniu:

„78a) »Nadużywanie substancji« oznacza stosowanie jednej lub większej liczby substancji psychoaktywnych przez załogę lotniczą, członków personelu pokładowego lub innych członków personelu, od którego zależy bezpieczeństwo, w sposób, który:

- a) stanowi bezpośrednie zagrożenie dla używającej ich osoby lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych osób; lub
- b) wywołuje lub pogłębia problemy lub zaburzenia o charakterze zawodowym, społecznym, umysłowym, psychicznym lub fizycznym.”;

b) dodaje się pkt 98a w brzmieniu:

„98a) »Substancja psychoaktywna« oznacza alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę, inne psychostymulanty, substancje halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kawy i tytoniu.”;

c) dodaje się pkt 105a w brzmieniu:

„105a) »Personel, od którego zależy bezpieczeństwo« oznacza osoby mogące zagrozić bezpieczeństwu lotniczemu, jeżeli niewłaściwie wykonują swoje obowiązki i funkcje, w tym członków załogi lotniczej i personelu pokładowego, personelu obsługi statków powietrznych i kontrolerów ruchu lotniczego.”;

2) w załączniku II (część ARO) wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt ARO.RAMP.106 w brzmieniu:

„AR0.RAMP.106 Badania na obecność alkoholu

- a) Właściwy organ wykonuje badania na obecność alkoholu u członków załóg lotniczych i personelu pokładowego.
- b) Agencja przedkłada właściwym organom wykaz operatorów unijnych i z państw trzecich na potrzeby wyznaczenia priorytetów w zakresie badań na obecność alkoholu w ramach programu inspekcji na płycie zgodnie z ARO.RAMP.105 w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez agencję, z uwzględnieniem solidności i skuteczności obowiązujących programów badań na obecność substancji psychoaktywnych.
- c) Wybierając operatorów do badań na obecność alkoholu u załogi lotniczej i personelu pokładowego, właściwy organ korzysta z wykazu ustanowionego zgodnie z lit. b).
- d) Za każdym razem gdy dane dotyczące badań na obecność alkoholu są wprowadzane do centralnej bazy danych zgodnie z ARO.RAMP.145 lit. b), właściwy organ zapewnia usunięcie danych osobowych danego członka załogi.
- e) W przypadku uzasadnionego powodu lub podejrzenia badania na obecność alkoholu można wykonywać w dowolnym momencie.
- f) W metodach badań na obecność alkoholu należy uwzględnić uznane normy jakości zapewniające dokładne wyniki badań.
- g) Członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego, który odmówi współpracy w trakcie badań, lub pozytywny wynik badania którego wykaże, że znajduje się pod wpływem alkoholu, należy odsunąć od pełnienia służby.”;

3) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt CAT.GEN.MPA.100 lit. c) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pod wpływem substancji psychoaktywnych bądź będąc niezdolnym do służby z powodu urazu, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu.”;

b) pkt CAT.GEN.MPA.170 otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.170 Substancje psychoaktywne

- a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by na pokład statku powietrznego nie weszła ani nie przebywała na nim żadna osoba będąca pod wpływem substancji psychoaktywnych w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie.

- b) W celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie operator opracowuje i wdraża strategię zapobiegania nadużywaniu substancji psychoaktywnych przez podlegających jego kontroli członków załóg lotniczych i personelu pokładowego oraz personelu, od którego zależy bezpieczeństwo, i wykrywania go.
 - c) Bez uszczerbku dla obowiązujących krajowych przepisów dotyczących ochrony danych w zakresie poddawania osób fizycznych badaniom operator opracowuje i wdraża obiektywną przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę do celów zapobiegania nadużywaniu substancji psychoaktywnych przez członków załóg lotniczych i personelu pokładowego oraz personel, od którego zależy bezpieczeństwo, i wykrywania go.
 - d) W przypadku potwierdzonego dodatniego wyniku badania, operator powiadamia swój właściwy organ oraz organ odpowiedzialny za przedmiotowy personel, np. konsultanta medycznego władzy uprawnionej do licencjonowania.”;
- c) pkt CAT.GEN.MPA.175 otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.175 Zagrożenia dla bezpieczeństwa

- a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania, rozmysłu lub lekkomyślności działanie lub zaniechanie działania:
 - 1) nie naraża na niebezpieczeństwo statku powietrznego ani znajdujących się na jego pokładzie osób; ani
 - 2) nie powoduje narażenia ani nie przyzwala na narażenie osób ani mienia na niebezpieczeństwo ze strony statku powietrznego.
 - b) Operator zapewnia, że przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych załoga lotnicza przeszła testy psychologiczne w celu:
 - 1) określenia cech psychicznych i predyspozycji załogi lotniczej do środowiska pracy; oraz
 - 2) zmniejszenia prawdopodobieństwa negatywnego wpływu na bezpieczną eksploatację statku powietrznego.
 - c) Biorąc pod uwagę wielkość, charakter i złożoność działań operatora, zamiast testów psychologicznych, o których mowa w lit. b), operator może sam przeprowadzić ocenę cech psychicznych i predyspozycji załogi lotniczej.”;
- d) dodaje się pkt CAT.GEN.MPA.215 w brzmieniu:

„CAT.GEN.MPA.215 Program wsparcia

- a) Operator umożliwia, ułatwia i zapewnia dostęp do proaktywnego i pozbawionego sankcji programu wsparcia, który wspomaga i wesprze załogę lotniczą w zakresie rozpoznania, radzenia sobie z i przezwyciężenia wszelkich problemów, które mogą mieć negatywny wpływ na jej zdolność do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji. Taki dostęp należy zapewnić wszystkim członkom załogi lotniczej.
 - b) Bez uszczerbku dla obowiązujących krajowych przepisów dotyczących ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnego przepływu takich danych, ochrona poufności danych stanowi warunek wstępny skutecznego programu wsparcia, ponieważ zachęca do korzystania z takiego programu i zapewnia jego integralność.”;
- e) pkt CAT.GEN.NMPA.100 lit. b) ppkt 1) otrzymuje brzmienie:

„(1) pod wpływem substancji psychoaktywnych bądź będąc niezdolnym do służby z powodu urazu, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu;”;

- f) w pkt CAT.IDE.A.150 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Samoloty z napędem turbinowym, w przypadku których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2019 r., o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji od sześciu do dziewięciu miejsc pasażerskich muszą być wyposażone w system TAWS spełniający wymagania dotyczące wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem.”;

- 4) w załączniku VI (część NCC) wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt NCC.GEN.105 lit. e) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.”;

- 5) w załączniku VII (część NCO) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt NCO.SPEC.115 lit. e) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.”;
- 6) w załączniku VIII (część SPO) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt SPO.GEN.105 lit. e) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.”;
- b) pkt SPO.IDE.A.130 otrzymuje brzmienie:
- „SPO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)
- a) Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub z MOPSC większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:
- 1) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.;
lub
- 2) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy nie później niż w dniu 1 stycznia 2011 r.
- b) Wykorzystywane do operacji zarobkowych samoloty z napędem turbinowym, których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2019 r., o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji od sześciu do dziewięciu miejsc pasażerskich muszą być wyposażone w system TAWS spełniający wymagania dotyczące wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem.”.
-