

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2018/1042 VAN DE COMMISSIE

van 23 juli 2018

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 voor wat betreft de technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de invoering van ondersteuningsprogramma's, psychologische beoordelingen van cockpitbemanningsleden en systematische en willekeurige tests op psychoactieve stoffen, teneinde de medische geschiktheid van cockpit- en cabinebemanningsleden te garanderen en voor wat betreft de uitrusting van nieuwe vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van hoogstens 5 700 kg die in staat zijn zes tot negen passagiers te vervoeren, met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG ⁽¹⁾, en met name artikel 7, lid 6, artikel 8, lid 5, en artikel 10, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ⁽²⁾ zijn gedetailleerde regels vastgesteld voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen en helikopters, met inbegrip van platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten die onder het veiligheidstoezicht van een andere lidstaat of een derde land staan, wanneer zij zich bevinden op luchtvaartterreinen op het grondgebied waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn. In die verordening is ook bepaald dat bemanningsleden geen taken aan boord van een luchtvaartuig mogen uitvoeren wanneer zij onder invloed verkeren van psychoactieve stoffen of wanneer zij onbekwaam zijn om hun werkzaamheden te verrichten wegens verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke redenen.
- (2) Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”) heeft een aantal veiligheidsrisico's geïdentificeerd en aanbevelingen gedaan om deze risico's te beperken. Om sommige van deze aanbevelingen ten uitvoer te kunnen leggen, zijn wijzigingen nodig in de regelgeving met betrekking tot de psychologische beoordeling die cockpitbemanningsleden moeten ondergaan vóór zij mogen beginnen met het uitvoeren van lijnvluchten, de tenuitvoerlegging van een ondersteuningsprogramma voor cockpitbemanningsleden, de uitvoering van willekeurige alcoholtests bij cockpit- en cabinebemanningsleden door lidstaten, en de uitvoering van systematische tests op psychoactieve stoffen bij cockpit- en cabinebemanningsleden door commerciële luchtvervoersondernemingen.
- (3) Met betrekking tot tests op psychoactieve stoffen moet rekening worden gehouden met de Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).
- (4) Het bestaande programma voor platforminspecties dat vermeld is in subdeel RAMP van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012 voorziet reeds in een kader voor systematische, gestructureerde en risico gebaseerde inspecties van exploitanten en bevat uitgebreide voorschriften en garanties op het gebied van, onder meer, gegevensbescherming, de opleiding van inspecteurs, steekproeven op basis van risicoanalyses, het aan de grond houden van luchtvaartuigen en het voorkomen van onnodige vertragingen. Het is dan ook passend dit gevestigde kader toe te passen voor het uitvoeren van alcoholtests van cockpit- en cabinebemanningsleden. Een cockpit- en cabinebemanninglid die weigert mee te werken tijdens tests of die positief heeft getest op psychoactieve stoffen, wordt van zijn taken ontheven.
- (5) In sommige lidstaten worden willekeurige tests op psychoactieve stoffen reeds uitgevoerd door andere functionarissen dan die welke daartoe gemachtigd zijn uit hoofde van subdeel RAMP van bijlage II. Het moet dan ook mogelijk zijn voor de lidstaten om in bepaalde omstandigheden alcoholtests van cockpit- en cabinebemanningsleden uit te voeren buiten het kader van het platforminspectieprogramma van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

⁽¹⁾ PB L 79 van 13.3.2008, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

- (6) De lidstaten moeten ook de mogelijkheid krijgen om aanvullende tests uit te voeren op de aanwezigheid van andere psychoactieve stoffen dan alcohol.
- (7) In bijlage 6, delen I en II, bij het Verdrag van Chicago beveelt de ICAO aan dat vliegtuigen met schroefturbine-motoren met een gecertificeerde maximale startmassa (MCTOM) van hoogstens 5 700 kg en een maximale operationele passagiersconfiguratie tussen zes en negen, worden uitgerust met een grondnaderingswaarschuwingssysteem.
- (8) Verordening (EU) nr. 965/2012 moet dienovereenkomstig worden aangepast om ze in overeenstemming te brengen met de normen en aanbevolen praktijken van de ICAO en om het risico op „controlled flights into terrain” te voorkomen.
- (9) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn gebaseerd op adviezen nr. 14/2016 en nr. 15/2016 die het Agentschap heeft opgesteld overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (10) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 4 wordt vervangen door:

„Artikel 4

Platforminspecties

1. Platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten die onder het veiligheidstoezicht van een andere lidstaat of een derde land staan, worden uitgevoerd overeenkomstig subdeel RAMP van bijlage II.
2. De lidstaten zien erop toe dat zowel de cockpit- en cabinebemanningsleden van de exploitanten die onder hun eigen toezicht staan, als die van exploitanten die onder het toezicht van een andere lidstaat of een derde land staan op alcohol worden getest. Deze tests worden uitgevoerd door platforminspecteurs in het kader van het platforminspectieprogramma van subdeel RAMP van bijlage II.
3. Bij wijze van uitzondering op lid 2 mogen de lidstaten de alcoholtests van cockpit- en cabinebemanningsleden laten uitvoeren door andere inspecteurs, buiten het kader van het platforminspectieprogramma van subdeel RAMP van bijlage II, voor zover de alcoholtests dezelfde doelstellingen hebben en aan dezelfde beginselen voldoen als de tests die worden uitgevoerd in het kader van Subdeel RAMP van bijlage II. De resultaten van de alcoholtests worden opgeslagen in een centrale gegevensbank, overeenkomstig punt b) van ARO.RAMP.145.
4. De lidstaten mogen aanvullende tests uitvoeren op andere psychoactieve stoffen dan alcohol. In dat geval stelt de lidstaat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”) en de Commissie daarvan in kennis.”.

- 2) Artikel 9 ter wordt vervangen door:

„Artikel 9 ter

Monitoring

1. Het Agentschap monitort ononderbroken de doelmatigheid van de in de bijlagen II en III opgenomen bepalingen inzake de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen. Uiterlijk op 18 februari 2019 stelt het Agentschap een eerste verslag op over de resultaten van die monitoring.

Die monitoring gebeurt op basis van wetenschappelijke kennis en op basis van operationele gegevens die, met behulp van de lidstaten, over een langere periode vanaf de datum van toepassing van deze verordening zijn verzameld.

Bij de monitoring wordt nagegaan in hoeverre ten minste de volgende factoren de alertheid van het boordpersoneel beïnvloeden:

- a) diensten van meer dan 13 uur tijdens de gunstigste perioden van de dag;
- b) diensten van meer dan 10 uur tijdens minder gunstige perioden van de dag;
- c) diensten van meer dan 11 uur voor bemanningsleden die zich in een onbekende staat van acclimatisatie bevinden;

- d) diensten die een groot aantal vluchten (meer dan 6) omvatten;
- e) wachtdiensten, zoals paraatheids- of reservendiensten, gevolgd door vluchtdiensten, en
- f) ontregelende arbeidsroosters.

2. Het Agentschap monitort ononderbroken de doelmatigheid van de bepalingen inzake ondersteuningsprogramma's, psychologische beoordelingen van cockpit- en cabinebemanningsleden en systematische en willekeurige tests op psychoactieve stoffen teneinde de medische geschiktheid van cockpit- en cabinebemanningsleden te garanderen, zoals uiteengezet in de bijlagen II en IV. Uiterlijk op 14 augustus 2022 stelt het Agentschap een eerste verslag op over de resultaten van deze monitoring.

Die monitoring gebeurt op basis van relevante kennis en op basis van gegevens die, met behulp van de lidstaten en het Agentschap, over een langere periode zijn verzameld.”;

- 3) De bijlagen I, II, IV, VI, VII en VIII worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 14 augustus 2020.

Punt 3, onder f), en punt 6, onder b), van de bijlagen zijn echter van toepassing met ingang van 14 augustus 2018.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 23 juli 2018.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

Bijlagen I, II, IV, VI, VII en VIII bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt 78 bis wordt ingevoegd:

„78 bis „misbruik van stoffen”: het gebruik van een of meer psychoactieve stoffen door de cockpitbemanning, boordpersoneel en ander veiligheidsgevoelig personeel op zodanige wijze dat dit:

- a) een rechtstreeks gevaar vormt voor de gebruiker of het leven, de gezondheid of het welzijn van anderen; en/of
- b) beroepsgebonden, sociale, mentale of fysieke problemen of aandoeningen veroorzaakt of verergert;”;

b) het volgende punt 98 bis wordt ingevoegd:

„98 bis „psychoactieve stoffen”: alcohol, opioïden, cannabinoïden, sedativa en hypnotica, cocaïne, andere psycho-stimulantia, hallucinogene middelen en vluchtige oplosmiddelen, met uitzondering van koffie en tabak;”

c) het volgende punt 105 bis wordt ingevoegd:

„105 bis „veiligheidsgevoelig personeel”: personen die de luchtvaartveiligheid in gevaar kunnen brengen als ze hun taken en functies niet goed uitvoeren, waaronder leden van de cockpitbemanning en het boordpersoneel, onderhoudspersoneel van luchtvaartuigen en luchtverkeersleiders;”.

2) Bijlage II (deel-ARO) wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt ARO.RAMP.106 wordt toegevoegd:

„ARO.RAMP.106 Alcoholtests

- a) De bevoegde autoriteit voert alcoholtests uit bij de cockpitbemanning en het cabinepersoneel.
- b) Het Agentschap verstrekt de bevoegde autoriteiten een lijst van exploitanten uit de Unie en uit derde landen die prioriteit moeten krijgen bij het uitvoeren van alcoholtests in het kader van het programma voor platforminspecties overeenkomstig ARO.RAMP.105; dit gebeurt op basis van een door het Agentschap uitgevoerde risico-beoordeling, waarbij rekening wordt gehouden met de robuustheid en effectiviteit van de bestaande programma's voor test op psychoactieve stoffen.
- c) De bevoegde autoriteit gebruikt de onder b) vermelde lijst om exploitanten te selecteren voor het uitvoeren van alcoholtests bij de cockpitbemanning en het cabinepersoneel.
- d) Wanneer gegevens betreffende alcoholtests worden opgenomen in de centrale gegevensbank overeenkomstig punt b) van ARO.RAMP.145, ziet de bevoegde autoriteiten erop toe dat de persoonsgegevens van het bemanningslid in kwestie niet in die gegevens worden vermeld.
- e) Alcoholtests kunnen op elk ogenblik worden uitgevoerd, als daar gegronde redenen of vermoedens voor bestaan.
- f) De methode voor het uitvoeren van de alcoholtests volgt erkende kwaliteitsnormen die nauwkeurige testresultaten garanderen.
- g) Een lid van de cockpit- of cabinebemanning dat weigert mee te werken tijdens tests of waarvan is vastgesteld dat het onder invloed van alcohol verkeert na een positieve test, mag zijn of haar taken niet voortzetten.”.

3) Bijlage IV (deel-CAT) wordt als volgt gewijzigd:

a) in CAT.GEN.MPA.100, onder c), wordt punt 1) vervangen door:

„1) wanneer zij onder invloed verkeren van psychoactieve middelen of wanneer zij onbekwaam zijn om hun werkzaamheden te verrichten wegens verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke redenen;”;

b) CAT.GEN.MPA.170 wordt vervangen door:

„CAT.GEN.MPA.170 Psychoactieve stoffen

- a) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand zich in een luchtvaartuig begeeft of bevindt die zodanig onder invloed van psychoactieve stoffen verkeert, dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kan komen.

- b) De exploitant zorgt voor de opstelling en uitvoering van een beleid inzake de preventie en detectie van misbruik van psychoactieve stoffen door leden van de cockpitbemanning en het boordpersoneel en door ander veiligheidsgevoelig personeel dat onder zijn rechtstreekse controle staat, teneinde te garanderen dat de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden niet in gevaar komt.
 - c) Onverminderd de toepasselijke nationale wetgeving inzake gegevensbescherming in het kader van het tests van individuele personen, zorgt de exploitant voor de opstelling en toepassing van een objectieve, transparante en niet-discriminerende procedure voor de preventie en detectie van misbruik van psychoactieve stoffen door leden van de cockpitbemanning en het boordpersoneel en door ander veiligheidsgevoelig personeel.
 - d) In het geval van bevestigde positieve testresultaten stelt de exploitant zijn bevoegde autoriteit en de autoriteit die verantwoordelijk is voor het betrokken personeel, zoals een medische beoordelaar van de vergunningverlenende autoriteit, daarvan in kennis.”;
- c) CAT.GEN.MPA.175 wordt vervangen door:

„CAT.GEN.MPA.175 In gevaar brengen van de veiligheid

- a) De exploitant dient alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat niemand dusdanig roekeloos, doelbewust of onachtzaam handelt of nalaat te handelen, dat:
 - 1. een luchtvaartuig of een daarin aanwezige persoon in gevaar wordt gebracht; of
 - 2. dit ertoe leidt of niet verhindert dat een persoon of goed door een luchtvaartuig in gevaar wordt gebracht.
 - b) De exploitant ziet erop toe dat de cockpitbemanning een psychologische keuring heeft ondergaan alvorens lijnvluchten uit te voeren, teneinde:
 - 1. de psychologische kenmerken van de leden van de cockpitbemanning te identificeren en na te gaan of zij geschikt zijn voor de werkomgeving; en
 - 2. de kans op negatieve gevolgen voor de veilige exploitatie van het luchtvaartuig te beperken.
 - c) Gezien de omvang, kenmerken en complexiteit van de activiteiten van de activiteiten van een exploitant, mag een exploitant de onder b) vermelde psychologische keuring vervangen door een interne beoordeling van de psychologische kenmerken en geschiktheid van cockpitbemanningsleden.”;
- d) het volgende punt CAT.GEN.MPA.215 wordt toegevoegd:

„CAT.GEN.MPA.215 Ondersteuningsprogramma

- a) De exploitant zorgt voor gemakkelijke toegang tot een proactief en niet-bestrafrend ondersteuningsprogramma dat de cockpitbemanning helpt bij het herkennen, bestrijden en overwinnen van problemen die hun vermogen kunnen aantasten om de aan hun vergunning verbonden rechten veilig uit te oefenen. Alle cockpitbemanningsleden moeten toegang krijgen tot het programma.
 - b) Onverminderd de toepasselijke nationale wetgeving inzake gegevensbescherming bij de verwerking van persoonsgegevens en inzake het vrije verkeer van die gegevens, is de bescherming van de vertrouwelijkheid van gegevens een voorwaarde voor een effectief ondersteuningsprogramma, aangezien dit het gebruik van het programma aanmoedigt en de integriteit ervan garandeert.”;
- e) in CAT.GEN.NMPA.100, onder b), wordt punt 1 vervangen door:
- „1. wanneer zij onder invloed verkeren van psychoactieve middelen of wanneer zij onbekwaam zijn om hun werkzaamheden te verrichten wegens verwondingen, vermoeidheid, medicatie, ziekte of soortgelijke redenen.”;
- f) Aan punt CAT.IDE.A.150 wordt het volgende punt c) toegevoegd:
- „c) Vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van hoogstens 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van zes tot negen, waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2019, dienen te zijn uitgerust met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem dat voldoet aan de eisen voor klasse B-uitrusting, zoals vermeld in een aanvaardbare norm.”.
- 4) Bijlage VI (Deel-NCC) wordt als volgt gewijzigd:
- a) in punt NCC.GEN.105, onder e), wordt punt 2 vervangen door:

„2. als zij onder invloed van psychoactieve stoffen verkeren of om andere redenen, zoals vermeld in punt 7.g van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.”.

- 5) Bijlage VII (deel-NCO) wordt als volgt gewijzigd:
- a) in punt NCO.SPEC.115, onder e), wordt punt 2 vervangen door:
- „2. als zij onder invloed van psychoactieve stoffen verkeren of om andere redenen, zoals vermeld in punt 7.g van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.”.
- 6) Bijlage VIII (deel-SPO) wordt als volgt gewijzigd:
- a) in punt SPO.GEN.105, onder e), wordt punt 2 vervangen door:
- „2. als zij onder invloed van psychoactieve stoffen verkeren of om andere redenen, zoals vermeld in punt 7.g van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.”;
- b) SPO.IDE.A.130 wordt vervangen door:
- „SPO.IDE.A.130 Terreinvermijdings- en waarschuwingssysteem (TAWS)
- a) Vliegtuigen met schroefturbinemotoren met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen personen worden uitgerust met een TAWS dat voldoet aan de eisen voor:
1. klasse A-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2011; of
 2. klasse B-uitrusting, als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of vóór 1 januari 2011.
- b) Wanneer zij voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt, dienen vliegtuigen met schroefturbine-motoren met een gecertificeerde maximale startmassa van hoogstens 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van zes tot negen, waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2019, te zijn uitgerust met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem dat voldoet aan de eisen voor klasse B-uitrusting, zoals vermeld in een aanvaardbare norm.”.
-