

# REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) 2018/1042 DA COMISSÃO

de 23 de julho de 2018

**que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita aos requisitos técnicos e aos procedimentos administrativos aplicáveis à introdução de programas de apoio, à avaliação psicológica da tripulação de voo, bem como à realização de testes sistemáticos e aleatórios para despistagem de substâncias psicoativas para garantir a aptidão médica dos tripulantes de voo e de cabina, e no que respeita à instalação de um sistema de percepção e aviso do terreno em aviões de turbina recentemente fabricados com massa máxima certificada à descolagem inferior a 5 700 kg, autorizados a transportar seis a nove passageiros**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 6, o artigo 8.º, n.º 5, e o artigo 10.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo comercial com aviões e helicópteros, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado-Membro ou de um país terceiro, quando da aterragem em aeródromos localizados no território abrangido pelas disposições do Tratado. Este regulamento prevê igualmente que os tripulantes não podem desempenhar funções a bordo de uma aeronave se estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou incapacitados devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas similares.
- (2) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») identificou um certo número de riscos para a segurança e formulou recomendações para atenuar esses riscos. A aplicação de algumas dessas recomendações exige alterações regulamentares no que respeita à avaliação psicológica da tripulação de voo antes de iniciar voos de linha, à aplicação de um programa de apoio para a tripulação de voo, bem como à realização de testes de alcoolemia aleatórios aos tripulantes de voo e de cabina por parte dos Estados-Membros, e de testes sistemáticos para despistagem de substâncias psicoativas aos tripulantes de voo e de cabina por parte dos operadores de transporte aéreo comercial.
- (3) No que diz respeito aos testes para despistagem de substâncias psicoativas, deve ser tido em conta o Manual sobre a prevenção da utilização problemática de substâncias no local de trabalho na aviação («Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace», Doc 9654) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (4) O programa em vigor de inspeções na plataforma de estacionamento a que se refere a subparte RAMP do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012 já estabelece um quadro para uma inspeção dos operadores sistemática, estruturada e baseada no risco. Este quadro inclui um conjunto abrangente de disposições e garantias para, nomeadamente, a proteção de dados, a formação de inspetores, a amostragem baseada nos riscos, a imobilização de aeronaves e a prevenção de atrasos desnecessários. É, por conseguinte, adequado aplicar este quadro bem estabelecido à realização de testes de alcoolemia aos tripulantes de voo e de cabina. Um tripulante de voo ou de cabina que se recuse a cooperar durante os testes ou que tenha sido identificado como estando sob a influência de substâncias psicoativas na sequência de um teste positivo confirmado tem de ser suspenso do exercício das suas funções.
- (5) Nalguns Estados-Membros, já são realizados testes aleatórios para despistagem de substâncias psicoativas por outros agentes que não os autorizados ao abrigo da subparte RAMP do anexo II. Assim, os Estados-Membros deveriam ter a possibilidade, em determinadas condições, de realizar testes de alcoolemia aos tripulantes de voo e de cabina fora do quadro do programa de inspeções na plataforma de estacionamento previsto no anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 13.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (6) Deveria também ser dada aos Estados-Membros a possibilidade de realizar testes adicionais para despistagem de substâncias psicoativas para além do álcool.
- (7) Nas partes I e II do anexo 6 da Convenção de Chicago, a OACI recomenda que os aviões de turbina com uma massa máxima certificada à descolagem (MCTOM) igual ou inferior a 5 700 kg e com uma configuração operacional máxima de lugares de passageiros compreendida entre seis e nove estejam equipados com um sistema de aviso de proximidade do solo.
- (8) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado para estar em conformidade com as normas e práticas recomendadas da OACI, e para reduzir os riscos de colisão com o solo sem perda de controlo.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento têm por base os pareceres n.º 14/2016 e n.º 15/2016 emitidos pela Agência em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

- 1) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

#### **Inspecções na plataforma de estacionamento**

1. As inspecções na plataforma de estacionamento a aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado-Membro ou de um país terceiro devem ser realizadas em conformidade com o anexo II, subparte RAMP.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que são realizados testes de alcoolemia aos tripulantes de voo e de cabina dos operadores que estejam sob a sua própria supervisão, bem como dos operadores sob a supervisão de outro Estado-Membro ou de um país terceiro. Tais testes são realizados por inspetores de plataforma de estacionamento no quadro do programa de inspecções na plataforma de estacionamento previsto na subparte RAMP do anexo II.
3. Em derrogação ao disposto no n.º 2, os Estados-Membros podem assegurar que os testes de alcoolemia aos tripulantes de voo e de cabina sejam realizados por outros agentes autorizados e fora do quadro do programa de inspecções na plataforma de estacionamento previsto na subparte RAMP do anexo II, desde que esses testes de alcoolemia sejam norteados pelos mesmos objetivos e observem os mesmos princípios que os testes efetuados no quadro da subparte RAMP do anexo II. Os resultados desses testes de alcoolemia são introduzidos na base de dados centralizada, conforme disposto na secção ARO.RAMP.145, alínea b).
4. Os Estados-Membros podem realizar testes adicionais para despistagem de substâncias psicoativas para além do álcool. Nesse caso, o Estado-Membro deve notificar a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») e a Comissão.»;

- 2) O artigo 9.º-B passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º-B

#### **Análise**

1. A Agência deve efetuar uma análise permanente da eficácia das disposições relativas às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso que constam dos anexos II e III. A Agência deve apresentar um primeiro relatório com os resultados dessa análise até 18 de fevereiro de 2019.

A análise deve envolver exames científicos e deve basear-se nos dados operacionais recolhidos, com a assistência dos Estados-Membros, numa perspetiva de longo prazo, a partir da data de aplicação do presente regulamento.

A análise deve avaliar o impacto de, pelo menos, os seguintes fatores no estado de alerta da tripulação:

- a) Turnos de duração superior a 13 horas, no período mais favorável do dia;
- b) Turnos de duração superior a 10 horas, no período menos favorável do dia;
- c) Turnos de duração superior a 11 horas para os membros da tripulação cujo estado de aclimação seja desconhecido;

- d) Turnos que comportam um grande número de setores (mais de 6);
- e) Serviços de guarda, nomeadamente os serviços de assistência ou de reserva seguidos de serviços de voo; e
- f) Horários irregulares.

2. A Agência deve efetuar uma análise permanente da eficácia das disposições relativas aos programas de apoio, à avaliação psicológica da tripulação de voo, e à realização de testes sistemáticos e aleatórios para despistagem de substâncias psicoativas para garantir a aptidão médica dos tripulantes de voo e de cabina, estabelecidas nos anexos II e IV. A Agência deve apresentar um primeiro relatório sobre os resultados dessa análise o mais tardar até 14 de agosto de 2022.

Essa análise deve ter em consideração conhecimentos especializados pertinentes e basear-se nos dados recolhidos a longo prazo com a assistência dos Estados-Membros e da Agência.»;

- 3) Os anexos I, II, IV, VI, VII e VIII são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

#### *Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de 14 de agosto de 2020.

No entanto, o ponto 3, alínea f) e o ponto 6, alínea b), do anexo são aplicáveis a partir de 14 de agosto de 2018.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 23 de julho de 2018.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXO

Os anexos I, II, IV, VI, VII e VIII são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) É aditado um ponto 78-A com a seguinte redação:

«78-A “Utilização indevida de substâncias”, a utilização de uma ou mais substâncias psicoativas pelos tripulantes de voo e de cabina e outro pessoal crítico para a segurança, de tal modo que:

a) Constitui um perigo direto para o utilizador ou põe em risco a vida, a saúde ou o bem-estar de terceiros; e/ou

b) Causa ou agrava um problema ou distúrbio profissional, social, mental ou físico;»;

b) É aditado um ponto 98-A com a seguinte redação:

«98-A “Substâncias psicoativas”, álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinogénios e solventes voláteis, com exceção da cafeína e do tabaco;»;

c) É aditado um ponto 105-A com a seguinte redação:

«105-A “Pessoal crítico para a segurança”, pessoas que podem pôr em perigo a segurança da aviação se cumprirem as suas obrigações e desempenharem as suas funções de forma inadequada, incluindo os tripulantes de voo e de cabina, o pessoal afeto à manutenção das aeronaves e os controladores de tráfego aéreo;»;

2) O anexo II (parte ARO) é alterado do seguinte modo:

a) É aditada a secção ARO.RAMP.106 com a seguinte redação:

**«ARO.RAMP.106 Testes de alcoolemia**

a) A autoridade competente deve realizar testes de alcoolemia aos tripulantes de voo e de cabina;

b) A Agência fornece às autoridades competentes uma lista dos operadores da União e de países terceiros tendo em vista a definição de prioridades em matéria de testes de alcoolemia no âmbito do programa de inspeções na plataforma de estacionamento em conformidade com a secção ARO.RAMP.105, com base numa avaliação dos riscos realizada pela Agência, tendo em conta a fiabilidade e eficácia dos programas para despistagem de substâncias psicoativas em vigor;

c) Na seleção dos operadores com vista à realização de testes de alcoolemia aos tripulantes de voo e de cabina, a autoridade competente deve utilizar a lista estabelecida em conformidade com a alínea b);

d) Sempre que os dados relativos aos testes de alcoolemia são introduzidos na base de dados centralizada em conformidade com a secção ARO.RAMP.145, alínea b), a autoridade competente deve assegurar que esses dados não incluem quaisquer dados pessoais do membro da tripulação em causa;

e) Caso existam motivos ou suspeitas razoáveis, podem ser realizados testes de alcoolemia em qualquer altura;

f) A metodologia para a realização de testes de alcoolemia deve aplicar normas reconhecidas de qualidade reconhecidas que assegurem resultados precisos.

g) Um tripulante de voo ou de cabina que se recuse a cooperar durante os testes ou que tenha sido identificado como estando sob o efeito do álcool na sequência de um teste positivo não será autorizado a prosseguir o exercício das suas funções.»;

3) O anexo IV (Parte-CAT) é alterado do seguinte modo:

a) Na secção CAT.GEN.MPA.100, a alínea c), ponto 1), passa a ter a seguinte redação:

«1) Se estiver sob a influência de substâncias psicoativas ou incapacitado devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas similares;»;

b) A secção CAT.GEN.MPA.170 passa a ter a seguinte redação:

**«CAT.GEN.MPA.170 Substâncias psicoativas**

a) O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para impedir o acesso ou a permanência a bordo de uma aeronave de pessoas sob a influência de substâncias psicoativas, que possam constituir um risco para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;

- b) O operador deve elaborar e aplicar uma política de prevenção e deteção da utilização indevida de substâncias psicoativas pelos tripulantes de voo e de cabina e por outro pessoal crítico para a segurança sob o seu controlo direto, a fim de garantir que a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes não é posta em causa;
  - c) Sem prejuízo do disposto na legislação nacional aplicável em matéria de proteção de dados relativos ao controlo de pessoas, o operador deve elaborar e aplicar um procedimento objetivo, transparente e não discriminatório para a prevenção e deteção de casos de utilização indevida de substâncias psicoativas pelos tripulantes de voo e de cabina e por outro pessoal crítico para a segurança;
  - d) Caso seja confirmado um resultado de teste positivo, o operador deve informar a autoridade competente e a autoridade responsável pelo pessoal em questão, como o avaliador médico da autoridade de licenciamento.»;
- c) A secção CAT.GEN.MPA.175 passa a ter a seguinte redação:

**«CAT.GEN.MPA.175 Ameaça à segurança**

- a) O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para impedir comportamentos irresponsáveis, deliberados ou negligentes ou omissões que:
    - 1) Ponham em perigo a aeronave ou as pessoas a bordo; ou
    - 2) Conduzam a aeronave a pôr em perigo pessoas ou bens, ou permitam que tal aconteça.
  - b) O operador deve certificar-se de que os tripulantes de voo foram submetidos a uma avaliação psicológica antes de iniciarem voos de linha, a fim de:
    - 1) determinar as características psicológicas e a adequação dos tripulantes de voo no que respeita ao ambiente de trabalho; e ainda
    - 2) reduzir a probabilidade de interferência negativa na operação segura da aeronave.
  - c) Tendo em consideração a dimensão, a natureza e a complexidade da sua atividade, um operador pode substituir a avaliação psicológica a que se refere a alínea b) por uma avaliação interna das características psicológicas e da adequação dos tripulantes de voo.»;
- d) É aditada a secção CAT.GEN.MPA.215 com a seguinte redação:

**«CAT.GEN.MPA.215 Programa de apoio**

- a) O operador deve permitir, facilitar e garantir o acesso a um programa de apoio proativo e não punitivo que apoie e ajude os tripulantes de voo a reconhecerem, enfrentarem e superarem quaisquer problemas que possam comprometer a sua capacidade para exercer com segurança os privilégios conferidos pela sua licença. O acesso a este programa deve ser disponibilizado a todos os tripulantes de voo;
  - b) Sem prejuízo do disposto na legislação nacional aplicável em matéria de proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, a proteção da confidencialidade dos dados deve ser uma condição prévia para a aplicação de um programa de apoio eficaz, uma vez que promove o recurso a um tal programa e garante a sua integridade.»;
- e) Na secção CAT.GEN.NMPA.100, a alínea b), ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
- «(1) Se estiver sob a influência de substâncias psicoativas ou incapacitado devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas similares;»;
- f) Na secção CAT.IDE.A.150, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:

- «c) Os aviões de turbina cujo certificado de aeronavegabilidade (CofA) tenha sido emitido pela primeira vez após 1 de janeiro de 2019 e com uma MCTOM igual ou inferior 5 700 kg e uma MOPSC compreendida entre seis e nove lugares para passageiros devem estar equipados com um sistema de perceção e aviso do terreno (TAWS) que cumpra os requisitos para os equipamentos de classe B, conforme especificado numa norma admissível.»;

- 4) O anexo VI (parte NCC) é alterado do seguinte modo:

- a) Na secção NCC.GEN.105, a alínea e), ponto 2), passa a ter a seguinte redação:

- «2) Se estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou por outros motivos previstos no anexo IV, ponto 7.g., do Regulamento (CE) n.º 216/2008.»;

- 5) O anexo VII (Parte NCO) é alterado do seguinte modo:
- a) Na secção NCO.SPEC.115, a alínea e), ponto 2), passa a ter a seguinte redação:
- «2) Se estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou por outros motivos previstos no anexo IV, ponto 7.g., do Regulamento (CE) n.º 216/2008.»;
- 6) O anexo VIII (Parte SPO) é alterado do seguinte modo:
- a) Na secção SPO.GEN.105, a alínea e), ponto 2), passa a ter a seguinte redação:
- «2) Se estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou por outros motivos previstos no anexo IV, ponto 7.g., do Regulamento (CE) n.º 216/2008.»;
- b) A secção SPO.IDE.A.130 passa a ter a seguinte redação:
- «SPO.IDE.A.130 Sistema de perceção e aviso do terreno (TAWS)
- a) Os aviões de turbina com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares para passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que satisfaça os requisitos para:
- 1) Equipamentos de classe A, conforme especificado numa norma admissível, no caso dos aviões cujo certificado de aeronavegabilidade (CofA) tenha sido emitido pela primeira vez após 1 de janeiro de 2011; ou
- 2) Equipamentos de classe B, conforme especificado numa norma admissível, no caso dos aviões cujo CofA tenha sido emitido pela primeira vez até 1 de janeiro de 2011, inclusive.
- b) Quando utilizados para operações comerciais, os aviões de turbina cujo certificado de aeronavegabilidade (CofA) tenha sido emitido pela primeira vez após 1 de janeiro de 2019 e com uma MCTOM igual ou inferior 5 700 kg e uma MOPSC compreendida entre seis e nove lugares para passageiros devem estar equipados com um sistema de perceção e aviso do terreno (TAWS) que cumpra os requisitos para os equipamentos de classe B, conforme especificado numa norma admissível.».
-