РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/1042 НА КОМИСИЯТА

от 23 юли 2018 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012, отнасящо се за техническите изисквания и административните процедури, свързани с въвеждането на помощни програми, психологичното оценяване на полетните екипажи и систематичните и случайните проверки за психоактивни вещества, целящи осигуряване на медицинска годност на членовете на полетните и кабинните екипажи, и отнасящо се за оборудването със система за предупреждение за опасно сближение с терена на новопроизведените самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса, по-малка или равна на 5 700 kg и одобрени да превозват от шест до девет пътници

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 7, параграф 6, член 8, параграф 5 и член 10, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) са определени подробни правила за стопански въздушнотранспортни операции със самолети и вертолети, включително за наземни инспекции (ramp inspections) на въздухоплавателни средства на оператори, които са под надзора за безопасност на друга държава членка или на трета държава, когато са кацнали на летища, намиращи се в територията, обект на разпоредбите на Договора. В този регламент е посочено също, че членовете на екипажите не трябва да изпълняват задължения на борда на въздухоплавателно средство ако са под въздействието на психоактивни вещества или когато нямат годност за изпълнение на такива задължения поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини.

(2) Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) е идентифицирала няколко риска за безопасността и е издала препоръки за смекчаване на тези рискове. За прилагането на някои от тези препоръки са необходими нормативни промени по отношение на психологическото оценяване на членовете на полетните екипажи преди да започнат полети в рейсови условия, прилагането на помощна програма за полетните екипажи, провеждането от държавите членки на случайни проверки за употреба на алкохол от членовете на полетните и кабинните екипажи, както и провеждането на систематични проверки от стопанските въздушнотранспортни оператори за употреба на психоактивни вещества от членовете на полетните и кабинните екипаж.

(3) По отношение на проверките за психоактивни вещества следва да се взема предвид наръчника на Международната организация за гражданска авиация (ICAO) „Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654)“ („Наръчник за предотвратяване на проблемната употреба на вещества на работното място в авиационния сектор“).

(4) Съществуващата програма за наземни инспекции (ramp inspection programme), упомената в подчаст RAMP от приложение II към Регламент (ЕС) № 965/2012, вече осигурява рамка за систематично, структурирано и базиращо се на риска инспектиране на операторите, като съдържа подробни разпоредби и предпазни мерки по отношение на, *inter alia*, защитата на данните, обучението на инспекторите, базиращ се на риска избор на извадките за инспекциите, прилагане на забрана за летене на въздухоплавателни средства и предотвратяване на ненужни закъснения. Поради това е уместно да се прилага тази добре установена рамка и за провеждането на проверки за употреба на алкохол от членовете на полетните и кабинните екипажи. Ако даден член на полетен или кабинен екипаж откаже да сътрудничи при проверките или ако за него се установи чрез потвърден положителен резултат, че е под влияние на психоактивни вещества, той трябва да бъде отстранен от изпълнение на служебните си задължения.

(5) В някои държави членки вече се извършват случайни проверки за психоактивни вещества от други служители, различни от оторизираните лица съгласно подчаст RAMP от приложение II. Поради това при някои условия държавите членки следва да имат възможност да провеждат проверки за употреба на алкохол от членовете на полетни и кабинни екипажи извън рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) по приложение II към Регламент (ЕС) № 965/2012.

([1]) ОВ L 79, 13.3.2008 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

(6) На държавите членки следва също да бъде дадена възможност да провеждат допълнителни проверки и за наличието на различни от алкохол психоактивни вещества.

(7) В част I и част II от приложение 6 към Чикагската конвенция ICAO препоръчва самолетите с турбинни двигатели с максимална излетна маса по-малка или равна на 5 700 kg и максимална работна конфигурация за шест до девет пътнически места да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение със земята.

(8) С оглед да се постигне съответствие със стандартите и препоръчителните практики на ICAO и да се смекчат рисковете от сблъскване с терена при управляем полет, Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен.

(9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на Становище № 14/2016 и Становище № 15/2016, издадени от Агенцията в съответствие с член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

(10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, учреден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1) Член 4 се заменя със следното:

„*Член 4*

Наземни инспекции (ramp inspections)

1. Наземните инспекции (ramp inspections) на въздухоплавателни средства на оператори под надзора на безопасността от страна на друга държава членка или на трета държава се извършват в съответствие с подчаст RAMP от приложение II.

2. Държавите членки трябва да осигуряват извършване на проверки за употреба на алкохол на членове на полетни и кабинни екипажи на оператори, намиращи се под техния надзора на съответната държава членка, както и на оператори, намиращи се под надзора на друга държава членка или на трета държава. Тези проверки се извършват посредством наземни инспекции (ramp inspections) в рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) по подчаст RAMP от приложение II.

3. Държавите членки могат, чрез дерогация от посоченото в параграф 2, да осигуряват извършването на проверки за употреба на алкохол от членовете на полетните и кабинните екипажи от други оторизирани служители и извън рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) съгласно подчаст RAMP от приложение II, при условие че тези проверки за употреба на алкохол са в съответствие със същите цели и отговарят на същите принципи като проверките, извършвани в рамките на подчаст RAMP от приложение II. Резултатите от тези проверки за употреба на алкохол трябва да бъдат вписвани в централизираната база данни съгласно буква б) от ARO.RAMP.145.

4. Държавите членки могат да извършват допълнителни проверки за различни от алкохол психоактивни вещества. В такъв случай съответната държава членка трябва да уведоми за това Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) и Комисията.“

2) Член 9б се заменя със следното:

„*Член 9б*

Преглед

1. Агенцията извършва непрекъснат преглед на ефективността на разпоредбите относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка, които се съдържат в приложения II и III. Не по-късно от 18 февруари 2019 г. Агенцията представя първи доклад за резултатите от този преглед.

Прегледът се провежда с помощта на научна експертиза и се основава на оперативни данни, събрани в продължителен период от време след датата на прилагане на настоящия регламент с помощта на държавите членки.

При прегледа се извършва оценка на въздействието върху бдителността на екипажите най-малко на следните фактори:

а) дежурства от повече от 13 часа през най-благоприятното време на деня;

б) дежурства от повече от 10 часа през по-малко благоприятно време на деня;

в) дежурства от повече от 11 часа за членовете на екипажа с неизвестно състояние на аклиматизация;

г) дежурства, включващи голям брой сектори (повече от 6);

д) дежурства „на повикване“, като например състояние на готовност или резерв, последвани от полетни дежурства; и

е) дестабилизиращи графици.

2. Агенцията извършва непрекъснат преглед на ефективността на разпоредбите относно помощните програми, психологическото оценяване на летателните екипажи и систематичните и случайните проверки за психоактивни вещества по приложение II и приложение IV, целящи осигуряване на медицинска годност на членовете на летателните и кабинните екипажи. Не по-късно от 14 август 2022 г. Агенцията трябва да подготви първия доклад с резултати от този преглед.

Прегледът се провежда с помощта на научна експертиза и се основава на данни, събирани с помощта на държавите членки на дългосрочна основа.“

3) Приложения I, II, IV, VI, VII и VIII се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 14 август 2020 г.

Обаче посоченото в точка 3, буква е) и точка 6, буква б) от приложението се прилага от 14 август 2018 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2018 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, II, IV, VI, VII и VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) вмъква се следната точка 78а:

„78а. „Злоупотреба с вещества“ означава употребата на едно или повече психоактивни вещества от членове на полетни екипажи, членове на кабинни екипажи и други членове на свързан с безопасността персонал по начин, при който тази употреба:

а) представлява пряка опасност за употребилия съответното вещество или застрашава живота, здравето или благополучието на други хора, и/или

б) причинява или задълбочава проблеми или разстройства от професионален, социален, психически или физически характер;“

б) вмъква се следната точка 98а:

„98а. „Психоактивни вещества“ означава алкохол, опиоиди, канабиноиди, успокоителни и приспивателни, кокаин, други психостимуланти, халюциногени и летливи разтворители, с изключение на кофеина и тютюна;“

в) вмъква се следната точка 105а:

„105а. „Свързан с безопасността персонал“ означава лица, които биха могли да застрашат безопасността на въздухоплаването ако изпълняват своите задължения и функции по неправилен начин, включително членовете на летателни и кабинни екипажи, членовете на персонала по техническо обслужване на въздухоплавателните средства и ръководителите на полети;“.

2) Приложение II (част ARO) се изменя, както следва:

а) Вмъква се следната точка ARO.RAMP.106:

„**ARO.RAMP.106 Проверка за употреба на алкохол**

а) Компетентният орган извършва проверки за употреба на алкохол от полетните и кабинните екипажи.

б) Агенцията предоставя на компетентните органи списък на оператори от ЕС и от трети държави за приоритетността при провеждането на проверки за употреба на алкохол в рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) в съответствие с ARO.RAMP.105, базираща се на направена от Агенцията оценка на рисковете, като се отчитат солидността и ефективността на съществуващите програми за проверки за психоактивни вещества.

в) При избора на кои оператори да се прави проверка дали техните полетни и кабинни екипажи са употребили алкохол, компетентният орган трябва да използва списъка, определен в съответствие с буква б).

г) Когато в централната база данни се вписват данни, свързани с проверките за употреба на алкохол по буква б) от точка ARO.RAMP.145, компетентният орган трябва да осигури да не присъстват в записаните данни лични данни за съответния член на екипажа.

д) В случай на наличие на основателна причина или съмнение, проверките за употреба на алкохол могат да бъдат извършвани във всеки един момент.

е) В методиката за проверките за употреба на алкохол трябва да се прилагат признати стандарти за качество, осигуряващи точни резултати от проверките.

ж) На член на полетен или кабинен екипаж, който откаже да сътрудничи при проверките, или за когото се установи чрез потвърден положителен тестови резултат, че е под влияние на алкохол, не трябва да се разрешава да продължи да изпълнява служебните си задължения.“

3) Приложение IV (част CAT) се изменя, както следва:

а) в точка CAT.GEN.MPA.100, буква в) подточка 1 се заменя със следното:

„1) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или когато е неспособен да изпълнява задълженията си поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини;“

б) точка CAT.GEN.MPA.170 се заменя със следното:

„**CAT.GEN.MPA.170 Психоактивни вещества**

а) Операторът трябва да взема всички необходими мерки, за да не допусне качване или пребиваване на борда на въздухоплавателното средство на лица под въздействието на психоактивни вещества до степен, предполагаща възможна заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на пътниците.

б) Операторът трябва да разработи и прилага политика за предотвратяване и откриване на злоупотребата с психоактивни вещества от членове на полетните и кабинните екипажи и други членове на свързан с безопасността персонал, за да осигурява да няма застрашаване на безопасността на въздухоплавателното средство или на пътниците.

в) Без това да засяга приложимото национално законодателство относно защитата на данните, отнасящи се за проверките на отделни лица, операторът трябва да разработи и прилага обективна, прозрачна и недискриминационна процедура за предотвратяване и откриване на случаи на злоупотреба с психоактивни вещества от неговите летателни и кабинни екипажи, както и от други членове на свързан с безопасността персонал.

г) В случай на потвърден положителен тестови резултат операторът трябва да информира своя компетентен орган, както и органа, отговарящ за съответния персонал, например медицинския оценител на органа, издаващ свидетелства за правоспособност.“;

в) точка CAT.GEN.MPA.175 се заменя със следното:

„**CAT.GEN.MPA.175 Заплаха за безопасността**

а) Операторът трябва да взема всички необходими мерки за да гарантира, че никое лице не действа или бездейства самонадеяно или небрежно, като по този начин:

1) застраши безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда; или

2) предизвика или допусне въздухоплавателното средство да застраши безопасността на лице или на имущество.

б) Операторът трябва да гарантира, че полетните екипажи са преминали през психологично оценяване преди да започнат полети в рейсови условия, което оценяване да послужи за:

1) идентифициране на психологичните качества и годност на полетните екипажи по отношение на работната среда; и

2) намаляване на вероятността за отрицателно въздействие върху безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

в) Като се имат предвид обемът, характерът и сложността на дейностите на даден оператор, той може да замени психологичното оценяване по буква б) с вътрешно оценяване на психологичните качества и годност на полетните екипажи.“;

г) вмъква се следната точка CAT.GEN.MPA.215:

„**CAT.GEN.MPA.215 Помощна програма**

а) Операторът трябва да създаде съответна възможност, да улесни и да осигури достъп до проактивна и ненаказателна помощна програма, която да подпомага и да съдейства на полетните екипажи за разпознаването, справянето със и преодоляването на всеки проблем, който би могъл да повлияе отрицателно на тяхната годност да упражняват безопасно правата по своите свидетелства за правоспособност. Такъв достъп трябва да бъде осигурен на всички летателни екипажи.

б) Без това да засяга приложимото национално законодателство относно защитата на лицата във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни, защитата на поверителността на данните трябва да бъде предварително условие за изграждането на ефективна помощна програма, тъй като тази защита благоприятства използването на такава програма и осигурява нейната честност.“;

д) в точка CAT.GEN.NMPA.100, буква б) подточка 1) се заменя със следното:

„(1) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или когато е неспособен да изпълнява задълженията си поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини;“

е) в точка CAT.IDE.A.150 се добавя следната буква в):

„в) Самолетите с турбинни двигатели, чийто индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е бил първоначално издаден след 1 януари 2019 г. и които имат максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) по-малка или равна на 5 700 kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) за шест до девет пътника, трябва да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS), съответстваща на изискванията за оборудване от клас Б (Class B), както е специфицирано в приемлив стандарт.“

4) Приложение VI (част NCC) се изменя, както следва:

а) в точка NCC.GEN.105, буква д) подточка 2 се заменя със следното:

„2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.“

5) Приложение VII (част NCO) се изменя, както следва:

а) в точка NCO.SPEC.115, буква д) подточка 2 се заменя със следното:

„2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.“

6) Приложение VIII (част SPO) се изменя, както следва:

а) в точка SPO.GEN.105, буква д) подточка 2 се заменя със следното:

„2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.“;

б) точка SPO.IDE.A.130 се заменя със следното:

„SPO.IDE.A.130 Система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS)

а) Самолетите с турбинни двигатели и максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 5 700 kg или с максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) за повече от девет пътника трябва да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS), която отговаря на изискванията за:

1) оборудване клас А, както е специфицирано в приемлив стандарт, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е издаден след 1 януари 2011 г.; или

2) оборудване клас Б (Class B), както е специфицирано в приемлив стандарт, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

б) При използване в стопански операции самолетите с турбинни двигатели, чийто индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е бил първоначално издаден след 1 януари 2019 г. и които имат максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) по-малка или равна на 5 700 kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) за шест до девет пътника, трябва да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS), съответстваща на изискванията за оборудване от клас Б (Class B), както е специфицирано в приемлив стандарт.“