VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2018/1042 DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2018

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf die technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren für die Einführung von Unterstützungsprogrammen, einer psychologischen Beurteilung der Flugbesatzung sowie von systematischen und stichprobenartigen Tests, bei denen die Flugbesatzung und Flugbegleiter zur Gewährleistung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit auf psychoaktive Substanzen getestet werden, sowie in Bezug auf die Ausrüstung neu gebauter turbinengetriebener Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 5 700 kg und einer genehmigten Anzahl von sechs bis neun Fluggastsitzen mit einem Geländewarnsystem

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 10 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ([2]) legt detaillierte Bestimmungen fest für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern, worunter — bei Landung auf Flugplätzen in dem Gebiet, auf das die Bestimmungen des Vertrags anwendbar sind — auch Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen der Betreiber fallen, die der Sicherheitsaufsicht eines anderen Mitgliedstaats oder Drittlandes unterliegen. Ferner dürfen nach jener Verordnung Besatzungsmitglieder in einem Luftfahrzeug keinen Dienst ausüben, wenn sie unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen stehen oder aufgrund von Verletzung, Ermüdung, Arzneimitteleinnahme, Unwohlsein oder ähnlicher Ursachen nicht tauglich sind.

(2) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) hat einige Sicherheitsrisiken ermittelt und Empfehlungen zu deren Abmilderung herausgegeben. Die Umsetzung einiger dieser Empfehlungen erfordert regulatorische Änderungen in Bezug auf die psychologische Beurteilung der Flugbesatzung vor Beginn eines Streckenflugs, die Einführung eines Unterstützungsprogramms für die Flugbesatzung, die Durchführung stichprobenartiger Alkoholtests bei der Flugbesatzung und den Flugbegleitern durch Mitgliedstaaten sowie die Durchführung systematischer Tests bei der Flugbesatzung und den Flugbegleitern auf psychoaktive Substanzen durch gewerbliche Luftverkehrsbetreiber.

(3) Im Hinblick auf die Tests zum Nachweis psychoaktiver Substanzen sollte das „Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace“ (Dok. 9654) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Berücksichtigung finden.

(4) Das bestehende Programm für Vorfeldinspektionen nach Teilabschnitt RAMP von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 bietet mit seinen umfangreichen Bestimmungen und Schutzklauseln beispielsweise zum Datenschutz, zur Ausbildung von Inspektoren, zur risikoabhängigen Stichprobennahme, zur Erteilung von Startverboten von Luftfahrzeugen und zur Vermeidung unnötiger Verzögerungen bereits einen Rahmen für die systematische, strukturierte und risikoabhängige Inspektion von Betreibern. Daher bietet es sich an, diesen bewährten Rahmen auch auf die Durchführung von Alkoholtests bei der Flugbesatzung und den Flugbegleitern anzuwenden. Ein Mitglied der Flugbesatzung oder der Flugbegleiter, das sich weigert, während der Tests zu kooperieren oder das ausweislich eines bestätigten, positiven Tests unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen steht, ist vom Dienst zu entfernen.

(5) In einigen Mitgliedstaaten werden bereits stichprobenartige Tests zum Nachweis psychoaktiver Substanzen durch andere Bedienstete durchgeführt als den nach Teilabschnitt RAMP von Anhang II befugten Inspektoren. Daher sollten Mitgliedstaaten unter bestimmten Bedingungen außerhalb des durch das Vorfeldinspektionsprogramm nach Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 vorgegebenen Rahmens bei Flugbesatzungen und Flugbegleitern Alkoholtests durchführen können.

([1]) ABl. L 79 vom 13.3.2008, S. 1.
([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).

(6) Auch sollten Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, zusätzliche Tests zum Nachweis anderer psychoaktiver Substanzen als Alkohol durchzuführen.

(7) Im Abkommen von Chicago Anhang 6 Teile I und II empfiehlt die ICAO, dass Flugzeuge mit Turbinenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von höchstens 5 700 kg und einer höchstzulässigen betrieblichen Anzahl von sechs bis neun Fluggastsitzen mit einem Bodennäherungswarnsystem ausgerüstet sein sollten.

(8) Zur Angleichung an die ICAO-Richtlinien und Empfehlungen sowie zur Minderung des CFIT-Risikos (Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug) sollte die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 entsprechend geändert werden.

(9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf den gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 von der Agentur vorgelegten Stellungnahmen Nr. 14/2016 und Nr. 15/2016.

(10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 4*

Vorfeldinspektionen

(1) Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen der Betreiber, die der Sicherheitsaufsicht eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlandes unterliegen, werden gemäß Teilabschnitt RAMP von Anhang II durchgeführt.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Alkoholtests bei Flugbesatzungen und Flugbegleitern der Betreiber durchgeführt werden, die unter ihrer eigenen Aufsicht oder unter der Aufsicht eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlandes stehen. Diese Tests sind durch Vorfeldinspektoren im Rahmen des Vorfeldinspektionsprogramms nach Teilabschnitt RAMP von Anhang II durchzuführen.

(3) Abweichend von Absatz 2 können Mitgliedstaaten die Durchführung von Alkoholtests bei der Flugbesatzung oder bei Flugbegleitern durch andere befugte Bedienstete und außerhalb des Vorfeldinspektionsprogramms von Teilabschnitt RAMP von Anhang II gewährleisten, sofern die Zielsetzung und die Grundsätze dieser Alkoholtests denen der Tests entsprechen, wie sie nach Teilabschnitt RAMP von Anhang II durchzuführen sind. Die Ergebnisse dieser Alkoholtests sind in die zentralisierte Datenbank nach Punkt ARO.RAMP.145(b) einzugeben.

(4) Mitgliedstaaten können zusätzliche Tests zum Nachweis anderer psychoaktiver Substanzen als Alkohol durchführen. In diesem Fall unterrichtet der Mitgliedstaat die Europäische Agentur für Flugsicherheit und die Kommission entsprechend.“;

2. Artikel 9b erhält folgende Fassung:

„*Artikel 9b*

Überprüfung

(1) Die Agentur überprüft kontinuierlich die Wirksamkeit der in den Anhängen II und III enthaltenen Bestimmungen über Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften. Spätestens am 18. Februar 2019 legt die Agentur einen ersten Bericht zu den Ergebnissen dieser Überprüfung vor.

Diese Überprüfung erfolgt unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse und beruht auf Betriebsdaten, die mit Unterstützung der Mitgliedstaaten über einen längeren Zeitraum nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gesammelt wurden.

Bei der Überprüfung werden mindestens die folgenden Faktoren hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Aufmerksamkeit der Flugbesatzung bewertet:

a) Dienstzeiten von mehr als 13 Stunden zur günstigsten Zeit des Tages;

b) Dienstzeiten von mehr als 10 Stunden zur ungünstigeren Zeit des Tages;

c) Dienstzeiten von mehr als 11 Stunden für Besatzungsmitglieder in einem unbekannten Akklimatisierungszustand;

d) Dienstzeiten mit einer hohen Anzahl von Flugabschnitten (über 6);

e) Dienst auf Abruf, wie Bereitschaft oder Reserve, mit anschließendem Flugdienst sowie

f) disruptive Dienstpläne.

(2) Die Agentur überprüft fortlaufend die Wirksamkeit der Bestimmungen über die Unterstützungsprogramme, die psychologische Beurteilung der Flugbesatzung und die systematischen und stichprobenartigen Tests, bei denen die Flugbesatzung und Flugbegleiter zur Gewährleistung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit nach den Anhängen II und IV auf psychoaktive Substanzen getestet werden. Spätestens am 14. August 2022 legt die Agentur einen ersten Bericht mit den Ergebnissen dieser Überprüfung vor.

Diese Überprüfung erfolgt mit einschlägiger Sachkenntnis auf der Grundlage von Daten, die mit Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Agentur über einen längeren Zeitraum gesammelt wurden.“;

(3) Die Anhänge I, II, IV, VI, VII und VIII werden gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 14. August 2020.

Die Nummer 3 Buchstabe f und die Nummer 6 Buchstabe b des Anhangs gelten jedoch ab dem 14. August 2018.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23. Juli 2018

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Die Anhänge I, II, IV, VI, VII und VIII werden wie folgt geändert:

(1) Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die folgende Nummer 78 a wird eingefügt:

„(78a) ‚Missbrauch von Substanzen' (misuse of substances): der Konsum einer oder mehrerer psychoaktiver Substanzen durch die Flugbesatzung, Flugbegleiter und anderes sicherheitsrelevantes Personal auf eine Weise, die

a) eine direkte Gefahr für die Person darstellt, die die Substanz(en) konsumiert, oder das Leben, die Gesundheit oder das Wohlergehen Dritter gefährdet, und/oder

b) berufliche, soziale, geistige oder körperliche Probleme oder Störungen verursacht oder verstärkt;";

b) Die folgende Nummer 98 a wird eingefügt:

„(98 a) ‚psychoaktive Substanzen' (psychoactive substances): Alkohol, Opioide, Kannabinoide, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Kokain, sonstige Psychostimulanzien, Halluzinogene und flüchtige Lösungsmittel, jedoch nicht Koffein und Tabak;";

c) Die folgende Nummer 105 a wird eingefügt:

„(105 a) ‚Sicherheitsrelevantes Personal' (safety-sensitive personnel): Personen, die die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen könnten, falls sie ihre Aufgaben und Funktionen nicht ordnungsgemäß ausführen; hierzu gehören unter anderem die Flugbesatzung, Flugbegleiter, Instandhaltungspersonal und Fluglotsen;";

(2) Anhang II (Teil-ARO) wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Punkt ARO.RAMP.106 wird eingefügt:

„**ARO.RAMP.106 Alkoholtest**

a) Die zuständige Behörde führt bei der Flugbesatzung und bei den Flugbegleitern Alkoholtests durch.

b) Die Agentur legt den zuständigen Behörden eine Liste von Betreibern aus der Union und aus Drittländern vor, bei denen auf der Grundlage einer von der Agentur durchgeführten Risikobewertung und unter Berücksichtigung der Robustheit und Wirksamkeit bestehender Programme für die Durchführung von Tests zum Nachweis psychoaktiver Substanzen im Rahmen des Vorfeldinspektionsprogramms nach Punkt ARO.RAMP.105 prioritär Alkoholtests durchzuführen sind.

c) Bei der Auswahl der Betreiber, deren Flugbesatzung und Flugbegleiter einem Alkoholtest unterzogen werden, stützt sich die zuständige Behörde auf die nach Buchstabe b erstellte Liste.

d) Bei jeder Eingabe von Daten zu den Alkoholtests in die zentralisierte Datenbank nach Punkt ARO.RAMP.145(b) muss die zuständige Behörde gewährleisten, dass diese Daten keine personenbezogenen Daten des betreffenden Besatzungsmitglieds enthalten.

e) Bei hinreichendem Grund oder Verdacht können Alkoholtests zu jeder Zeit durchgeführt werden.

f) Die Methodik der Alkoholtests muss anerkannten Qualitätsstandards, die genaue Testergebnisse gewährleisten, genügen.

g) Mitglieder der Flugbesatzung oder der Flugbegleiter, die sich weigern, während der Tests zu kooperieren oder die ausweislich eines positiven Tests unter dem Einfluss von Alkohol stehen, dürfen ihren Dienst nicht fortsetzen."

(3) Anhang IV (Teil-CAT) wird wie folgt geändert:

a) Punkt CAT.GEN.MPA.100(c)(1) erhält folgende Fassung:

„1. wenn er unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen steht oder aufgrund von Verletzung, Ermüdung, Arzneimitteleinnahme, Unwohlsein oder ähnlicher Ursachen nicht tauglich ist;";

b) Punkt CAT.GEN.MPA.170 erhält folgende Fassung:

„**CAT.GEN.MPA.170 Psychoaktive Substanzen**

a) Der Betreiber hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass keine Person ein Luftfahrzeug betritt oder sich dort aufhält, die in einem Maße unter dem Einfluss von psychoaktiven Substanzen steht, das mit Wahrscheinlichkeit die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder von dessen Insassen gefährdet.

b) Der Betreiber hat eine Strategie zur Vermeidung und Erkennung des Missbrauchs psychoaktiver Substanzen durch die Flugbesatzung und Flugbegleiter sowie durch sonstiges sicherheitsrelevantes Personal, das seiner unmittelbaren Kontrolle untersteht, zu entwickeln und umzusetzen, damit die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen nicht gefährdet wird.

c) Unbeschadet geltender einzelstaatlicher Bestimmungen zum Schutz der Daten getesteter Personen hat der Betreiber ein objektives, transparentes und nichtdiskriminierendes Verfahren zur Vermeidung und Erkennung von Fällen zu entwickeln und umzusetzen, in denen die Flugbesatzung, die Flugbegleiter und sonstiges sicherheitsrelevantes Personal psychoaktive Substanzen missbräulich konsumieren.

d) Bei einem bestätigten positiven Testergebnis hat der Betreiber seine zuständige Behörde und die für das betreffende Personal zuständige Behörde, wie beispielsweise einen medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde, entsprechend zu unterrichten.“;

c) Punkt CAT.GEN.MPA.175 erhält folgende Fassung:

„**CAT.GEN.MPA.175 Gefährdung der Sicherheit**

a) Der Betreiber hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass niemand leichtfertig, vorsätzlich oder fahrlässig eine Handlung vornimmt oder unterlässt

1. und damit ein Luftfahrzeug oder eine darin befindliche Person gefährdet, oder

2. damit eine von dem Luftfahrzeug ausgehende Gefährdung von Personen oder Sachen verursacht oder zulässt.

b) Der Betreiber hat zu gewährleisten, dass die Flugbesatzung vor Beginn eines Streckenflugs einer psychologischen Beurteilung unterzogen wurde, um

1. psychologische Attribute und die Eignung der Flugbesatzung unter Berücksichtigung des Arbeitsumfelds zu ermitteln, und

2. die Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung des sicheren Betriebs des Luftfahrzeugs zu verringern.

c) Angesichts des Umfangs, der Art und der Komplexität der Tätigkeit eines Betreibers kann ein Betreiber statt der in Buchstabe b genannten psychologischen Beurteilung eine interne Beurteilung der psychologischen Attribute und Eignung der Flugbesatzung vornehmen.“;

d) Der folgende Punkt CAT.GEN.MPA.215 wird eingefügt:

„**CAT.GEN.MPA.215 Unterstützungsprogramm**

a) Der Betreiber muss den Zugang zu einem proaktiven und auf Strafandrohung verzichtenden Unterstützungsprogramm ermöglichen, erleichtern und gewährleisten, das die Flugbesatzung dabei unterstützt, Probleme, die sich möglicherweise nachteilig auf ihre Fähigkeit zur sicheren Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte auswirken könnten, zu erkennen, mit ihnen umzugehen und sie zu lösen. Dieser Zugang ist der gesamten Flugbesatzung zur Verfügung zu stellen.

b) Unbeschadet geltender einzelstaatlicher Bestimmungen zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ist der Schutz der Vertraulichkeit von Daten Voraussetzung für ein wirksames Unterstützungsprogramm, da hierdurch die Nutzung eines solchen Programms gefördert und dessen Integrität gewährleistet werden.“;

e) Punkt CAT.GEN.NMPA.100(b)(1) erhält folgende Fassung:

„(1) wenn er unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen steht oder aufgrund von Verletzung, Ermüdung, Arzneimitteleinnahme, Unwohlsein oder ähnlicher Ursachen nicht tauglich ist;“;

f) in Punkt CAT.IDE.A.150 wird folgender Buchstabe c hinzugefügt:

„c) Flugzeuge mit Turbinenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von höchstens 5 700 kg und einer höchstzulässigen betrieblichen Anzahl von sechs bis neun Fluggastsitzen (MOPSC), für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis für ein einzelnes Luftfahrzeug erstmals nach dem 1. Januar 2019 ausgestellt wurde, müssen mit einem Geländewarnsystem (Terrain Awareness Warning System, TAWS) ausgerüstet sein, das die Anforderungen an eine Ausrüstung der Klasse B nach einem akzeptablen Standard erfüllt.“;

(4) Anhang VI (Teil-NCC) wird wie folgt geändert:

a) Punkt NCC.GEN.105(e)(2) erhält folgende Fassung:

„2. während es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen steht oder aus sonstigen in Absatz 7.g von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Gründen.“;

(5) Anhang VII (Teil-NCO) wird wie folgt geändert:

a) Punkt NCO.SPEC.115(e)(2) erhält folgende Fassung:

„2. während es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen steht oder aus sonstigen in Absatz 7.g von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Gründen.“;

(6) Anhang VIII (Teil-SPO) wird wie folgt geändert:

a) Punkt SPO.GEN.105(e)(2) erhält folgende Fassung:

„2. während es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen steht oder aus sonstigen in Absatz 7.g von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Gründen.“;

b) Punkt SPO.IDE.A.130 erhält folgende Fassung:

„SPO.IDE.A.130 Geländewarnsystem (Terrain Awareness Warning System, TAWS)

a) Flugzeuge mit Turbinenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 5 700 kg oder einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) über neun müssen mit einem Geländewarnsystem ausgerüstet sein, das die Anforderungen erfüllt an die:

1. technische Ausrüstung der Klasse A nach einem akzeptablen Standard im Falle von Flugzeugen, für die das Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness, CofA) erstmals nach dem 1. Januar 2011 ausgestellt wurde, oder

2. technische Ausrüstung der Klasse B nach einem akzeptablen Standard im Falle von Flugzeugen, für die das Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness, CofA) erstmals am oder vor dem 1. Januar 2011 ausgestellt wurde.

b) Im gewerblichen Flugbetrieb müssen Flugzeuge mit Turbinenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von höchstens 5 700 kg und einer höchstzulässigen betrieblichen Anzahl von sechs bis neun Fluggastsitzen (MOPSC), für die ein Lufttüchtigkeitszeugnis für ein einzelnes Luftfahrzeug erstmals nach dem 1. Januar 2019 ausgestellt wurde, mit einem Geländewarnsystem (Terrain Awareness Warning System, TAWS) ausgerüstet sein, das die Anforderungen an eine Ausrüstung der Klasse B nach einem akzeptablen Standard erfüllt.“.