MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2018/1042,

23. juuli 2018,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 seoses järgmisega: toetusprogrammide kasutuselevõtuga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, lennumeeskonna psühholoogiline hindamine, psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatiline ja pisteline kontroll lennu- ja salongimeeskonna liikmete hea terviseseisundi tagamiseks ning turbiinmootoriga, maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga kuni 5 700 kg, 6–9 reisijale ettenähtud hiljuti toodetud lennukite varustamine reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteemiga

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ ([1]), eriti selle artikli 7 lõiget 6, artikli 8 lõiget 5 ja artikli 10 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ([2]) kehtestatakse lennukite ja kopterite käitamise üksikasjalikud eeskirjad, mis muu hulgas hõlmavad mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi ohutusjärelevalve alla kuuluvate käitajate selliste õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist, mis on maandunud sellise teise riigi lennuväljal, mille territooriumil kohaldatakse aluslepingu sätteid. Nimetatud määruses on sätestatud ka see, et lennumeeskonna liikmed ei tohi täita õhusõidukil tööülesandeid, kui nad on psühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetud vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu.

(2) Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) on välja selgitanud mitu ohutusalast riski ja välja andnud soovitused nende leevendamiseks. Neist soovitustest mõne rakendamine nõuab eeskirjade muutmist (lennumeeskonna psühholoogiline hindamine enne liinilennu alustamist, lennumeeskonna toetusprogrammi rakendamine, lennu- ja salongimeeskonna alkoholijoobe pisteline kontrollimine liikmesriikide poolt ning psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatiline kontrollimine ärilise lennutranspordi ettevõtjate poolt).

(3) Psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe kontrollimise puhul tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni käsiraamatut psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamise ennetamise kohta lennundusega seotud töökohtadel (dokument 9654).

(4) Olemasolevas õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise programmis, millele osutatakse määruse (EL) nr 965/2012 II lisa RAMP-alajaos, on juba ette nähtud ettevõtjate süstemaatilise, struktureeritud ja riskipõhise kontrollimise raamistik, mis sisaldab põhjalikke sätteid ja kaitsemeetmeid muu hulgas andmekaitse, inspektorite koolitamise, riskipõhiselt valimi koostamise, õhusõidukile lennukeelu kehtestamise ja tarbetute viivituste vältimise kohta. Seetõttu on asjakohane kohaldada seda väljakujunenud raamistikku lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoobe kontrollimiseks. Lennu- või salongimeeskonna liige, kes keeldub kontrollist või kellel tehakse kontrollitud positiivse tulemusega kindlaks psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joove, tuleb tööpostilt kõrvaldada.

(5) Mõnes liikmesriigis juba teostavad psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe juhukontrolle muud ametnikud kui need, kes on selleks volitatud II lisa RAMP-alajaotuse alusel. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema teatavatel tingimustel võimalik teostada lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoobe kontrollimist väljaspool määruse (EL) nr 965/2012 II lisa kohast õhusõiduki seisuplatsil kontrollimist käsitleva programmi raamistikku.

([1]) ELT L 79, 13.3.2008, lk 1.
([2]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

(6) Liikmesriikidele tuleks anda ka võimalus teostada täiendavaid kontrolle, et kindlaks teha muudest psühhoaktiivsetest ainetest kui alkoholist põhjustatud joovet.

(7) Chicago konventsiooni 6. lisa I ja II osas soovitab Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon varustada turbiinmootoriga lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga kuni 5 700 kg ja suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuus kuni üheksa maapinna läheduse hoiatussüsteemiga.

(8) Selleks et määrus (EL) nr 965/2012 Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni standardite ja soovituslike tavadega kooskõlla viia ning leevendada juhitaval lennul maaga kokkupõrke ohtu, tuleks kõnealust määrust vastavalt muuta.

(9) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad ameti arvamustel nr 14/2016 ja 15/2016, mis esitati kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.

(10) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt:

1) artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 4*

Õhusõiduki kontroll seisuplatsil

1. Teise liikmesriigi ohutusjärelevalve alla kuuluvate käitajate õhusõidukeid kontrollitakse seisuplatsil kooskõlas II lisa RAMP-alajaoga.

2. Liikmesriigid tagavad, et lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoovet kontrollitakse nii selliste ettevõtjate puhul, kes kuuluvad nende endi ohutusjärelevalve alla, kui ka selliste ettevõtjate puhul, kes kuuluvad teise liikmesriigi või kolmanda riigi ohutusjärelevalve alla. Sellist kontrolli teostavad inspektorid, kes tegelevad õhusõidukite kontrollimisega seisuplatsil vastavalt II lisa RAMP-alajao kohasele õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise programmile.

3. Erandina lõikest 2 võivad liikmesriigid tagada, et lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoovet kontrollivad muud volitatud ametnikud väljaspool II lisa RAMP-alajao kohast õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise programmi, tingimusel et alkoholijoobe kontrollimisel on samasugused eesmärgid ja et järgitakse samasuguseid põhimõtteid nagu II lisa RAMP-alajao alusel tehtud kontrollidel. Sellise alkoholijoobe kontrolli tulemused sisestatakse kesksesse andmebaasi vastavalt punkti ARO.RAMP.145 alapunktile b.

4. Liikmesriigid võivad teostada täiendavaid kontrolle muudest psühhoaktiivsetest ainetest kui alkoholist põhjustatud joobe avastamiseks. Liikmesriigid teatavad sellest Euroopa Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) ja komisjonile.“;

2) artikkel 9b asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 9b*

Kontrollimine

1. Amet kontrollib pidevalt II ja III lisas sisalduvate lennu- ja tööaja piiranguid ning puhkeaja nõudeid käsitlevate sätete tõhusust. Hiljemalt 18. veebruaril 2019 esitab amet kõnealuse kontrollimise tulemuste kohta esimese aruande.

Kõnealusel kontrollimisel võetakse arvesse teaduslikku eksperditeavet ja see põhineb tegevusandmetel, mis on koostöös liikmesriikidega kogutud pikaajaliselt pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva.

Kontrollimise käigus hinnatakse, kuidas mõjutavad õhusõiduki meeskonna tähelepanu vähemalt järgmised tegurid:

a) päeva sobivaimat aega hõlmav üle 13-tunnine tööaeg;

b) päeva vähim sobivaimat aega hõlmav üle 10-tunnine tööaeg;

c) üle 11-tunnine tööaeg nende meeskonnaliikmete puhul, kelle kohanemine ei ole teada;

d) suurt arvu vahemaandumiseta lende (rohkem kui 6) hõlmav tööaeg;

e) valveteenistus, nt valve- või reservaeg, millele järgnevad lennutööülesanded, ning

f) puhkeaega häirivad töögraafikud.

2. Amet kontrollib pidevalt läbi II ja IV lisas sätestatud toetusprogramme, lennumeeskonna psühholoogilist hindamist ning psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe süstemaatilist ja pistelist kontrolli (et tagada lennu- ja salongimeeskonna hea terviseseisund) käsitlevate sätete tõhusust. Hiljemalt 14. augustist 2022 esitab amet esimese aruande kõnealuse läbivaatamise tulemuste kohta.

Kõnealusel kontrollimisel võetakse arvesse asjaomast eksperditeavet ja see põhineb andmetel, mis on koostöös liikmesriikide ja ametiga kogutud pikaajaliselt.“;

3) I, II, IV, VI, VII ja VIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 14. augustist 2020.

Lisa punkti 3 alapunkti f ja punkti 6 alapunkti b kohaldatakse alates 14. augustist 2018.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 23. juuli 2018

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

LISA

I, II, IV, VI, VII ja VIII lisa muudetakse järgmiselt.

(1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt 78a:

„78a. „Ainete kuritarvitamine“ – ühe või mitme psühhoaktiivse aine kasutamine õhusõiduki lennumeeskonna liikmete, salongimeeskonna liikmete või lennuohutust mõjutava personali poolt nii, et see:

a) kujutab kasutajale otsest ohtu või ohustab teiste elu, tervist või heaolu ja/või

b) põhjustab tööalase, sotsiaalse, vaimse või kehalise probleemi või häire või suurendab selliseid probleeme või häireid.“;

b) lisatakse järgmine punkt 98a:

„98a. „Psühhoaktiivne aine“ – alkohol, opioidid, kannabinoidid, rahustid ja uinutid, kokaiin, muud psühhostimulaatorid, hallutsinogeenid ja lenduvad lahustid, välja arvatud kohv ja tubakas.“;

c) lisatakse järgmine punkt 105a:

„105a. „Lennuohutust mõjutav personal“ – isikud, kes oma kohustusi ja ülesandeid valesti täites võivad mõjutada lennuohutust, sealhulgas lennu- ja salongimeeskonna liikmed, hooldus personal ja lennujuhid.“

(2) II lisa (ARO-osa) muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt ARO.RAMP.106:

„**ARO.RAMP.106 Alkoholijoobe kontroll**

a) Pädev asutus kontrollib lennu- ja salongimeeskonnaliikmete alkoholijoovet.

b) Amet esitab pädevatele asutustele alkoholijoobekontrolli prioriseerimiseks õhusõidukite seisuplatsil kontrollimise programmi raames punkti ARO.RAMP.105 kohase nimekirja liidu ja kolmandate riikide käitajatest, tuginedes ameti teostatud riskihindamisele ja võttes arvesse psühhoaktiivsetest ainetest põhjustatud joobe kontrollimiseks kasutatavate programmide usaldusväärsust ja tõhusust.

c) Pädev astus valib punkti b kohaselt koostatud nimekirja põhjal välja käitajad, kelle lennu- ja salongimeeskonna liikmete alkoholijoovet kontrollitakse.

d) Kui alkoholijoobe kontrollimist käsitlevad andmed sisestatakse punkti ARO.RAMP.145 alapunkti b kohasesse kesksesse andmebaasi, tagab pädev asutus, et selliste andmete hulgast eemaldatakse asjaomase meeskonnaliikme isikuandmed.

e) Põhjendatud juhul või kahtluse korral võib alkoholijoovet kontrollida igal ajal.

f) Alkoholijoobe kontrollimise meetodi puhul kohaldatakse tunnustatud kvaliteedistandardeid, millega tagatakse täpsed kontrollitulemused.

g) Lennu- või salongimeeskonna liikmel, kes keeldub kontrollist või kellel on positiivse kontrollitulemusega kindlaks tehtud alkoholijoove, ei tohi lubada jätkata tööülesannete täitmist.“

(3) IV lisa (CAT-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti CAT.GEN.MPA.100 alapunkti c alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;“

b) punkt CAT.GEN.MPA.170 asendatakse järgmisega:

„**CAT.GEN.MPA.170 Psühhoaktiivsed ained**

a) Käitaja võtab kõik põhjendatud meetmed, et takistada õhusõidukisse siseneda või seal viibida isikutel, kes on psühhoaktiivsete ainete tugeva mõju all, nii et see võib tõenäoliselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

b) Selleks et tagada õhusõiduki või selles viibijate ohutus, töötab käitaja tema otsese kontrolli all olevate lennu- ja salongimeeskonna liikmete ning muu lennuohutust mõjutava personali jaoks välja psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamise ennetamise ja avastamise poliitika ning rakendab seda.

c) Ilma et see mõjutaks isikute kontrollimise valdkonnas kohaldatavaid liikmesriikide andmekaitsealaseid õigusakte, töötab käitaja lennu- ja salongimeeskonna liikmete ning muu lennuohutust mõjutava personali jaoks välja psühhoaktiivsete ainete kuritarvitamisjuhtumite ennetamise ja avastamise objektiivse, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse ning rakendab seda.

d) Käitaja teatab kontrollitud positiivsest tulemusest oma pädevale asutusele ja asjaomase personali eest vastutavale asutusele, näiteks lennundusmeditsiinikeskusele.“;

c) punkt CAT.GEN.MPA.175 asendatakse järgmisega:

„**CAT.GEN.MPA.175 Ohuolukorra vältimine**

a) Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:

1) ei ohustaks õhusõidukit või selles viibivaid isikuid või

2) ei põhjustaks ega võimaldaks õhusõidukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

b) Käitaja tagab, et lennumeeskond on enne liinilennu alustamist läbinud psühholoogilise hindamise, et:

1) välja selgitada lennumeeskonna psühholoogilised omadused ja sobivus töökeskkonna seisukohast ning

2) vähendada õhusõiduki ohutule käitamisele avalduda võiva negatiivse mõju tõenäosust.

c) Võttes arvesse käitaja tegevuse ulatust, iseloomu ja keerukust, võib käitaja alapunktis b osutatud psühholoogilise hindamise asendada lennumeeskonna psühholoogiliste omaduste ja sobivuse sisehindamisega.“;

d) lisatakse järgmine punkt CAT.GEN.MPA.215:

„**CAT.GEN.MPA.215 Toetusprogramm**

a) Käitaja võimaldab juurdepääsu ennetavale ja mittekaristavale toetusprogrammile, millega aidatakse ja toetatakse lennumeeskondi selliste probleemide äratundmisel, nendega toimetulekul ja nende ületamisel, mis võivad avaldada negatiivset mõju nende võimele ohutult kasutada oma loast tulenevaid õigusi, hõlbustab sellist juurdepääsu ja tagab selle. See juurdepääs tehakse kättesaadavaks kõigile lennumeeskonnaliikmetele.

b) Ilma et see mõjutaks liikmesriikide õigusakte, mida kohaldatakse üksikisikute kaitse suhtes isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise suhtes, kujutab andmete konfidentsiaalsuse kaitse endast tõhusa toetusprogrammi eeltingimust, kuna see toetab sellise programmi kasutamist ja tagab selle terviklikkuse.“;

e) punkti CAT.GEN.NMPA.100 alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;“;

f) punktile CAT.IDE.A.150 lisatakse järgmine alapunkt c:

„c) Turbiinmootoriga lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2019, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 6–9, peavad olema varustatud reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS), mis vastab tunnustatud standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuetele.“

(4) VI lisa (NCC-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti NCC.GEN.105 punkti e alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.“

(5) VII lisa (NCO-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti NCO.SPEC.115 alapunkti e alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel."

(6) VIII lisa (SPO-osa) muudetakse järgmiselt:

a) punkti SPO.GEN.105 alapunkti e alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.";

b) punkt SPO.IDE.A.130 asendatakse järgmisega:

„SPO.IDE.A.130 Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

a) Turbiinmootoriga lennukites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

1) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või

2) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

b) Äriliseks otstarbeks kasutatavad turbiinmootoriga lennukid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2019, mille maksimaalne lubatud stardimass (MCTOM) on kuni 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 6–9, peavad olema varustatud reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteemiga (TAWS), mis vastab tunnustatud standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuetele."