RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2018/1042 DE LA COMMISSION

du 23 juillet 2018

modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'introduction de programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi que le dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, et en ce qui concerne l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact sur les avions à turbine neufs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter entre six et neuf passagers

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE [1], et notamment son article 7, paragraphe 6, son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission [2] établit des règles détaillées concernant les opérations commerciales de transport aérien effectuées avec des avions et des hélicoptères, notamment les inspections au sol d'aéronefs d'exploitants dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par un autre État, lorsque ces aéronefs ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions des traités. Ce règlement prévoit que les membres de l'équipage ne doivent pas exercer de fonctions à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool, ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires.

(2) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») a recensé un certain nombre de risques pour la sécurité et adopté des recommandations pour atténuer ces risques. La mise en œuvre de certaines de ces recommandations exige des modifications réglementaires en ce qui concerne l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite avant de commencer à effectuer des vols de ligne, l'application d'un programme de soutien destiné aux membres de l'équipage de conduite, la réalisation par les États membres de tests aléatoires d'alcoolémie sur les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, ainsi que de tests systématiques de dépistage de substances psychotropes sur lesdits membres réalisés par les exploitants de transport aérien commercial.

(3) En ce qui concerne les tests de substances psychotropes, il convient de tenir compte du Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc 9654) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

(4) Le programme d'inspection au sol en vigueur, visé à la sous-partie RAMP de l'annexe II du règlement (UE) nº 965/2012, prévoit déjà un cadre pour l'inspection systématique, structurée et fondée sur les risques des exploitants. Ce cadre comprend un ensemble complet de dispositions et de garanties aux fins, notamment, de la protection des données, de la formation des inspecteurs, de l'échantillonnage fondé sur les risques, de l'immobilisation au sol des aéronefs et de la prévention des retards inutiles. Il y a donc lieu d'appliquer ce cadre bien établi pour effectuer les tests d'alcoolémie sur les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine. Un membre de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine qui refuse de coopérer au cours des tests ou qui a été identifié comme étant sous l'influence de substances psychotropes à l'issue d'un test positif confirmé doit être suspendu.

(5) Dans certains États membres, des tests aléatoires de dépistage des substances psychotropes sont déjà effectués par des agents autres que ceux autorisés en vertu de la sous-partie RAMP de l'annexe II. C'est pourquoi, dans certaines conditions, les États membres devraient être en mesure d'effectuer des tests d'alcoolémie sur des membres de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine en dehors du cadre du programme d'inspection au sol visé à l'annexe II du règlement (UE) nº 965/2012.

---

[1] JO L 79 du 13.3.2008, p. 1.

[2] Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

(6) Les États membres devraient également avoir la possibilité d'effectuer des tests supplémentaires de dépistage de substances psychotropes autres que l'alcool.

(7) Dans les parties I et II de l'annexe 6 de la convention de Chicago, l'OACI recommande l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact sur les avions à turbine dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à 5 700 kg et dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers est comprise entre six et neuf passagers.

(8) Le règlement (UE) n° 965/2012 devrait être modifié de façon à être mis en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI et à atténuer les risques d'impact avec le sol sans perte de contrôle.

(9) Les mesures prévues dans le présent règlement reposent sur les avis n° 14/2016 et n° 15/2016 formulés par l'Agence conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

(10) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

1) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 4*

Inspections au sol

1. Les inspections au sol d'aéronefs d'exploitants dont la sécurité est soumise à la surveillance d'un autre État membre ou d'un pays tiers sont effectuées conformément à la sous-partie RAMP de l'annexe II.

2. Les États membres veillent à ce que les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine soient soumis à des tests d'alcoolémie en ce qui concerne les exploitants relevant de leur propre surveillance ainsi que les exploitants dont la surveillance est assurée par un autre État membre ou un pays tiers. Ces tests sont effectués par des inspecteurs au sol dans le cadre du programme d'inspection au sol visé dans la sous-partie RAMP de l'annexe II.

3. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres peuvent faire en sorte que les tests d'alcoolémie sur les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine soient effectués par d'autres agents autorisés et en dehors du cadre du programme d'inspection au sol visé dans la sous-partie RAMP de l'annexe II, sous réserve que ce test d'alcoolémie réponde aux mêmes objectifs et satisfasse aux mêmes principes que ceux qui sous-tendent les tests effectués au titre de la sous-partie RAMP de l'annexe II. Les résultats de ces tests d'alcoolémie sont consignés dans la base de données centralisée conformément au point ARO.RAMP.145 b).

4. Les États membres peuvent effectuer des tests supplémentaires de dépistage de substances psychotropes autres que l'alcool. Dans ce cas, l'État membre informe l'Agence européenne de la sécurité aérienne ("l'Agence") et la Commission.»

2) L'article 9 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«*Article 9* ter

Révision

1. L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos figurant aux annexes II et III. L'Agence présente un premier rapport sur les résultats de cet examen au plus tard le 18 février 2019.

Cet examen, auquel sont associés des experts scientifiques, se fonde sur des données opérationnelles collectées sur le long terme, avec l'aide des États membres, après la date d'application du présent règlement.

L'examen évalue l'incidence des éléments suivants au moins, sur la vigilance du personnel navigant:

a) services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée;

b) services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée;

c) services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu;

d) services comportant un nombre élevé d'étapes (supérieur à 6);

e) services de garde, tels que réserve ou disponibilité, suivis de services de vols; et

f) horaires perturbateurs.

2. L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres d'équipage et la conduite de tests systématiques et aléatoires de dépistage de substances psychotropes pour s'assurer de l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine figurant aux annexes II et IV. L'Agence présente un premier rapport sur les résultats de cet examen au plus tard le 14 août 2022.

Cet examen suppose des compétences spécifiques et s'appuie sur des données recueillies avec l'assistance des États membres et de l'Agence, sur le long terme.»

3) Les annexes I, II, IV, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 14 août 2020.

Toutefois, les points 3 f) et 6 b) de l'annexe s'appliquent à partir du 14 août 2018.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 2018.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Les annexes I, II, IV, VI, VII et VIII sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 78 *bis* suivant est ajouté:

«78 *bis* "utilisation abusive de substances", l'utilisation d'une ou de plusieurs substances psychotropes par des membres de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité d'une manière qui:

a) constitue un risque direct pour celui qui consomme ou compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou

b) engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;»;

b) le point 98 *bis* suivant est ajouté:

«98 *bis* "substances psychotropes", l'alcool, les opioïdes, les cannabinoïdes, les sédatifs et les hypnotiques, la cocaïne, les autres psychostimulants, les hallucinogènes et les solvants volatils, à l'exception de la caféine et du tabac;»;

c) le point 105 *bis* suivant est ajouté:

«105 *bis* "personnel critique pour la sécurité", des personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, le personnel d'entretien des aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne;».

2) L'annexe II (partie ARO) est modifiée comme suit:

a) le point ARO.RAMP.106 suivant est inséré:

«**ARO.RAMP.106 Test d'alcoolémie**

a) L'autorité compétente effectue des tests d'alcoolémie sur les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine.

b) L'Agence fournit aux autorités compétentes une liste des exploitants de l'Union et des exploitants des pays tiers en vue d'établir les priorités en matière de tests d'alcoolémie au sein du programme d'inspection au sol conformément au point ARO.RAMP.105, sur le fondement d'une analyse des risques réalisée par l'Agence, compte tenu de la fiabilité et de l'efficacité du programme de tests de consommation de substances psychotropes en vigueur.

c) Lorsqu'elle sélectionne les exploitants en vue de soumettre des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine à des tests d'alcoolémie, l'autorité compétente utilise la liste établie conformément au point b).

d) Chaque fois que des données concernant les tests d'alcoolémie sont introduites dans la base de données centralisée en application du point ARO.RAMP.145 b), l'autorité compétente veille à ce que ces données soient exemptes de toute donnée à caractère personnel relative au membre du personnel concerné.

e) En cas de motif raisonnable ou de soupçon, des tests d'alcoolémie peuvent être effectués à n'importe quel moment.

f) La méthode de test d'alcoolémie applique des normes de qualité reconnues qui garantissent la précision des résultats.

g) Un membre de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine qui refuse de coopérer au cours des tests ou qui a été identifié comme étant sous l'influence de l'alcool à l'issue d'un test positif ne doit pas être autorisé à reprendre son service.»

3) L'annexe IV (partie CAT) est modifiée comme suit:

a) au point CAT.GEN.MPA.100, le point c) 1) est remplacé par le texte suivant:

«1. lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou qu'il est inapte du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires;»;

b) le point CAT.GEN.MPA.170 est remplacé par le texte suivant:

«**CAT.GEN.MPA.170 Substances psychotropes**

a) L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables aux fins d'empêcher l'accès ou la présence à bord d'un aéronef de toute personne se trouvant sous l'influence de substances psychotropes au point de risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.

b) L'exploitant élabore et met en œuvre une politique de prévention et de détection de l'utilisation abusive de substances psychotropes par les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité placé sous son contrôle direct, afin de garantir que la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants n'est pas compromise.

c) Sans préjudice des dispositions de la législation nationale applicable en matière de protection des données relatives aux tests effectués sur des individus, l'exploitant élabore et met en œuvre une procédure objective, transparente et non discriminatoire pour la prévention et la détection des cas d'utilisation abusive de substances psychotropes par des membres de son équipage de conduite et de son équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité.

d) En cas de résultat positif confirmé du test, l'exploitant informe son autorité compétente et l'autorité responsable du personnel concerné, par exemple l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences.»

c) le point CAT.GEN.MPA.175 est remplacé par le texte suivant:

«**CAT.GEN.MPA.175 Mise en danger de la sécurité**

a) L'exploitant prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer qu'aucune personne n'agit délibérément, ou par imprudence ou négligence, avec pour conséquence:

1. de mettre un aéronef ou ses occupants en danger; ou

2. que l'aéronef constitue un danger pour des personnes ou des biens.

b) L'exploitant veille à ce que l'équipage de conduite ait fait l'objet d'une évaluation psychologique avant d'effectuer des vols en ligne afin de:

1. déterminer les facteurs psychologiques et l'adéquation de l'équipage de conduite en ce qui concerne l'environnement de travail; et

2. réduire la probabilité d'atteinte préjudiciable à la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.

c) En fonction de l'importance, de la nature et de la complexité de son activité, un exploitant peut remplacer l'évaluation psychologique visée au point b) par une évaluation interne des facteurs psychologiques et de l'adéquation de l'équipage de conduite.»

d) le point CAT.GEN.MPA.215 suivant est inséré:

«**CAT.GEN.MPA.215 Programme de soutien**

a) L'exploitant permet, facilite et garantit l'accès à un programme de soutien préventif et non répressif qui aidera les membres de l'équipage de conduite à déceler tout problème qui pourrait compromettre leur capacité à exercer en toute sécurité les privilèges de leur licence, à y faire face et à le résoudre. Ce programme est accessible à tous les membres de l'équipage de conduite.

b) Sans préjudice des dispositions de la législation nationale applicable en matière de protection des individus eu égard au traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, la protection de la confidentialité des données est une condition préalable à la mise en place d'un programme de soutien efficace, car elle favorise le recours à un tel programme et garantit son intégrité.»

e) au point CAT.GEN.NMPA.100, le point b) 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou qu'il est inapte du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires;»;

f) au point CAT.IDE.A.150, le point c) suivant est ajouté:

«c) Les aéronefs à turbine dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2019 et dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et dont la MOPSC est comprise entre six et neuf sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) qui satisfait aux exigences d'un équipement de classe B, comme spécifié dans une norme appropriée.»

4) L'annexe VI (partie NCC) est modifiée comme suit:

a) au point NCC.GEN.105, le point e) 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou pour toute autre raison mentionnée au paragraphe 7.g de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008.»

5) L'annexe VII (partie NCO) est modifiée comme suit:

a) au point NCO.SPEC.115, le point e) 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou pour toute autre raison mentionnée au paragraphe 7.g de l'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008.»

6) L'annexe VIII (partie SPO) est modifiée comme suit:

a) au point SPO.GEN.105, le point e) 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou pour toute autre raison mentionnée au paragraphe 7.g de l'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008.»

b) le point SPO.IDE.A.130 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.IDE.A.130 Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)

a) Les aéronefs à turbine ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) supérieure à 5 700 kg ou une MOPSC supérieure à neuf sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS), qui satisfait aux exigences:

1. d'un équipement de classe A, comme spécifié dans une norme acceptable, pour les avions dont le certificat de navigabilité (CDN) individuel a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2011; ou

2. d'un équipement de classe B, comme spécifié dans une norme acceptable, pour les avions dont le CDN individuel a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2011 ou avant.

b) Lorsqu'ils sont utilisés à des fins commerciales, les aéronefs à turbine dont le CDN individuel a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2019, dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et dont la MOPSC est comprise entre six et neuf sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS), qui satisfait aux exigences d'un équipement de classe B, comme spécifié dans une norme appropriée.»