

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2018/1042 DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 2018

che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti l'introduzione di programmi di sostegno, della valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta, nonché di test sistematici e casuali per il rilevamento di sostanze psicoattive al fine di garantire l'idoneità medica dei membri degli equipaggi di condotta e di cabina e per quanto riguarda l'equipaggiamento dei velivoli di nuova fabbricazione a turbina, aventi una massa massima certificata al decollo pari o inferiore a 5 700 kg e autorizzati a trasportare da sei a nove passeggeri, con un sistema di avviso e rappresentazione del terreno

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 6, l'articolo 8, paragrafo 5, e l'articolo 10, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce norme dettagliate in materia di operazioni di trasporto aereo commerciale effettuate con velivoli ed elicotteri, comprese le ispezioni di rampa di aeromobili di operatori che sono sotto la sorveglianza in materia di sicurezza di un altro Stato membro o di un paese terzo, quando atterrano in aeroporti situati nel territorio soggetto alle disposizioni del trattato. Tale regolamento prevede inoltre che i membri dell'equipaggio non debbano prestare servizio su un aeromobile quando si trovano sotto l'effetto di sostanze psicoattive o se sono inidonei a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe.
- (2) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») ha individuato un certo numero di rischi per la sicurezza e ha formulato una serie di raccomandazioni per attenuare tali rischi. L'attuazione di alcune di queste raccomandazioni esige modifiche normative per quanto riguarda la valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta prima di intraprendere voli di linea, la realizzazione di un programma di sostegno per gli equipaggi di condotta, l'esecuzione da parte degli Stati membri di test alcolemici casuali sui membri degli equipaggi di condotta e di cabina e l'esecuzione da parte degli operatori aerei commerciali di test sistematici per il rilevamento di sostanze psicoattive nei membri degli equipaggi di condotta e di cabina.
- (3) Per quanto riguarda le prove per il rilevamento di sostanze psicoattive, è opportuno prendere in considerazione il manuale sulla prevenzione dell'uso problematico di sostanze nel settore dell'aviazione (*Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace*, doc. 9654) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (4) L'attuale programma di ispezioni di rampa di cui all'allegato II, capo RAMP, del regolamento (UE) n. 965/2012 fornisce già un quadro per l'ispezione di operatori sistematica, strutturata e basata sul rischio, con ampie disposizioni e garanzie riguardanti, tra l'altro, la protezione dei dati, la formazione degli ispettori, il campionamento basato sul rischio, il fermo macchina di un aeromobile e le modalità per evitare inutili ritardi. È pertanto opportuno applicare tale quadro consolidato all'esecuzione di test alcolemici sui membri degli equipaggi di condotta e di cabina. Un membro dell'equipaggio di condotta o di cabina che rifiuti di cooperare durante i test o che, a seguito di un test con esito positivo confermato, risulti essere sotto l'effetto di sostanze psicoattive deve essere rimosso dall'incarico.
- (5) In alcuni Stati membri, test casuali per il rilevamento di sostanze psicoattive vengono già effettuati da autorità diverse da quelle autorizzate a norma del capo RAMP dell'allegato II. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero poter eseguire, a determinate condizioni, test alcolemici sui membri degli equipaggi di condotta e di cabina, che non rientrino nel quadro istituito dal programma delle ispezioni di rampa di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 965/2012.

⁽¹⁾ GU L 79 del 13.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

- (6) Gli Stati membri dovrebbero anche avere la possibilità di effettuare test supplementari per individuare la presenza di sostanze psicoattive diverse dagli alcolici.
- (7) Nell'allegato 6, parti I e II, della convenzione di Chicago l'ICAO raccomanda che i velivoli a turbina con una massa massima certificata al decollo (MCTOM) pari o inferiore a 5 700 kg e una configurazione operativa massima di sedili passeggeri da sei a nove siano dotati di un sistema di allarme di prossimità al suolo.
- (8) È opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 965/2012 per allinearli agli standard e alle pratiche raccomandate dell'ICAO e per ridurre il rischio di voli controllati fin quasi all'urto contro il terreno.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento si basano sui pareri n. 14/2016 e n. 15/2016 formulati dall'Agenzia a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

- 1) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

Ispezioni di rampa

1. Le ispezioni di rampa di aeromobili di operatori che sono sotto la sorveglianza in materia di sicurezza di un altro Stato membro o di un paese terzo vengono effettuate a norma del capo RAMP dell'allegato II.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i test alcolemici cui vengono sottoposti i membri degli equipaggi di condotta e di cabina riguardino sia gli operatori sotto la propria sorveglianza che quelli sotto la sorveglianza di un altro Stato membro o di un paese terzo. Tali test sono eseguiti da ispettori di rampa nel quadro del programma delle ispezioni di rampa di cui al capo RAMP dell'allegato II.
3. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono provvedere affinché i test alcolemici cui vengono sottoposti i membri degli equipaggi di condotta e di cabina siano effettuati da altre autorità autorizzate e al di fuori del quadro stabilito dal programma delle ispezioni di rampa di cui al capo RAMP dell'allegato II, purché detti test alcolemici conseguano gli stessi obiettivi e rispettino gli stessi principi dei test effettuati nel quadro stabilito dal capo RAMP dell'allegato II. I risultati dei suddetti test alcolemici sono inseriti nella banca dati centralizzata, in conformità alla lettera b) della norma ARO.RAMP.145.
4. Gli Stati membri possono eseguire ulteriori test per il rilevamento di sostanze psicoattive diverse dagli alcolici. In tal caso lo Stato membro ne dà notifica all'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») e alla Commissione.»;

- 2) l'articolo 9 *ter* è sostituito dal seguente:

«Articolo 9 *ter*

Esame

1. L'Agenzia effettua un esame continuo dell'efficacia delle disposizioni concernenti i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo contenuti negli allegati II e III. Entro il 18 febbraio 2019 l'Agenzia presenta una prima relazione sui risultati di tale esame.

L'esame presuppone competenze scientifiche e si basa sui dati operativi raccolti nel lungo termine, con l'assistenza degli Stati membri, successivamente alla data di applicazione del presente regolamento.

L'esame valuta l'impatto di almeno i seguenti fattori sullo stato di attenzione dell'equipaggio:

- a) tempi di servizio superiori a 13 ore nell'orario più favorevole del giorno;
- b) tempi di servizio superiori a 10 ore nell'orario meno favorevole del giorno;
- c) tempi di servizio superiori a 11 ore per i membri dell'equipaggio in uno stato di acclimatazione sconosciuto;

- d) tempi di servizio che includono un numero elevato di tratte (più di 6);
- e) servizi a chiamata come «standby» o riserva seguiti da servizi di volo; e
- f) orari irregolari.

2. L'Agenzia effettua un esame continuo dell'efficacia delle disposizioni concernenti i programmi di sostegno, la valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta e i test sistematici e casuali per il rilevamento di sostanze psicoattive al fine di garantire l'idoneità medica dei membri degli equipaggi di condotta e di cabina di cui agli allegati II e IV. Entro il 14 agosto 2022 l'Agenzia presenta una prima relazione sui risultati di tale esame.

L'esame presuppone competenze scientifiche pertinenti e si basa sui dati raccolti, con l'assistenza degli Stati membri e dell'Agenzia, nel lungo termine.»;

- 3) gli allegati I, II, IV, VI, VII e VIII sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 14 agosto 2020.

Tuttavia i punti 3, lettera f), e 6, lettera b), dell'allegato si applicano a decorrere dal 14 agosto 2018.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Gli allegati I, II, IV, VI, VII e VIII sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

a) è inserito il seguente punto 78 bis):

«78 bis) «uso improprio di sostanze», uso di una o più sostanze psicoattive da parte dei membri dell'equipaggio di condotta e di cabina e di altro personale critico ai fini della sicurezza in modo tale da:

a) costituire un pericolo diretto per chi le usa o metta in pericolo la vita, la salute o il benessere di terzi; e/o

b) provocare o peggiorare un problema o un disturbo di tipo professionale, sociale, mentale o fisico;»;

b) è inserito il seguente punto 98 bis):

«98 bis) «sostanze psicoattive», gli alcolici, gli oppiacei, i derivati della cannabis, i sedativi e gli ipnotici, la cocaina, altri psicostimolanti, allucinogeni e solventi volatili, ad eccezione della caffeina e del tabacco;»;

c) è inserito il seguente punto 105 bis):

«105 bis) «personale critico ai fini della sicurezza», persone che potrebbero pregiudicare la sicurezza aeronautica qualora dovessero eseguire impropriamente i loro compiti e le loro funzioni, compresi i membri dell'equipaggio di condotta e di cabina, il personale di manutenzione degli aeromobili e i controllori del traffico aereo;»;

2) l'allegato II (parte ARO) è così modificato:

a) è inserita la seguente norma ARO.RAMP.106:

«ARO.RAMP.106 Test alcolemici

a) L'autorità competente effettua test alcolemici sull'equipaggio di condotta e di cabina.

b) L'agenzia trasmette alle autorità competenti un elenco degli operatori dell'Unione e dei paesi terzi per definire le priorità dei test alcolemici nell'ambito del programma delle ispezioni di rampa in conformità alla norma ARO.RAMP.105, sulla base di una valutazione del rischio eseguita dall'Agenzia, tenendo conto della fondatezza e dell'efficacia degli attuali programmi di test per il rilevamento delle sostanze psicoattive.

c) Al momento di selezionare gli operatori che devono sottoporre a test alcolemici l'equipaggio di condotta e di cabina, l'autorità competente si avvale dell'elenco stabilito a norma della lettera b).

d) Ogni qualvolta vengono registrati i dati relativi ai test alcolemici nella banca dati centralizzata conformemente alla lettera b) della norma ARO.RAMP.145, l'autorità competente si assicura che tali dati non comprendano i dati personali del membro dell'equipaggio interessato.

e) Qualora vi sia un ragionevole motivo o sospetto, i test alcolemici possono essere effettuati in qualsiasi momento.

f) La metodologia per i test alcolemici applica standard di qualità riconosciuti che garantiscono l'accuratezza dei risultati dei test.

g) A un membro dell'equipaggio di condotta o di cabina che rifiuti di cooperare durante i test o che, a seguito di un test con esito positivo, risulti essere sotto l'effetto di alcolici non è consentito di continuare a svolgere le proprie mansioni.»;

3) l'allegato IV (parte CAT) è così modificato:

a) alla norma CAT.GEN.MPA.100, lettera c), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) quando si trovano sotto l'effetto di sostanze psicoattive o se sono inidonei a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe;»;

b) la norma CAT.GEN.MPA.170 è sostituita dalla seguente:

«CAT.GEN.MPA.170 Sostanze psicoattive

a) L'operatore adotta tutte le ragionevoli misure per assicurare che nessuna persona salga o si trovi a bordo dell'aeromobile sotto l'effetto di sostanze psicoattive al punto che la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti possa essere messa in pericolo.

- b) L'operatore elabora e mette in atto una politica per la prevenzione e l'individuazione dell'uso improprio di sostanze psicoattive da parte dei membri dell'equipaggio di condotta e di cabina e di altro personale critico ai fini della sicurezza posti sotto il suo controllo diretto, al fine di garantire che la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti non sia messa in pericolo.
 - c) Fatta salva la legislazione nazionale applicabile sulla protezione dei dati in relazione alla conduzione di test di rilevamento sulle persone, l'operatore elabora e mette in atto una procedura obiettiva, trasparente e non discriminatoria per la prevenzione e l'individuazione dei casi di uso improprio di sostanze psicoattive da parte dei propri equipaggi di condotta e di cabina e di altro personale critico ai fini della sicurezza.
 - d) Nel caso di un test con esito positivo confermato, l'operatore ne informa la propria autorità competente e l'autorità responsabile del personale in questione, ad esempio un ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze.»;
- c) la norma CAT.GEN.MPA.175 è sostituita dalla seguente:

«CAT.GEN.MPA.175 Pericoli per la sicurezza

- a) L'operatore adotta tutte le ragionevoli precauzioni al fine di assicurare che nessuna persona agisca od ometta di agire in maniera avventata, intenzionale o negligente in modo tale da:
 - 1) mettere in pericolo l'aeromobile o le persone a bordo; o
 - 2) far sì o permettere che l'aeromobile metta in pericolo persone o cose.
 - b) L'operatore si assicura che l'equipaggio di condotta sia stato sottoposto a una valutazione psicologica prima di intraprendere voli di linea, al fine di:
 - 1) individuare le caratteristiche e l'idoneità psicologiche dell'equipaggio di condotta in relazione all'ambiente di lavoro; e
 - 2) ridurre la probabilità di interferenze negative con l'impiego in sicurezza dell'aeromobile.
 - c) L'operatore può, in considerazione della portata, della natura e della complessità della sua attività, sostituire la valutazione psicologica di cui alla lettera b) con una valutazione interna delle caratteristiche e dell'idoneità psicologiche dell'equipaggio di condotta.»;
- d) è inserita la seguente norma CAT.GEN.MPA.215:

«CAT.GEN.MPA.215 Programma di sostegno

- a) L'operatore consente, agevola e assicura l'accesso a un programma di sostegno proattivo e non punitivo volto a fornire assistenza e supporto all'equipaggio di condotta nel riconoscere, affrontare e superare eventuali problemi che ne potrebbero pregiudicare la capacità di esercitare in sicurezza i privilegi della loro licenza. Tale accesso è messo a disposizione di tutti gli equipaggi di condotta.
 - b) Fatta salva la legislazione nazionale applicabile sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali, nonché di libera circolazione di tali dati, la protezione della riservatezza dei dati è una condizione indispensabile per un programma di sostegno efficace in quanto incoraggia l'uso di un tale programma e ne garantisce l'integrità.»;
- e) alla norma CAT.GEN.NMPA.100, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:
- «1) quando si trova sotto l'effetto di sostanze psicoattive o se è inidoneo a causa di lesioni, affaticamento, cure mediche, malattie o altre cause analoghe;»;
- f) alla norma CAT.IDE.A.150 è aggiunta la seguente lettera c):
- «c) I velivoli a turbina per i quali il certificato di aeronavigabilità (CofA) individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° gennaio 2019 e aventi una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e una MOPSC da sei a nove devono essere dotati di un TAWS che soddisfi i requisiti per gli equipaggiamenti di classe B, come specificato in uno standard accettabile.»;
- 4) l'allegato VI (parte NCC) è così modificato:
- a) alla norma NCC.GEN.105, lettera e), il punto 2) è sostituito dal seguente:
 - «2) se è sotto l'effetto di sostanze psicoattive o per altri motivi di cui al punto 7.g. dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008.»;

5) l'allegato VII (parte NCO) è così modificato:

a) alla norma NCO.SPEC.115, lettera e), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) se è sotto l'effetto di sostanze psicoattive o per altri motivi di cui al punto 7.g. dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008.»;

6) l'allegato VIII (parte SPO) è così modificato:

a) alla norma SPO.GEN.105, lettera e), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) se è sotto l'effetto di sostanze psicoattive o per altri motivi di cui al punto 7.g. dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008.»;

b) la norma SPO.IDE.A.130 è sostituita dalla seguente:

«SPO.IDE.A.130 Sistema di avviso e rappresentazione del terreno (TAWS)

a) I velivoli a turbina con una massa massima al decollo certificata (MCTOM) superiore a 5 700 kg o una MOPSC superiore a nove devono essere dotati di un TAWS che soddisfi i requisiti per:

1) gli equipaggiamenti di classe A, come specificato in uno standard accettabile, nel caso di velivoli per i quali il certificato di aeronavigabilità (CofA) individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° gennaio 2011; o

2) gli equipaggiamenti di classe B, come specificato in uno standard accettabile, nel caso di velivoli per i quali il certificato di aeronavigabilità (CofA) individuale sia stato rilasciato per la prima volta entro il 1° gennaio 2011.

b) Quando sono impiegati in operazioni commerciali, i velivoli a turbina per i quali il CofA individuale sia stato rilasciato per la prima volta dopo il 1° gennaio 2019 e aventi una MCTOM pari o inferiore a 5 700 kg e una MOPSC da sei a nove devono essere dotati di un TAWS che soddisfi i requisiti per gli equipaggiamenti di classe B come specificato in uno standard accettabile.».
