



UDTALELSE NR. 02/2011

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 19. april 2011

**om Kommissionens forordning om fastlæggelse af
gennemførelsesbestemmelser for kvalifikationer for
kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker i erhvervsmæssige flyvninger**

***"Kabinebesætningsmedlemmer kvalifikationer og tilhørende
certifikater"***

Forklarende note

I Indledning

1. Formålet med denne udtalelse er at bistå Kommissionen med at fastlægge gennemførelsesbestemmelser vedrørende personale inden for civil luftfart, jf. artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹ ("grundforordningen").
2. Ved grundforordningen fastlægges en hensigtsmæssig og omfattende ramme for fastsættelsen og gennemførelsen af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. Inden for denne ramme omhandler denne udtalelse specifikt kvalifikationer for kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker i erhvervs-mæssige lufttransportoperationer med de luftfartøjer, der henvises til i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i grundforordningen.
3. Formålet med den foreslåede del om kabinebesætningsmedlemmer (i det følgende benævnt "del-CC") er at fastlægge fælles tekniske krav om betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af de i artikel 8, stk. 4 og 5, litra e), i grundforordningen omhandlede kabinepersonalecertifikater samt deres indehaveres rettigheder og forpligtelser.
4. Del-CC, som foreslås i denne udtalelse, omfatter tre subparter, herunder:
 - o Subpart GEN, generelle krav
 - o Subpart CCA, specifikke krav til kabinepersonalecertifikater
 - o Subpart TRA, træningskrav for ansøgere til og indehavere af kabinepersonalecertifikater
5. Den tekst, der foreslås i denne udtalelse, afspejler ændringerne i agenturets første forslag (som blev offentliggjort i NPA 2009-02e) som resultat af den offentlige høring samt yderligere ændringer, der blev foretaget for at afspejle de reaktioner, der blev modtaget i forbindelse med CRD.

II. Høring

6. De første forslag til del-CC blev offentliggjort som en del af NPA 2009-02 på agenturets websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 30. januar 2009.
Høringsperioden for NPA'en blev forlænget i overensstemmelse med artikel 6, stk. 6, i regelfastsættelsesproceduren² på anmodning fra aktører for at sikre overlapning med relaterede NPA'er og for at give mere tid til at fremsende bemærkninger i lyset af NPA'ens størrelse og omfang.
7. NPA 2009-02 var opdelt i syv separate dokumenter, hvoraf det ene, NPA 2009-02e³, indeholdt udkast til forslag til gennemførelsesbestemmelser (IR) og relaterede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) samt vejledende

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

² EASA's bestyrelses beslutning 08-2007 om ændring og erstatning af regelfastsættelsesproceduren, som blev vedtaget på bestyrelsesmøde 03-2007 den 13. juni 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

³ NPA 2009-02e: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf.

materiale (GM) i forbindelse med kvalifikationer for kabinebesætningsmedlemmer, som medvirker i erhvervsmæssige lufttransportoperationer og det relaterede kabinepersonalecertifikat, jf. artikel 8, stk. 4 og 5, litra e).

8. Ved fristens udløb den 31. juli 2009⁴ havde agenturet modtaget 568 bemærkninger af relevans for del-CC. De primære kommentatorer var nationale luftfartsmyndigheder, luftfartsselskabsorganisationer og kabinebesætningsorganisationer samt individuelle luftfartsselskaber og enkeltpersoner.
9. Grundlaget for arbejdet med gennemgangen af bemærkningerne var den fælles strategi for udvidelse af EU's kompetencer, som agenturet, Kommissionen og agenturets bestyrelse har aftalt. Denne fælles strategi omfattede ikke kun en detaljeret prioritering af agenturets arbejde, men også høje principper, som skal være rettesnor for gennemgangen af bemærkningerne. Disse omfattede overholdelse af ICAO's standarder og anbefalet praksis (SARP), EU-lovgivningen og de fælles luftfartskrav (JAR), nødvendigheden af at tage hensyn til sikkerhed, reguleringsprincipper samt den aktuelle fordeling mellem "hård" og "blød" lovgivning, behovet for at overveje hindringer såsom ændringer hidrørende fra grundforordningen og fra de fælles luftfartsmyndigheders (JAA) NPA'er, som har opnået konsensus, behovet for at udarbejde rimelige krav og endelig kravet om at fokusere særligt på klarhed, retssikkerhed, og at den foreslåede lovgivningstekst kan håndhæves.
10. Agenturet fremsendte resultatet af gennemgangen af bemærkningerne og den deraf afledte foreslåede tekst til OPS.001-undersøgelingsgrupperne for erhvervsmæssig lufttransport (CAT)⁵ og for ikke-erhvervsmæssige flyvninger med komplekse motordrevne luftfartøjer (NCC)⁶.
11. Disse grupper blev nedsat i overensstemmelse med regelfastsættelsesproceduren og havde deltagelse af medlemmerne af OPS.001-redaktionsgruppen samt andre eksperter fra agenturet, de nationale luftfartsmyndigheder og branchen, som ikke havde været indblandet i den første udarbejdelsesfase.
12. På grundlag af en nøje gennemgang af alle bemærkninger til NPA og bidrag fra undersøgelsesgrupperne blev de reviderede forslag offentliggjort på agenturets websted den 7. oktober 2010 som et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD) til NPA 2009-02e – del-CC. Ved fristens udløb den 7. december 2010 havde agenturet modtaget 80 reaktioner (hvilket resulterede i 176 forskellige reaktioner) fra 35 kommentatorer, herunder nationale luftfartsmyndigheder, luftfartsselskabsorganisationer og kabinebesætningsorganisationer samt individuelle træningsorganisationer, luftfartsselskaber og træningsanordningsproducenter.
13. Reaktionerne vedrørende del-CC omfattede 29 reaktioner, som omhandlede de operationelle krav til kabinebesætningsmedlemmer offentliggjort med CRD om organisationskrav (del-OR – OR.OPS.CC), og fem reaktioner, som omhandlede forslag vedrørende subpart AR.CC offentliggjort i CRD om myndighedskrav (del-AR). Tilsvarende var 29 ud af de 113 reaktioner af relevans for kabinebesætningsmedlemmer, der blev modtaget om CRD vedrørende del-AR og -

⁴ I overensstemmelse med artikel 6, stk. 6, i bestyrelsens beslutning 08-2007 forlængede agenturet høringsperioden med to måneder for at sikre overlapning med de relaterede NPA'er (fra den 30. maj 2009 til den 31. juli 2009).

⁵ Sammensætning af regelfastsættelsesgruppen for CAT
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Sammensætning af regelfastsættelsesgruppen for NCC
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

OR (AR.CC og OR.OPS.CC), reaktioner på del-CC. Nogle af reaktionerne var gentagelser.

III. Sammendrag af modtagne reaktioner vedrørende CRD, del-CC, og den deraf afledte tekst

14. Agenturet udførte en grundig analyse og vurdering af alle de modtagne reaktioner. På dette grundlag blev der foretaget ændringer i den foreslåede CRD-tekst til del-CC. Der findes flere oplysninger nedenfor under de relevante overskrifter.

Rammeforordning for del-CC

15. **Rammeforordningen om personale inden for civil luftfart** indeholder krav til medlemsstaterne, definerer det generelle anvendelsesområde for de dele, den dækker, og foreslår overgangsforanstaltninger, som kan omfatte opt-out-muligheder⁷, hvis det strækker sig længere end den 8. april 2012. Eftersom offentliggørelsen af agenturets udtalelser for den første udvidelse gennemføres i faser, forventes det, at de relaterede forordninger også kan vedtages i faser, idet der tages højde for, at forordningen om personale inden for civil luftfart ved udgangen af Kommissionens vedtagelsesproces vil omfatte del-FCL, del-MED og del-CC (dvs. regler om certificering af flyvebesætninger og deres helbredsgodkendelse samt kvalifikationer for kabinebesætningsmedlemmer og deres helbredsmæssige egnethed).
16. **De fleste reaktioner vedrørende rammeforordningen om del-CC, som er offentliggjort med CRD**, fokuserede på det foreslåede krav om at erstatte beviser for sikkerhedstræning udstedt i henhold til bilag III til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91⁸, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008⁹ ("EU-OPS"), med kabinepersonalecertifikater i det nye format og om de foreslåede overgangsforanstaltninger.
17. **Rammeforordningen offentliggjort i denne udtalelse:** Det generelle princip om "grandfathering" vedrørende beviset for sikkerhedstræning udstedt i overensstemmelse med EU-OPS til kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker i erhvervs-mæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, er blevet bevaret og præciseret. Tilsvarende er de relaterede overgangsperioder for udskiftning med kabinepersonalecertifikater i det nye format blevet forlænget frem til den 8. april 2017, ligesom det vil ske for fornyelse i det nye format for JAR-pilotcertifikater med henblik på:
- o at give medlemsstaterne og de berørte parter mere tid til udstedelse af kabinepersonalecertifikater i det nye format og
 - o at dække de forskellige situationer for kabinebesætningsmedlemmer, som på denne forordnings gyldighedsdato har et bevis for sikkerhedstræning udstedt i overensstemmelse med EU-OPS. Dette tager højde for, at kravet om, at luftfartøjstypetræning skal udføres i tillæg til grundtræningen, før kabinepersonalecertifikater udstedes, som det oprindeligt blev foreslået i NPA og CRD, er blevet slettet, således at kravet om gennemførelse af grundtræningskurset begrænses.

Selv om det er usædvanligt for flyvebesætning, viser erfaringen, at kabinebesætningsmedlemmer kan vælge at stoppe med at flyve i et eller flere

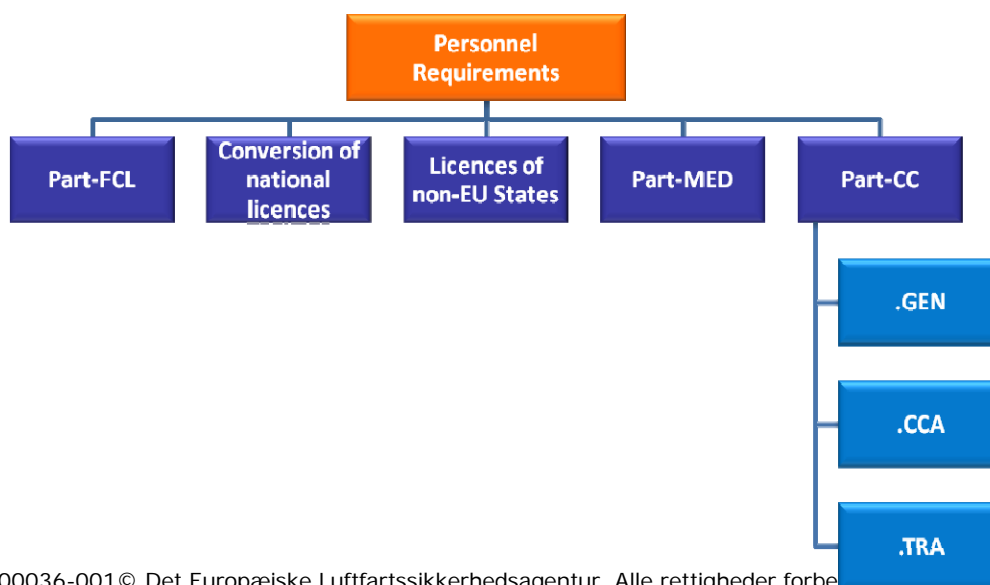
⁷ En opt-out-mulighed er en type overgangsforanstaltning, som giver medlemsstaterne mulighed for at udsætte gennemførelsesdatoen for en bestemt bestemmelse, op til en vis periode, som er defineret i lovgivningen.

⁸ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4-8.

⁹ EUT L 254 af 20.9.2008, s. 1.

år. I det tilfælde kan den viden og duellighed, de har opnået under grundtræningen, ikke vedligeholdes med flyveerfaring og den dermed forbundne træning og kontrol, og gyldigheden af grundtræningen udløber efter en vis periode uden flyvning.

18. Artikel 1 i rammeforordningen beskriver de ændringer, der skal foretages i Kommissionens forordning om personale inden for civil luftfart, så den omfatter kabinebesætningsmedlemmer:
- o Der er tilføjet et punkt om kvalifikationer for kabinebesætningsmedlemmer under "Anvendelsesområde og gyldighed".
 - o Der er tilføjet en definition af kabinebesætningsmedlem under "Definitioner": Definitionen tager højde for de ændringer, der har fundet sted i luftfartssektoren siden den første offentliggørelse af JAR-OPS 1, som indeholdt den definition, der nu findes i EU-OPS, og giver større retssikkerhed. Den omfatter alle kabinebesætningsmedlemmernes opgaver og de områder, hvor de udfører opgaver (inde i og uden for luftfartøjets kabine, f.eks. efter en evakuering), og præciserer, at sådant personale skal være kvalificeret til at udføre de pågældende opgaver.
 - o Der er tilføjet en ny artikel om "Kabinebesætningsmedlemmernes kvalifikationer og tilhørende certifikater" for at præcisere, at kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker i erhvervsmæssige lufttransportoperationer med de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i grundforordningen beskrevne luftfartøjer, skal være kvalificeret i overensstemmelse med del-CC, og for at beskrive overgangsforanstaltninger. Det specifikke tilfælde, hvor kabinebesætningsmedlemmer, som medvirker i erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikoptere, hvor der i øjeblikket ikke er krav om besiddelse af et bevis for sikkerhedstræning, beskrives også.
19. I rammeforordningens artikel 2 angives ikrafttrædelsesdatoen, og der fastlægges opt-out-muligheder for bestemmelserne om dokumenter og registrering samt for udstedelse af kabinepersonalecertifikater til kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker i erhvervsmæssig lufttransport med helikoptere.
20. Nedenstående figur viser strukturen i del-CC som bilag V til rammeforordningen om personale inden for civil luftfart offentliggjort i denne udtalelse.



Del-CC – Krav til kabinebesætningsmedlemmernes kvalifikationer

21. CRD-forslagene til del-CC indeholdt kravene til kvalifikationer og tilhørende certifikater for kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker i erhvervsmæssige lufttransportoperationer. Disse krav suppleres af de operationelle krav rettet til luftfartsforetagender med luftfartøjer med kabinebesætningsmedlemmer samt af myndighedskrav af relevans for ansøgere til og indehavere af kabinepersonalecertifikater.
22. Der kom **reaktioner på CRD** fra 35 kommentatorer:
- Seks medlemsstater: Tre af disse gentog deres bekymringer vedrørende nogle af CRD-forslagene samt NPA-forslagene, selv om de støttede andre af ændringerne.
 - Fem europæiske luftfartsselskabsorganisationer og seks individuelle luftfartsselskaber fra tre medlemsstater bekræftede, at de fortsat var uenige i anvendelsesområdet for kabinepersonalecertifikaterne på trods af, at de oprindelige forslag var blevet ændret.
 - 13 kabinebesætningsorganisationer: De klagede alle over, at CRD-forslagene var blevet reduceret betydeligt, og opfordrede til, at man gik tilbage til de oprindelige NPA-forslag.
 - Fem træningsorganisationer (TO) og træningsanordningsproducenter udtrykte bekymring over, at der mangler fælles krav for TO-godkendelser og træningsanordninger, og opfordrede EASA til at udarbejde sådanne kriterier eller standarder.
23. **Hovedpunkter** – Under gennemgangen af de modtagne reaktioner blev følgende hovedpunkter identificeret:
- **Anvendelsesområdet for kabinepersonalecertifikater:**
 - Det foreslåede krav om, at der skal gennemføres luftfartøjstypespecifik træning ud over grundtræningskurset, før kabinepersonalecertifikater kan udstedes, synes at være det største stridspunkt. Størstedelen af reaktionerne gav udtryk for, at certifikatet bør udstedes efter gennemførelse af grundtræningskurset, som i henhold til EU-OPS, og at kravet om luftfartøjsspecifik træning skal slettes.
 - **Betingelser for indehaveres anvendelse af certifikatet:**
 - Kravet om, at certifikatet skal bæres, når indehaveren udfører opgaver på et luftfartøj, gav anledning til forskellige bemærkninger.
 - Kravet om, at kabinebesætningsmedlemmerne skal være helbredsmæssig egnede, som allerede er et krav i EU-OPS, blev fuldt ud accepteret.
 - **Træningskrav:**
 - Andre reaktioner gav udtryk for, at det detaljerede træningspensum bør beskrives i et tillæg til gennemførelsesbestemmelserne med samme status som i EU-OPS for at sikre pålideligheden og lette anerkendelsen af kabinepersonalecertifikater i hele EU.
24. **Deraf afledt tekst i udtalelsen:** Gennemførelsesbestemmelserne (IR) for del-CC indgår i tre subparter som beskrevet nedenfor.

25. Del-CC, subpart GEN – Generelle krav

- o Subpart GEN indeholder de gennemførelsesbestemmelser, som beskriver den kompetente myndighed (CC.GEN.001) og anvendelsesområdet (CC.GEN.005) for del-CC. Den fastlægger også, hvordan en ansøgning om kabinepersonalecertifikat skal indgives (CC.GEN.015), samt aldersgrænsen for ansøgere (CC.GEN.020).
- o Subpart GEN indeholder også gennemførelsesbestemmelser i CC.GEN.025, som beskriver de rettigheder, der er knyttet til de kabinepersonalecertifikater, der kræves i del-CC, samt betingelserne for anvendelse og indehavernes forpligtelser. De krav, der allerede fandtes i EU-OPS, nemlig at de pågældende skal være i stand til og have kompetence til at varetage opgaverne på den relevante luftfartøjstype, bekræftes. Kravet om, at indehaveren skal bære certifikatet, når rettighederne udøves, er blevet overført til en ny gennemførelsesbestemmelse "CC.GEN.030 Dokumenter og registrering" af de nedenfor beskrevne årsager.
- o Denne gennemførelsesbestemmelse blev udarbejdet for at præcisere indehavernes ansvar med hensyn til deres arbejdsrelaterede dokumenter og træningsfortegnelser. Agenturet har taget stilling til de forskellige synspunkter, der fremkom, og mener, at kabinebesætningsmedlemmer, som alt andet personale inden for civil luftfart, der skal overholde reglerne, til enhver tid skal kunne påvise, at de overholder reglerne. Dette er det grundlæggende formål med ethvert erhvervsmæssigt dokument, som kræves i henhold til luftfartssikkerhedsreglerne. Det har til formål at styrke indehavernes bevidsthed om og fokus på at sikre, at de overholder de gældende regler, samt at de relaterede dokumenter er gyldige og holdes i god stand. Det har også til formål at lette rampeinspektioner. Sidstnævnte er endnu mere relevant i det aktuelle luftfartsmiljø, hvor der findes et stigende antal freelance- og sæsonarbejdere blandt besætningsmedlemmerne samt kabinebesætningsmedlemmer på deltid eller fuld tid, som arbejder for flere end ét luftfartsforetagende.
- o Desuden skal kabinepersonalecertifikater i henhold til grundforordningens artikel 8, stk. 5, litra e), vedligeholdes. Eftersom kabinepersonalecertifikatet udstedes efter grundtræningskurset, og dermed med ubegrænset gyldighed under normale betingelser, kan det kun påvises, at indehaveren fortsat opfylder andre gældende sikkerhedsregler, hvis certifikatet suppleres med en liste over luftfartøjstyp kvalifikationer, som luftfartsforetagenderne skal stille til rådighed for alle de indehavere af kabinepersonalecertifikater, de har ansat. I betragtning af at alle luftfartsforetagender skal have etableret et system til at forsyne deres personale med sikkerhedsrelaterede oplysninger og opdateringer, foreslås dette som den mest praktiske løsning i forhold til en administrativ proces hos en myndighed eller en godkendt organisation for fornyelse og/eller forlængelse af certifikaterne.

26. Del-CC, subpart CCA – Specifikke krav til kabinepersonalecertifikater

- o Subpart CCA indeholder gennemførelsesbestemmelser, som specifikt omhandler udstedelse, gyldighed og suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikatet. Kabinepersonalecertifikatet udstedes, når grundtræningskurset og de tilknyttede prøver er bestået. Overholdelse af alle andre gældende træningskrav er fortsat en betingelse for indehavernes anvendelse af certifikatet, som det allerede er nævnt ovenfor.
- o Som det også anføres i reaktionerne fra flere medlemsstater, kan opgaven med certifikatudstedelse (CC.CCA.100), hvis en medlemsstat vælger dette i

overensstemmelse med grundforordningens artikel 8, stk. 4, uddelegeres til en organisation, forudsat at en sådan organisation er blevet godkendt dertil af den kompetente myndighed.

- o Gennemførelsesbestemmelsen i CC.CCA.105 om kabinepersonalecertifikatets gyldighed er blevet ændret, og de gyldighedsbetingelser, der oprindeligt blev foreslået, er blevet erstattet af alternative forslag fra kommentatorer, nemlig at certifikatet udløber, hvis det suspenderes eller tilbagekaldes af den kompetente myndighed, eller hvis indehaveren ikke udøver sine rettigheder i en periode på mere end 60 måneder.
- o Gennemførelsesbestemmelsen i CC.CCA.110 om suspension og tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater indeholder betingelser, som er meget identiske med dem, der gælder for andet personale inden for civil luftfart, og i henhold til hvilke certifikatet kan suspenderes eller tilbagekaldes af den kompetente myndighed.

27. Del-CC, subpart TRA – Træningskrav ansøgere til og indehavere af kabinepersonalecertifikater

Subpart TRA indeholder gennemførelsesbestemmelser om træningskrav, som primært er baseret på de tilsvarende krav i EU-OPS.

- o Et detaljeret pensum for grundtræningskurset i henhold til CC.TRA.220 er beskrevet i et tillæg til denne del, som har samme retlige status som i EU-OPS. Dette bør lette anerkendelsen af kabinepersonalecertifikaterne i EU.
- o Luftfartøjstype- eller variantkvalifikation(er) i henhold til CC.TRA.225, som afspejler de gældende krav til træning og kontrol i EU-OPS, er angivet som betingelser for indehavernes anvendelse af certifikatet. Træningsprogrammerne vil blive beskrevet nærmere i gennemførelsesbestemmelserne rettet til luftfartsforetagender, som omhandler flyveoperationer (del-CAT).

28. Punkter, der skal overvejes med henblik på yderligere regelfastsættelse

Høringsprocessen viste tydeligt, at der var bred enighed blandt de fleste medlemsstater og aktører om behovet for at udarbejde fælles kriterier eller standarder på EU-plan for godkendelse af træningsorganisationer for kabinebesætningsmedlemmer, for instruktører og eksaminatorers kvalifikationer og for træningsanordninger. Derfor foreslår agenturet, at disse gøres til genstand for en regelfastsættelsesopgave, når der er opnået en fælles forståelse og aftale om retsgrundlaget med lovgiveren.

Köln, den 19. april 2011

P. GOUDOU

Administrerende direktør