



STELLUNGNAHME NR. 02/2011

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 19. April 2011

**für eine Verordnung der Kommission zur Festlegung der
Durchführungsbestimmungen für die Qualifizierung von mit dem
gewerbsmäßigen Flugbetrieb befassten Flugbegleitern**

***„Qualifizierung von Flugbegleitern und damit zusammenhängende
Bescheinigungen“***

Erläuterung

I. Einleitung

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, die Kommission bei der Festlegung der Durchführungsbestimmungen für Zivilluftfahrtpersonal im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008¹ des Europäischen Parlaments und des Rates (nachstehend: die Grundverordnung) zu unterstützen.
2. Mit der Grundverordnung wird ein umfassender Rahmen für die Festlegung und Umsetzung gemeinsamer technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren im Bereich der Zivilluftfahrt geschaffen. Innerhalb dieses Rahmens behandelt die vorliegende Stellungnahme speziell die Qualifizierung von Flugbegleitern, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und c dieser Verordnung befasst sind.
3. Zweck des vorgeschlagenen Teils Flugbegleiter („Part-Cabin Crew“, nachstehend: Teil-CC) ist es, gemeinsame technische Vorschriften zur Festlegung der Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Flugbegleiterbescheinigungen gemäß Artikel 8 Absatz 4 und Absatz 5 Buchstabe e der Grundverordnung und die Rechte und Verantwortlichkeiten der jeweiligen Inhaber festzulegen.
4. Teil-CC, wie mit dieser Stellungnahme vorgeschlagen, besteht aus drei Teilabschnitten, und zwar:
 - o Teilabschnitt GEN, allgemeine Anforderungen;
 - o Teilabschnitt CCA, spezifische Anforderungen an die Flugbegleiterbescheinigung;
 - o Teilabschnitt TRA, Ausbildungsanforderungen für Antragsteller für und Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen.
5. Der in dieser Stellungnahme vorgeschlagene Text enthält die Änderungen an den ursprünglichen Vorschlägen der Agentur (wie in der NPA 2009-02e veröffentlicht) aufgrund der öffentlichen Konsultation sowie weitere Änderungen, die nach Prüfung der zum CRD eingegangenen Reaktionen vorgenommen wurden.

II. Konsultation

6. Die ersten Vorschläge für Teil-CC wurden am 30. Januar 2009 als Teil der NPA 2009-02 auf der Website der Agentur veröffentlicht (<http://www.easa.europa.eu>).

Der Konsultationszeitraum der NPA wurde angesichts der Größe und des Umfangs der NPA gemäß Artikel 6 Absatz 6 des Regelsetzungsverfahrens² auf Antrag der Beteiligten verlängert, um eine zeitliche Überschneidung mit damit zusammenhängenden NPA zu erreichen und mehr Zeit für Kommentare zu gewinnen.

¹ 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 (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009.

² Beschluss 08-2007 des EASA-Verwaltungsrats zur Änderung bzw. Aufhebung des Regelsetzungsverfahrens, angenommen in der Sitzung des Verwaltungsrates 03-2007 vom 13. Juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

7. NPA 2009-02 war in sieben getrennte Dokumente gegliedert, wovon eines, NPA 2009-02e³, die Entwurfsvorschläge für die Durchführungsbestimmungen (Implementing Rules, IR) und damit zusammenhängenden annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) für die Qualifizierung von Flugbegleitern, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrzeugen befasst sind, und die diesbezüglichen in Artikel 8 Absatz 4 und Absatz 5 Buchstabe e genannten Flugbegleiterbescheinigungen enthielt.
8. Bis zum Schlusstermin des Konsultationszeitraums am 31. Juli 2009⁴ gingen bei der Agentur 568 Kommentare bezüglich Teil-CC ein. Die Kommentatoren waren hauptsächlich einzelstaatliche Luftfahrtbehörden, Luftfahrtorganisationen und Flugbegleiterorganisationen sowie einzelne Fluggesellschaften und Einzelpersonen.
9. Den Rahmen für die Prüfung der Kommentare bildete die gemeinsame Vorgehensweise bezüglich der Erweiterung der EU-Kompetenzen, wie sie von der Agentur, der Europäischen Kommission und dem Verwaltungsrat der Agentur vereinbart wurde. Mit dieser gemeinsamen Vorgehensweise wurden nicht nur eine detaillierte Priorisierung der von der Agentur durchzuführenden Tätigkeiten, sondern auch vorrangige Grundsätze festgelegt, die für die Prüfung der Kommentare leitend sein sollten. Hierzu zählten unter anderem: die Einhaltung der ICAO SARPs, der EU-Rechtsvorschriften und der angenommenen Joint Aviation Requirements (JAR); die Notwendigkeit, Sicherheits- und aufsichtsbehördliche Grundsätze und die aktuelle Verteilung von Text zwischen „Hard Law“ und „Soft Law“ in angemessener Weise zu berücksichtigen; die Notwendigkeit, Einschränkungen wie z. B. Änderungen aufgrund der Grundverordnung und der NPA der Joint Aviation Authorities (JAA), über die Einvernehmen erzielt wurde, in gebührender Weise zu berücksichtigen; die Notwendigkeit, angemessene Anforderungen zu stellen, und schließlich die Notwendigkeit, der Klarheit, Rechtssicherheit und Durchsetzbarkeit des vorgeschlagenen aufsichtsbehördlichen Texts besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
10. Die Agentur legte die Ergebnisse dieser Prüfung von Kommentaren und den hieraus hervorgegangenen Textentwurf den OPS.001-Überarbeitungsgruppen für die gewerbsmäßige Beförderung mit Luftfahrzeugen (Commercial Air Transport, CAT)⁵ und für die nicht-gewerbsmäßige Beförderung mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (non-commercial operations with complex motor-powered aircraft, NCC) vor⁶.
11. Die genannten Gruppen wurden gemäß dem Regelsetzungsverfahren gebildet und umfassten die Mitglieder der Kern-Entwurfsgruppe OPS.001 sowie weitere Sachverständige aus der Agentur, den einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden und der Industrie, die nicht an der anfänglichen Entwurfsphase beteiligt waren.
12. Auf der Grundlage einer sorgfältigen Prüfung aller Kommentare zur NPA und von Input aus den Überarbeitungsgruppen wurden die überarbeiteten Vorschläge auf der Website der Agentur am 7. Oktober 2010 als Kommentar-Antwort-Dokument (Comment Response Document, CRD) zu NPA 2009-02e – Teil-CC veröffentlicht. Bis zum Schlusstermin am 7. Dezember 2010 gingen bei der Agentur

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

⁴ Gemäß Artikel 6.6 des Beschlusses 08-2007 des EASA-Verwaltungsrats hat die Agentur den Konsultationszeitraum um eine weitere Frist von 2 Monaten verlängert, um eine zeitliche Überschneidung mit damit zusammenhängenden NPA zu erreichen (vom 30.5.2009 auf den 31.7.2009).

⁵ Zusammensetzung der Vorschriftenerstellungsgruppe für CAT
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Zusammensetzung der Vorschriftenerstellungsgruppe für NCC
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

80 Reaktionen (was 176 unterschiedliche Reaktionen ergab) von 35 Kommentatoren ein, darunter einzelstaatliche Luftfahrtbehörden, Luftfahrtorganisationen und Flugbegleiterverbände sowie einzelne Ausbildungseinrichtungen, Fluggesellschaften und Hersteller von Übungsgeräten.

13. Von den Reaktionen zu Teil-CC betrafen 29 die betrieblichen Anforderungen für Flugbegleiter, die mit dem CRD für Bestimmungen für organisatorische Anforderungen veröffentlicht wurden (Teil-OR – OR.OPS.CC), und 5 Reaktionen die Vorschläge zu Teilabschnitt AR.CC, die im CRD für behördliche Anforderungen (Teil-AR) veröffentlicht wurden. Weiterhin waren 29 der 113 Reaktionen bezüglich Flugbegleitern, die zum CRD für Teil-AR und OR (AR.CC und OR.OPS.CC) eingingen, Reaktionen auf Teil-CC. Einige dieser Reaktionen gingen mehrfach ein.

III. Zusammenfassung der zum CRD Teil-CC eingegangenen Reaktionen und hieraus hervorgegangener Text

14. Die Agentur hat eine sorgfältige Analyse und Beurteilung aller eingegangenen Reaktionen durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurden Änderungen am CRD-Entwurfstext für Teil-CC vorgenommen. Weitere Informationen sind nachstehend unter den entsprechenden Überschriften zu finden.

Mantelregulierung für Teil-CC

15. **Die Mantelregulierung über Zivilluftfahrtpersonal** enthält Anforderungen an die Mitgliedstaaten, definiert die allgemeine Anwendbarkeit der Teile, mit denen sie sich befasst, und schlägt Übergangsmaßnahmen vor, die Ausnahmeregelungen (Opt-outs) enthalten können,⁷ wenn sie über den 8. April 2012 hinausreichen. Da die Veröffentlichung von Stellungnahmen der Agentur für die erste Erweiterung in mehreren Phasen erfolgt, ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Verordnungen ebenfalls in Phasen erlassen werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass am Ende des Verfahrens zur Annahme durch die Kommission die Verordnung über Zivilluftfahrtpersonal Teil-FCL, Teil-MED und Teil-CC abdecken wird (d. h. Regeln für die Lizenzierung von Flugbesatzungen und deren medizinische Zertifizierung sowie die Qualifizierung von Flugbegleitern und ihre Tauglichkeit).
16. **Die meisten Reaktionen zu der mit dem CRD veröffentlichten Mantelregulierung zu Teil-CC** befassten sich mit der vorgeschlagenen Anforderung, die Bescheinigungen über die Sicherheitsschulung, die in Übereinstimmung mit Anhang III zur Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates⁸, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 859/2008⁹ (nachstehend: EU-OPS), ausgestellt wurden, durch Flugbegleiterbescheinigungen des neuen Formats zu ersetzen, und mit den vorgeschlagenen Übergangsfristen.
17. **Die mit der vorliegenden Stellungnahme veröffentlichte Mantelregulierung:** Der allgemeine Grundsatz des Bestandsschutzes für Bescheinigungen über die Sicherheitsschulung, die gemäß EU-OPS an Flugbegleiter ausgestellt wurden, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung in Flugzeugen befasst sind, wurde beibehalten und präzisiert. Außerdem wurden die damit verbundenen Übergangsfristen für ihre Ersetzung durch Flugbegleiterbescheinigungen im neuen Format bis 8. April 2017 verlängert, wie dies entsprechend auch für die Neuerteilung von JAR-konformen Pilotenlizenzen im neuen Format gelten wird, um

⁷ Eine Ausnahmeregelung (Opt-out) ist eine Übergangsmaßnahme, die Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, die Umsetzung einer bestimmten Vorschrift um eine gesetzlich festgelegte Frist aufzuschieben.

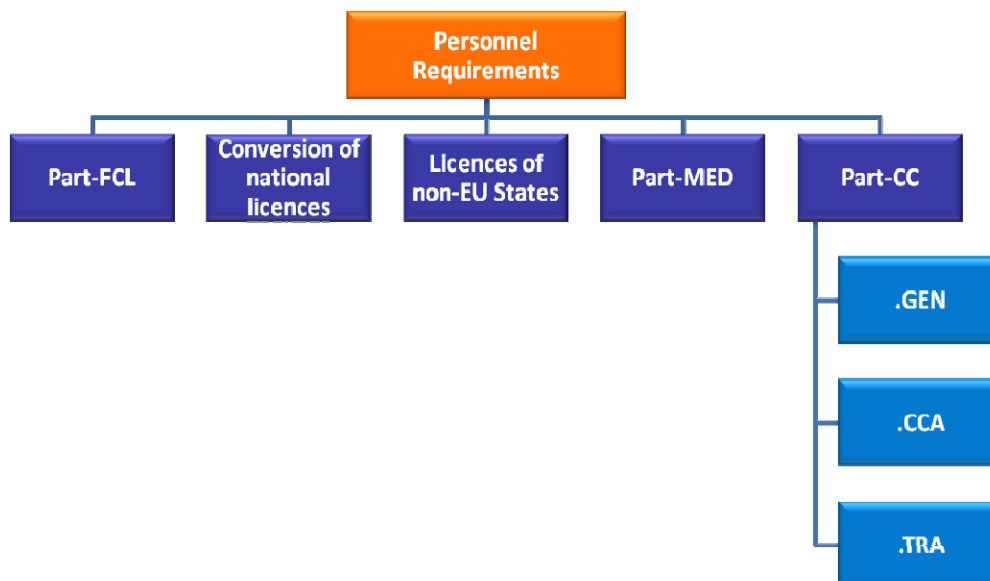
⁸ ABI. L 373 vom 31.12.1991, S. 4-8.

⁹ ABI. L 254 vom 20.9.2008, S. 1.

- o den Mitgliedstaaten und den betroffenen Beteiligten mehr Zeit für die Erteilung einer Flugbegleiterbescheinigung im neuen Format zu geben, und
- o den unterschiedlichen Situationen von Flugbegleitern Rechnung zu tragen, die bei Anwendbarkeit dieser Verordnung Inhaber einer Bescheinigung über die Sicherheitsschulung sind, die gemäß EU-OPS erteilt wurde. Damit wird berücksichtigt, dass die Forderung nach Abschluss eines Musterlehrgangs zusätzlich zur Erstausbildung vor der Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen, wie in der NPA und im CRD vorgeschlagen, gestrichen wurde, d. h. es ist nur noch die Erstausbildung erforderlich.

Während es bei Flugbesatzungen seltener der Fall ist, zeigt die Erfahrung, dass sich Flugbegleiter manchmal dafür entscheiden, ein oder mehrere Jahre lang nicht zu fliegen. In diesem Fall können die während ihrer Erstausbildung erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten nicht durch Flugerfahrung und die damit verbundene erforderliche Schulung und Kontrolle aufrechterhalten werden, weshalb die Gültigkeit der Erstausbildung nach einer bestimmten Frist ohne Flugpraxis erlischt.

18. In Artikel 1 der Mantelregulierung sind die Änderungen der Verordnung der Kommission über Zivilluftfahrtpersonal für Flugbegleiter wie folgt aufgeführt:
 - o Ein Punkt über die Qualifizierung von Flugbegleitern wurde unter „Geltungsbereich und Anwendbarkeit“ hinzugefügt;
 - o Eine Definition für „Flugbegleiter“ wurde unter „Definitionen“ hinzugefügt: Die Definition trägt auch den Veränderungen Rechnung, die sich im Luftfahrtsektor seit der erstmaligen Veröffentlichung von JAR-OPS 1 ergeben haben, die die jetzt in EU-OPS befindliche Definition enthielt, und schafft mehr Rechtssicherheit. Sie umfasst alle Aufgaben von Flugbegleitern und die Bereiche, in denen sie Aufgaben durchführen (innerhalb und außerhalb der Kabine, z. B. nach einer Evakuierung) und stellt klar, dass dieses Personal für die erforderlichen Aufgaben qualifiziert sein muss.
 - o Es wurde ein neuer Artikel über „Qualifizierung von Flugbegleitern und damit verbundene Bescheinigungen“ hinzugefügt, in dem festgelegt ist, dass Flugbegleiter, die mit dem gewerbsmäßigen Betrieb von in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b und c der Grundverordnung genannten Luftfahrzeugen befasst sind, gemäß Teil-CC qualifiziert sein müssen. Weiterhin sind in diesem Artikel die Übergangsmaßnahmen beschrieben. Der Sonderfall von Flugbegleitern, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung in Hubschraubern befasst sind und die derzeit nicht Inhaber einer Bescheinigung über die Sicherheitsschulung sein müssen, wird ebenfalls angesprochen.
19. Artikel 2 der Mantelregulierung legt das Datum des Inkrafttretens fest und enthält Sonderregelungen bezüglich der Bestimmungen für Dokumente und die Führung von Aufzeichnungen sowie für die Frage der Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen für Kabinenpersonal, das mit der gewerbsmäßigen Beförderung in Hubschraubern befasst ist.
20. Das nachfolgende Diagramm zeigt die Struktur von Teil-CC als Anhang V zur Mantelregulierung für Zivilluftfahrtpersonal wie in dieser Stellungnahme veröffentlicht.



Teil-CC – Anforderungen für die Qualifizierung von Flugbegleitern

21. Die CRD-Vorschläge für Teil-CC enthielten die Anforderungen für die Befähigung und die damit verbundenen Bescheinigungen für Flugbegleiter, die mit der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrzeugen befasst sind. Diese Anforderungen werden ergänzt durch die betrieblichen Anforderungen an Betreiber, die Luftfahrzeuge mit Flugbegleitern betreiben, und durch die aufsichtsbehördlichen Anforderungen an Antragsteller für Flugbegleiterbescheinigungen und deren Inhaber.
22. **Reaktionen auf das CRD** gab es von 35 Kommentatoren wie folgt:
- 6 Mitgliedstaaten: 3 von ihnen bekräftigten ihre Bedenken bezüglich einiger CRD-Vorschläge sowie der NPA-Vorschläge, auch wenn sie andere vorgenommene Änderungen unterstützten.
 - 5 europäische Fluggesellschaften und 6 einzelne Fluggesellschaften aus 3 Mitgliedstaaten bekräftigen ihre Ablehnung des Umfangs des Geltungsbereichs von Flugbegleiterbescheinigungen auch nach den Änderungen an den ursprünglichen Vorschlägen.
 - 13 Flugbegleiterorganisationen: Diese beklagten durchgehend, dass die CRD-Vorschläge erheblich verwässert worden seien, und wünschten eine Rückkehr zu den ursprünglichen NPA-Vorschlägen.
 - 5 Ausbildungseinrichtungen (Training Organisations, TOs) und Hersteller von Übungsgeräten äußerten Bedenken wegen des Fehlens gemeinsamer Anforderungen für TO-Zulassungen und Übungsgeräte und wünschten die Ausarbeitung entsprechender Kriterien oder Normen durch die EASA.
23. **Hauptprobleme** – Bei der Sichtung der eingegangenen Reaktionen wurden die folgenden Hauptprobleme deutlich:
- **Geltungsbereich der Flugbegleiterbescheinigungen:**
 - Die vorgeschlagene Anforderung, dass eine Luftfahrzeugmuster-spezifische Ausbildung zusätzlich zur Erstausbildung absolviert werden solle, bevor die Flugbegleiterbescheinigungen ausgestellt werden könnten, schien das Hauptproblem zu sein. In den Reaktionen wurde

mehrheitlich die Auffassung vertreten, dass die Bescheinigung wie unter EU-OPS nach Abschluss der Erstausbildung ausgestellt werden und die Anforderung einer Luftfahrzeugmuster-spezifischen Ausbildung fallen gelassen werden sollte.

— **Bedingungen für die Verwendung der Bescheinigungen durch die Inhaber:**

- Die Forderung, dass die Bescheinigung bei der Durchführung von Aufgaben in einem Luftfahrzeug mitgeführt werden müsse, fand ein unterschiedliches Echo.
- Die Forderung, dass Flugbegleiter tauglich sein müssen, wie dies bereits in EU-OPs vorgeschrieben ist, wurde vollständig als solche akzeptiert.

— **Ausbildungsanforderungen:**

- In anderen Reaktionen wurde die Ansicht vertreten, dass der detaillierte Lehrplan in einem Anhang zu den Durchführungsbestimmungen enthalten sein sollte, mit demselben Status wie unter EU-OPS, um die Zuverlässigkeit sicherzustellen und die Anerkennung von Flugbegleiterbescheinigungen überall in der Europäischen Union zu erleichtern.

24. **Resultierender Text wie in der Stellungnahme vorgelegt:** Die Durchführungsbestimmungen (Implementing Rules, IR) von Teil-CC sind in drei Teilabschnitten wie nachfolgend beschrieben enthalten.

25. **Teil-CC, Teilabschnitt GEN – Allgemeine Anforderungen**

- Teilabschnitt GEN enthält die Durchführungsbestimmungen bezüglich der zuständigen Aufsichtsbehörde (CC.GEN.001) und des Geltungsbereichs (CC.GEN.005) von Teil-CC. Hierin ist weiterhin festgelegt, wie ein Antrag auf eine Flugbegleiterbescheinigung gestellt werden muss (CC.GEN.015) und welches Mindestalter für Antragsteller gilt (CC.GEN.020).
- Teilabschnitt GEN enthält außerdem Durchführungsbestimmungen in CC.GEN.025, die die mit den nach Teil-CC erforderlichen Flugbegleiterbescheinigungen verbundenen Rechte sowie die Bedingungen für ihre Verwendung und die Verantwortlichkeiten der Inhaber beschreiben. Die bereits in EU-OPS enthaltenen Anforderungen bezüglich ständiger Tauglichkeit und der Kompetenz für das zu betreibende Luftfahrzeugmuster werden bestätigt. Die Anforderung, dass die Bescheinigung bei der Ausübung von Rechten mitgeführt werden muss, wurde aus den im folgenden Absatz genannten Gründen in eine neue Durchführungsbestimmung „CC.GEN.030, Dokumente und Führung von Aufzeichnungen“, übertragen.
- Diese Durchführungsbestimmung wurde erarbeitet, um die Verantwortlichkeiten der Inhaber bezüglich ihrer individuellen beruflichen Dokumente und Ausbildungsnachweise zu klären. Nach Würdigung der verschiedenen geäußerten Auffassungen ist die Agentur der Meinung, dass Flugbegleiter, wie jedes andere Zivilluftfahrtpersonal, das an Vorschriften gebunden ist, die Einhaltung jederzeit nachweisen können müssen. Dies ist der grundlegende Zweck eines jeden beruflichen Dokuments, das von Flugsicherheitsvorschriften gefordert wird. Sie dienen dazu, das Bewusstsein und Verantwortungsgefühl der Inhaber zu schärfen, sicherzustellen, dass sie die einschlägigen Vorschriften einhalten und dass die damit zusammenhängenden Dokumente gültig sind und in gutem Zustand gehalten werden. Sie dienen weiterhin dazu, Vorfeldinspektionen zu vereinfachen. Dieser letztere Punkt bekommt gegenwärtig in der Luftfahrt immer mehr Gewicht, da immer mehr freiberufliche und saisonale Besatzungsmitglieder

tätig sind und immer mehr Teilzeit- oder Vollzeit-Flugbegleiter für mehr als einen Betreiber arbeiten.

- o Weiterhin müssen, wie in der Grundverordnung (Artikel 8 Absatz 5 Buchstabe e) vorgesehen, Flugbegleiterbescheinigungen beibehalten werden. Da die Flugbegleiterbescheinigung nach der Erstausbildung erteilt wird und damit unter normalen Bedingungen für unbegrenzte Dauer, kann die erforderliche ununterbrochene Einhaltung anderer einschlägiger Sicherheitsvorschriften durch den Inhaber nur nachgewiesen werden, wenn die Bescheinigung um eine Liste von Luftfahrzeugmusterqualifikationen ergänzt wird, die die Betreiber jedem von ihnen beschäftigten Inhaber einer Flugbegleiterbescheinigung zur Verfügung stellen. Angesichts der Tatsache, dass alle Betreiber ein System haben müssen, das ihrem Personal sicherheitsbezogene Informationen und Aktualisierungen zur Verfügung stellt, wird dies als die praktikablere Option im Vergleich mit einem administrativen Verfahren seitens der Aufsichtsbehörde oder einer zugelassenen Organisation zur Neuerteilung und/oder Verlängerung vorgeschlagen.

26. Teil-CC Teilabschnitt CCA – spezifische Anforderungen an die Flugbegleiterbescheinigung

- o Teilabschnitt CCA behandelt die speziellen Durchführungsbestimmungen für die Erteilung, Gültigkeit und Aussetzung oder den Widerruf von Flugbegleiterbescheinigungen. Die Flugbegleiterbescheinigung ist nach erfolgreichem Abschluss der Erstausbildung und Ablegung der entsprechenden Prüfung auszustellen. Die Erfüllung aller anderen einschlägigen Ausbildungsanforderungen bleibt eine Voraussetzung für die Verwendung der Bescheinigung durch die Inhaber, wie bereits oben dargestellt.
- o Weiterhin kann, wie in den von mehreren Mitgliedstaaten eingegangenen Reaktionen erbeten, die Ausstellung der Bescheinigung (CC.CCA.100), soweit von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Grundverordnung gewünscht, einer Organisation übertragen werden, sofern die dafür vorgesehene Organisation von der zuständigen Aufsichtsbehörde die Genehmigung hierzu erhalten hat.
- o Die Durchführungsbestimmung in CC.CCA.105 für die Gültigkeit von Flugbegleiterbescheinigungen wurde geändert. Die ursprünglich vorgeschlagenen Bedingungen für die Gültigkeit wurden durch Alternativvorschläge von Kommentatoren ersetzt, sodass die Gültigkeit der Bescheinigung im Falle einer Aussetzung oder eines Widerrufs durch die zuständige Aufsichtsbehörde oder dann erlischt, wenn der Inhaber seine Rechte während eines Zeitraums von mehr als 60 Monaten nicht ausgeübt hat.
- o Die Durchführungsbestimmung in CC.CCA.110 über die Aussetzung und den Widerruf von Flugbegleiterbescheinigungen enthält Bedingungen, die den für anderes Zivilluftfahrtpersonal geltenden Bedingungen sehr ähnlich sind und unter denen die zuständige Aufsichtsbehörde die Bescheinigung aussetzen bzw. widerrufen kann.

27. Teil-CC Teilabschnitt TRA – Ausbildungsanforderungen für Antragsteller für und Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen

Teilabschnitt TRA enthält die speziellen Durchführungsbestimmungen für Ausbildungsanforderungen, die weitgehend auf den entsprechenden EU-OPS-Anforderungen basieren.

- o Ein detaillierter Lehrplan für die gemäß CC.TRA.220 erforderliche Erstausbildung ist in einem Anhang zu diesem Teil enthalten, der denselben rechtlichen Status wie unter EU-OPS hat. Dies sollte die Anerkennung von Flugbegleiterbescheinigungen innerhalb der Europäischen Union erleichtern;

- o Luftfahrzeugmuster- oder -varianten-Befähigungen gemäß CC.TRA.225, die den aktuellen EU-OPS-Bestimmungen bezüglich Ausbildung und Überprüfung entsprechen, sind als Voraussetzung für die Verwendung der Bescheinigung durch die Inhaber genannt. Die Ausbildungsprogramme werden in den Durchführungsbestimmungen beschrieben, die an die Betreiber gerichtet sind und den Flugbetrieb behandeln (Teil-CAT).

28. Für die weitere Regelung zu berücksichtigender Punkt

Der Konsultationsprozess ergab deutlich einen breiten Konsens unter praktisch allen Mitgliedstaaten und Beteiligten bezüglich der Notwendigkeit, gemeinsame Kriterien oder Normen auf EU-Ebene für die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen für Flugbegleiter, für die Qualifikationen von Lehrberechtigten und Prüfern und für Übungsgeräte zu schaffen. Daher schlägt die Agentur vorbehaltlich gemeinsamer Auffassungen und einer Zustimmung des Gesetzgebers zur rechtlichen Grundlage vor, sich dieser Problematik in einem zukünftigen Regelungsprozess zuzuwenden.

Köln, 19. April 2011

P. GOUDOU
Exekutivdirektor