



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 02/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 19^{ης} Απριλίου 2011

για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τα προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές δραστηριότητες

«Προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και σχετική βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας»

Επεξηγηματική σημείωση

I. Εισαγωγή

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Επιτροπή στη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για το προσωπικό πολιτικής αεροπορίας του άρθρου 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής ο «βασικός κανονισμός»).
2. Ο βασικός κανονισμός θεσπίζει ένα γενικό πλαίσιο για τον ορισμό και την εφαρμογή κοινών τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Εντός αυτού του πλαισίου, η παρούσα γνώμη πραγματεύεται τα προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές αερομεταφορές των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 εδάφια β) και γ) του εν λόγω κανονισμού.
3. Σκοπός του προτεινόμενου μέρους-πληρώματα θαλάμου επιβατών (εφεξής το «μέρος CC») είναι η θέσπιση κοινών τεχνικών απαιτήσεων που καθορίζουν τις προϋποθέσεις για την έκδοση, τη διατήρηση, την τροποποίηση, τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 και παράγραφος 5 εδάφιο ε) του βασικού κανονισμού, καθώς και των προνομίων και των ευθυνών των κατόχων της.
4. Το μέρος CC που προτείνεται σε αυτήν τη γνώμη αποτελείται από τρία τμήματα, τα οποία περιλαμβάνουν:
 - ο τμήμα GEN, γενικές απαιτήσεις·
 - ο τμήμα CCA, ειδικές απαιτήσεις για τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών·
 - ο τμήμα TRA, απαιτήσεις εκπαίδευσης για τους αιτούντες και κατόχους βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.
5. Το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντανακλά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις αρχικές προτάσεις του Οργανισμού (όπως αυτές δημοσιεύτηκαν στην ΕΠΤ 2009-02e) έπειτα από τη δημόσια διαβούλευση, καθώς περαιτέρω αλλαγές που εισήχθησαν έπειτα από την εξέταση των αντιδράσεων που ελήφθησαν επί του ΕΑΠ.

II. Διαβούλευση

6. Οι αρχικές προτάσεις για το μέρος CC δημοσιεύτηκαν ως τμήμα της ΕΠΤ 2009-02 στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού (<http://www.easa.europa.eu>) την 30^η Ιανουαρίου 2009.

Η περίοδος διαβούλευσης της ΕΠΤ παρατάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 6 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων² κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009.

² Απόφαση 08-2007 του διοικητικού συμβουλίου του EASA, η οποία τροποποίησε και αντικατέστησε τη διαδικασία θέσπισης κανόνων και ελήφθη στη συνεδρίαση 03-2007 του διοικητικού συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν συμπίπτει με σχετικές ΕΠΤ και να δοθεί περισσότερους χρόνος για παρατηρήσεις, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και το πεδίο εφαρμογής της ΕΠΤ.

7. Η ΕΠΤ 2009-02 χωρίστηκε σε επτά χωριστά έγγραφα, ένα εκ των οποίων, η ΕΠΤ 2009-02e³, περιείχε το σχέδιο των προτάσεων για τους εκτελεστικούς κανόνες (ΕΚ), τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (ΑΜΣ) και το υλικό καθοδήγησης (ΥΚ) για τα προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που ενέχονται σε εμπορικές αερομεταφορές και τη σχετική βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 και παράγραφος 5 εδάφιο ε).
8. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία, 31^η Ιουλίου 2009⁴, ο Οργανισμός είχε λάβει 568 παρατηρήσεις σχετικά με το μέρος CC. Οι κύριοι σχολιαστές συμπεριλάμβαναν εθνικές αεροπορικές αρχές, οργανώσεις αεροπορικών εταιρειών και ενώσεις πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, καθώς και μεμονωμένες αεροπορικές εταιρείες και ιδιώτες.
9. Το έργο της εξέτασης των παρατηρήσεων πλαισίωσε η κοινή προσέγγιση διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία συμφωνήθηκε από τον Οργανισμό, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού. Επιπλέον της θέσπισης λεπτομερών προτεραιοτήτων για το έργο που θα διεξάγει ο Οργανισμός, η συγκεκριμένη κοινή προσέγγιση θέσπισε επίσης αρχές υψηλού επιπέδου, οι οποίες θα διέπουν την εξέταση των παρατηρήσεων. Μεταξύ άλλων, αυτές συμπεριλαμβάνουν: την τήρηση των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP) του ICAO, της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κοινών απαιτήσεων αεροπορίας (JAR) που έχουν θεσπιστεί· την ανάγκη να δοθεί η δέουσα προσοχή στις αρχές ασφαλείας και στις κανονιστικές αρχές, καθώς και στην τρέχουσα διανομή του κειμένου μεταξύ του υποχρεωτικού και του ενδοτικού δικαίου· την ανάγκη να δοθεί η δέουσα προσοχή σε περιορισμούς όπως είναι αλλαγές που απορρέουν από τον βασικό κανονισμό και από ΕΠΤ του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) οι οποίες είχαν επιτύχει συναίνεση· την ανάγκη θέσπισης αναλογικών απαιτήσεων· και, τέλος, την απαίτηση να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη σαφήνεια, στην ασφάλεια δικαίου και την εφαρμοστικότητα του προτεινόμενου κανονιστικού κειμένου.
10. Ο Οργανισμός υπέβαλλε το αποτέλεσμα της εξέτασης των παρατηρήσεων και το σχέδιο του προκύπτοντος κειμένου στις ομάδες αναθεώρησης OPS.001 για τις εμπορικές αερομεταφορές (CAT)⁵ και για τις μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη (NCC)⁶.
11. Οι αναφερόμενες ομάδες συστάθηκαν σύμφωνα με τη διαδικασία θέσπισης κανόνων και περιελάμβαναν τα μέλη της βασικής ομάδας σύνταξης OPS.001, καθώς και άλλους ειδικούς από τον Οργανισμό, εθνικές αεροπορικές αρχές και τον κλάδο, οι οποίοι δεν είχαν συμμετέχει στην αρχική φάση σύνταξης.
12. Βάσει προσεκτικής εξέτασης όλων των παρατηρήσεων επί της ΕΠΤ και του σχολιασμού των ομάδων αναθεώρησης, οι αναθεωρημένες προτάσεις

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

⁴ Σύμφωνα με το άρθρο 6.6 της απόφασης 08-2007 του διοικητικού συμβουλίου, ο Οργανισμός παρέτεινε την περίοδο διαβούλευσης κατά 2 επιπλέον μήνες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα συμπέσει με σχετικές ΕΠΤ (από την 30/05/2009 έως την 31/07/2009).

⁵ Σύνθεση της ομάδας θέσπισης κανόνων για τις εμπορικές αερομεταφορές (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Σύνθεση της ομάδας θέσπισης κανόνων για τις μη εμπορικές δραστηριότητες (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

δημοσιεύτηκαν στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 7^η Οκτωβρίου 2010 ως έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (ΕΑΠ) για την ΕΑΠ 2009-02e - μέρος CC. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 7^{ης} Δεκεμβρίου 2010, ο Οργανισμός είχε λάβει 80 αντιδράσεις (οι οποίες οδήγησαν σε 176 διαφορετικές αντιδράσεις) από 35 σχολιαστές, συμπεριλαμβανομένων εθνικών αεροπορικών αρχών, οργανώσεων αεροπορικών εταιρειών και ενώσεων πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, καθώς και μεμονωμένων φορέων εκπαίδευσης, αεροπορικών εταιρειών και κατασκευαστών εκπαιδευτικών συσκευών.

13. Οι αντιδράσεις επί του μέρους CC συμπεριλάμβαναν 29 αντιδράσεις σχετικές με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις για τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που δημοσιεύτηκαν με το ΕΑΠ για τις οργανωτικές απαιτήσεις (μέρος OR - OR.OPS.CC), και 5 αντιδράσεις σχετικές με τις προτάσεις για το τμήμα AR.CC που δημοσιεύτηκαν στο ΕΑΠ για τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές (μέρος AR). Παρομοίως, 29 από τις 113 αντιδράσεις σχετικά με τα πληρώματα θαλάμου επιβατών, οι οποίες λήφθηκαν για το ΕΑΠ σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τις αρχές και τις οργανωτικές απαιτήσεις (AR.CC και OR.OPS.CC) ήταν αντιδράσεις επί του μέρους CC. Ορισμένες από αυτές τις αντιδράσεις επαναλαμβάνονταν.

III. Σύνοψη των αντιδράσεων που λήφθηκαν σχετικά με το ΕΑΠ για το μέρος CC και το προκύπτον κείμενο

14. Ο Οργανισμός διενέργησε προσεκτική ανάλυση και αξιολόγηση όλων των αντιδράσεων που λήφθηκαν. Με βάση αυτές, πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στο σχέδιο του κειμένου του ΕΑΠ για το μέρος CC. Περαιτέρω πληροφορίες παρέχονται παρακάτω στις αντίστοιχες παραγράφους.

Κανονισμός για το μέρος CC

15. **Ο κανονισμός για το προσωπικό πολιτικής αεροπορίας** περιέχει απαιτήσεις προς τα κράτη μέλη, καθορίζει τη γενική εφαρμοσιμότητα των τμημάτων που καλύπτει και προτείνει μέτρα μετάβασης, τα οποία ενδέχεται να συμπεριλαμβάνουν αυτοεξαιρέσεις⁷ σε περίπτωση υπέρβασης της 8^{ης} Απριλίου 2012. Καθώς η δημοσίευση των γνώμων του Οργανισμού για την πρώτη παράταση πραγματοποιείται σε φάσεις, αναμένεται ότι οι σχετικοί κανονισμοί θα θεσπιστούν επίσης σε φάσεις λαμβάνοντας υπόψη ότι στο τέλος της διαδικασίας θέσπισης της Επιτροπής ο κανονισμός για το προσωπικό πολιτικής αεροπορίας θα καλύπτει το μέρος FCL, το μέρος MED και το μέρος CC (δηλαδή, κανόνες που καλύπτουν την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης και την ιατρική πιστοποίησή τους, καθώς και τα προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και την ιατρική καταλληλότητά τους).
16. **Οι περισσότερες αντιδράσεις που λήφθηκαν επί του κανονισμού για το μέρος CC που δημοσιεύτηκαν με το ΕΑΠ** εστίαζαν στην προτεινόμενη απαίτηση αντικατάστασης των βεβαιώσεων εκπαίδευσης ασφαλείας που εκδόθηκαν σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου⁸ όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής⁹ (εφεξής ο κανονισμός EU-OPS) με βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών με τη νέα μορφή, καθώς και στις προτεινόμενες μεταβατικές περιόδους.

⁷ Η αυτοεξαιρέση είναι ένας τύπος μέτρου μετάβασης, βάσει του οποίου τα κράτη μέλη έχουν την επιλογή να μεταθέσουν την ημερομηνία εφαρμογής για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που ορίζεται από το νόμο.

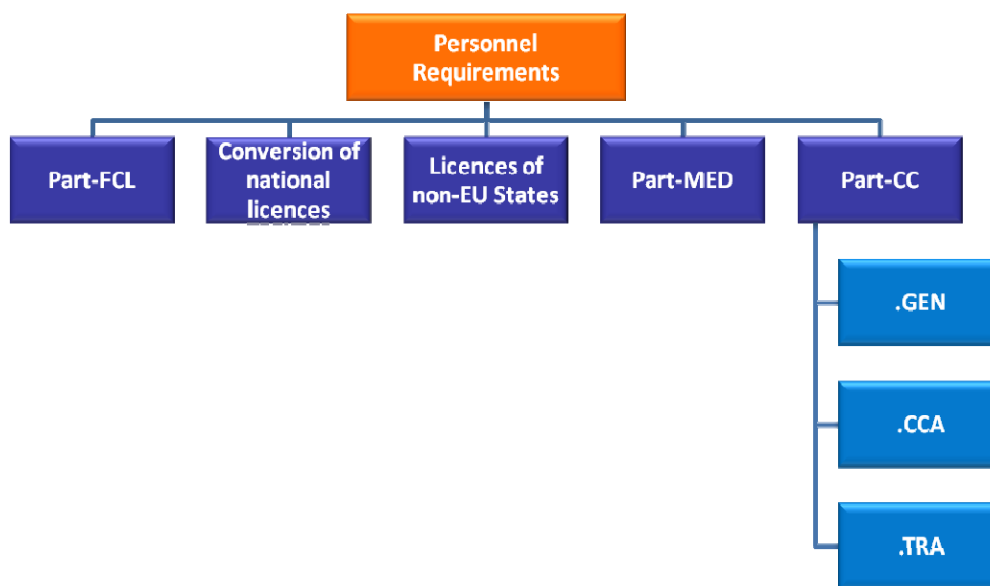
⁸ ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4-8.

⁹ ΕΕ L 254 της 20.9.2008, σ. 1.

17. **Ο κανονισμός που δημοσιεύεται σε αυτήν τη γνώμη:** Διατηρήθηκε και αποσαφηνίστηκε η γενική αρχή της διατήρησης της ισχύος των βεβαιώσεων εκπαίδευσης ασφαλείας, οι οποίες εκδόθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS σε πληρώματα θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα. Επίσης, οι σχετικές μεταβατικές περιόδους για την αντικατάστασή τους με βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών με τη νέα μορφή παρατάθηκαν έως την 8^η Απριλίου 2017. Το ίδιο θα ισχύσει για την επανέκδοση, με τη νέα μορφή, των αδειών χειριστή που συμμορφώνονται με τις JAR προκειμένου:
- ο τα κράτη μέλη και οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι να έχουν περισσότερο χρόνο στη διάθεσή τους όσον αφορά την έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών με τη νέα μορφή· και
 - ο να καλύπτονται οι διάφορες περιπτώσεις μελών πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που, κατά τη στιγμή θέσης του εν λόγω κανονισμού σε ισχύ, κατέχουν βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS. Σε αυτό λαμβάνεται υπόψη ότι διαγράφηκε η απαίτηση για την ολοκλήρωση, επιπλέον της αρχικής εκπαίδευσης, εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους πριν από την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, όπως είχε προταθεί αρχικά στην ΕΠΤ και το ΕΑΠ, περιορίζοντας έτσι την απαίτηση στην ολοκλήρωση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης.
- Παρότι δεν είναι σύνηθες για τα πληρώματα πτήσης, η πείρα έχει δείξει ότι τα μέλη πληρωμάτων θαλάμου επιβατών ενδέχεται να επιλέξουν να πάψουν να πετούν για ένα ή περισσότερα χρόνια. Σε αυτήν την περίπτωση, οι γνώσεις και οι ικανότητες που αποκτήθηκαν κατά την αρχική τους εκπαίδευση δεν είναι δυνατόν να διατηρηθούν μέσω πτητικής πείρας και της σχετικής απαιτούμενης εκπαίδευσης και του ελέγχου, και η εγκυρότητα της αρχικής εκπαίδευσης λήγει έπειτα από την πάροδο συγκεκριμένης χρονικής περιόδου κατά την οποία δεν συμμετέχουν σε πτήσεις.
18. Στο άρθρο 1 του κανονισμού παρατίθενται οι τροποποιήσεις που θα πραγματοποιηθούν στον κανονισμό της Επιτροπής για το προσωπικό πολιτικής αεροπορίας ώστε να καλύπτονται τα πληρώματα θαλάμου επιβατών, ως ακολουθεί:
- ο Στην ενότητα «Πεδίο εφαρμογής και εφαρμοσιμότητα» προστίθεται ένα σημείο σχετικά με τα προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.
 - ο Στους «Ορισμούς» προστίθεται ορισμός του μέλους πληρωμάτων θαλάμου επιβατών: Στον ορισμό λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές που έλαβαν χώρα στον κλάδο της αεροπορίας από την αρχική έκδοση του JAR-OPS 1 που περιλάμβανε τον ορισμό που τώρα περιλαμβάνεται στον κανονισμό EU-OPS, και παρέχεται περισσότερη ασφάλεια δικαίου. Συμπεριλαμβάνει όλα τα καθήκοντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και τους χώρους όπου τα ασκούν (εντός και εκτός του θαλάμου του αεροσκάφους π.χ. έπειτα από εκκένωση) και καθιστά σαφές ότι το εν λόγω προσωπικό πρέπει να διαθέτει τα προσόντα ώστε να ασκεί τα απαιτούμενα καθήκοντα.
 - ο Προστίθεται νέο άρθρο σχετικά με τα «Προσόντα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών και σχετική βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας» προκειμένου να καθορίζεται ότι τα πληρώματα θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές αερομεταφορές αεροσκαφών, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 εδάφια β) και γ) του βασικού κανονισμού πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το μέρος CC, και να περιγράφονται τα μέτρα μετάβασης. Εξετάζεται επίσης η ειδική περίπτωση μελών πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές αερομεταφορές με

ελικόπτερα, για τα οποία δεν απαιτείται να κατέχουν βεβαίωση εκπαίδευσης ασφαλείας.

19. Το άρθρο 2 του κανονισμού ορίζει την ημερομηνία θέσης σε ισχύ και προβλέπει αυτοεξαιρέσεις σχετικά με τις διατάξεις περί εγγράφων και τήρησης αρχείου, καθώς και την έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών σε μέλη των εν λόγω πληρωμάτων που εμπλέκονται σε εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα.
20. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τη δομή του μέρους CC ως παραρτήματος V του κανονισμού για το προσωπικό πολιτικής αεροπορίας όπως δημοσιεύεται σε αυτήν τη γνώμη.



Απαιτήσεις προσωπικού

Μέρος FCL

Μετατροπή εθνικών πτυχίων

Πτυχία τρίτων χωρών

Μέρος MED

Μέρος CC

.GEN

.CCA

.TRA

Μέρος CC - Απαιτήσεις για τα προσόντα πληρωμάτων θαλάμου επιβατών

21. Οι προτάσεις του ΕΑΠ για το μέρος CC περιείχαν τις απαιτήσεις για τα προσόντα και τη σχετική βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας, όπως αυτές ισχύουν για πληρώματα θαλάμου επιβατών που εμπλέκονται σε εμπορικές αερομεταφορές. Οι εν λόγω απαιτήσεις συμπληρώνονται από τις επιχειρησιακές απαιτήσεις που απευθύνονται σε αερομεταφορείς που πραγματοποιούν πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών με πληρώματα θαλάμου επιβατών και από τις απαιτήσεις που αφορούν

τις αρχές σχετικά με τους αιτούντες και τους κατόχους βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

22. **Αντιδράσεις στο ΕΑΠ** προήλθαν από 35 σχολιαστές, ως ακολούθως:

- 6 κράτη μέλη: 3 εκ των οποίων επιβεβαίωσαν τις ανησυχίες τους σχετικά με ορισμένες από τις προτάσεις στο ΕΑΠ, παρότι υποστήριξαν άλλες αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν.
- 5 ευρωπαϊκές οργανώσεις αεροπορικών εταιρειών και 6 μεμονωμένες αεροπορικές εταιρείες από 3 κράτη μέλη επιβεβαίωσαν τη διαφωνία τους με το πεδίο εφαρμογής της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών παρά τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στις αρχικές προτάσεις.
- 13 οργανώσεις πληρωμάτων θαλάμου επιβατών: όλες εξέφρασαν παράπονα ότι οι προτάσεις στο ΕΑΠ είχαν μειωθεί σημαντικά και ζήτησαν την επαναφορά των αρχικών προτάσεων της ΕΠΤ.
- 5 φορείς εκπαίδευσης (ΦΕ) και κατασκευαστές εκπαιδευτικών συσκευών εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την απουσία κοινών απαιτήσεων για τις εγκρίσεις ΦΕ και εκπαιδευτικών συσκευών και ζήτησαν την ανάπτυξη αυτών των κριτηρίων ή των προτύπων από τον EASA.

23. **Κύρια ζητήματα** - Κατά την εξέταση των αντιδράσεων που λήφθηκαν εντοπίστηκαν τα ακόλουθα κύρια ζητήματα:

- **Πεδίο εφαρμογής της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών:**
 - ο Το κύριο ζήτημα φάνηκε να είναι η προτεινόμενη απαίτηση για την ολοκλήρωση, επιπλέον του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης, εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους πριν να είναι δυνατή η έκδοση βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών. Στην πλειοψηφία των αντιδράσεων εκφράστηκε η άποψη ότι η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας πρέπει να εκδίδεται έπειτα από την ολοκλήρωση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης, όπως ισχύει σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS, εξαιρώντας την απαίτηση για εκπαίδευση σε τύπο αεροσκάφους.
- **Προϋποθέσεις για τη χρήση της βεβαίωσης από τους κατόχους:**
 - ο Η απαίτηση να φέρουν οι κάτοχοι τη βεβαίωση μαζί τους κατά την εκτέλεση καθηκόντων σε αεροσκάφος οδήγησε στην έκφραση διαφορετικών απόψεων.
 - ο Η απαίτηση για ιατρική καταλληλότητα των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, η οποία ήδη ισχύει σύμφωνα με τον κανονισμό EU-OPS, έγινε πλήρως αποδεκτή ως έχει.
- **Απαιτήσεις εκπαίδευσης:**
 - ο Από άλλες αντιδράσεις προέκυψε η άποψη ότι το λεπτομερές πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να καθορίζεται σε παράρτημα των εκτελεστικών κανόνων, με την ίδια ισχύ που προβλέπεται από τον κανονισμό EU-OPS, ώστε να διασφαλίζεται η αξιοπιστία και να διευκολύνεται η αναγνώριση των βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

24. **Προκύπτουν κείμενο που παρουσιάζεται στη γνώμη:** οι εκτελεστικοί κανόνες (ΕΚ) του μέρους CC περιέχονται σε τρία τμήματα όπως περιγράφεται παρακάτω.

25. **Μέρος CC τμήμα GEN – Γενικές απαιτήσεις**

- ο Το τμήμα GEN περιέχει τους EK που καθορίζουν την αρμόδια αρχή (CC.GEN.001) και το πεδίο εφαρμογής (CC.GEN.005) του μέρους CC. Καθορίζει επίσης τον τρόπο υποβολής αίτησης για την έκδοση βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών (CC.GEN.015) και το κατώτατο όριο ηλικίας των αιτούντων (CC.GEN.020).
- ο Το τμήμα GEN περιέχει επίσης EK στην παράγραφο CC.GEN.025, οι οποίοι περιγράφουν τα προνόμια που συνδέονται με τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που απαιτείται από το μέρος CC, καθώς και τις προϋποθέσεις για τη χρήση και τις ευθύνες των κατόχων της. Επιβεβαιώνονται οι απαιτήσεις που ήδη συμπεριλαμβάνονταν στον κανονισμό EU-OPS, ήτοι για διαρκή καταλληλότητα και επιδεξιότητα σχετικά με τον τύπο αεροσκάφους που θα χρησιμοποιείται. Η απαίτηση να φέρουν οι κάτοχοι της βεβαίωσης τη βεβαίωση μαζί τους κατά την εκτέλεση των προνομίων μεταφέρθηκε σε νέο EK, «CC.GEN.030 Έγγραφο και τήρηση αρχείου», για τους λόγους που περιγράφονται στην επόμενη παράγραφο.
- ο Αυτός ο EK αναπτύχθηκε προκειμένου να αποσαφηνιστεί η ευθύνη των κατόχων σε σχέση με τα μεμονωμένα επαγγελματικά έγγραφα και τα αρχεία εκπαίδευσης. Αφού έλαβε υπόψη τις διάφορες απόψεις που εκφράστηκαν, ο Οργανισμός φρονεί ότι τα πληρώματα θαλάμου επιβατών, όπως και κάθε άλλο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να συμμορφώνεται με κανόνες, θα μπορεί να επιδεικνύει τη συμμόρφωσή του ανά πάσα στιγμή. Αυτός είναι ο θεμελιώδης σκοπός κάθε επαγγελματικού εγγράφου που απαιτείται σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας της αεροπορίας. Αποσκοπεί στην αυξημένη ευαισθητοποίηση και δέσμευση των κατόχων εξασφαλίζοντας ότι συμμορφώνονται με τους ισχύοντες κανόνες και ότι τα σχετικά έγγραφα είναι έγκυρα και διατηρούνται σε καλή κατάσταση. Αποσκοπεί επίσης στη διευκόλυνση των επιθεωρήσεων στους χώρους στάθμευσης. Αυτό το τελευταίο αποκτά ολοένα μεγαλύτερη σημασία στο τρέχον πλαίσιο της αεροπορίας όπου υπάρχει ολοένα αυξανόμενος αριθμός μελών πληρωμάτων που εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή εποχικά και μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών που εργάζονται ως εργαζόμενοι μερικής ή πλήρους απασχόλησης για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς.
- ο Επιπλέον, πρέπει να διατηρηθούν οι βεβαιώσεις επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, όπως προβλέπεται στον βασικό κανονισμό (άρθρο 8 παράγραφος 5 εδάφιο ε)). Δεδομένου ότι η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών εκδίδεται έπειτα από το πρόγραμμα αρχικής εκπαίδευσης, και συνεπώς για απεριόριστη διάρκεια υπό κανονικές συνθήκες, η απαιτούμενη διαρκής συμμόρφωση του κατόχου με άλλους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας μπορεί να αποδειχθεί μόνο αν η βεβαίωση συμπληρώνεται με κατάλογο αξιολογήσεων σε τύπο αεροσκάφους, τις οποίες οι αερομεταφορείς θα διαθέτουν σε κάθε κάτοχο βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών που απασχολούν. Λαμβάνοντας υπόψη ότι όλοι οι αερομεταφορείς πρέπει να διαθέτουν σύστημα για την παροχή στο προσωπικό τους πληροφοριών και ενημερώσεων σχετικών με την ασφάλεια, αυτό προτείνεται ως η πλέον πρακτική επιλογή συγκριτικά με μια διοικητική διαδικασία εκ μέρους της αρχής ή ενός εγκεκριμένου φορέα για την επανέκδοση ή/και επανεπικύρωση των βεβαιώσεων.

26. Μέρος CC τμήμα CCA - Ειδικές απαιτήσεις για τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών

- ο Το τμήμα CCA περιέχει τους EK που αφορούν συγκεκριμένα την έκδοση, την ισχύ και την αναστολή ή την ανάκληση της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών. Η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών θα εκδοθεί έπειτα από την

επιτυχή ολοκλήρωση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης και της σχετικής εξέτασης. Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η συμμόρφωση με όλες τις υπόλοιπες απαιτήσεις εκπαίδευσης εξακολουθεί να αποτελεί προϋπόθεση για τη χρήση της βεβαίωσης από τους κατόχους.

- ο Επίσης, όπως ζητήθηκε βάσει των αντιδράσεων που λήφθηκαν από πολλά κράτη μέλη, η έκδοση της βεβαίωσης (CC.CCA.100) μπορεί, αν το αποφασίσει κάποιο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού, να ανατεθεί σε κάποιον φορέα, εφόσον αυτός έχει εγκριθεί προς τούτο από την αρμόδια αρχή.
- ο Ο ΕΚ στην παράγραφο CC.CCA.105 σχετικά με την ισχύ της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών, τροποποιήθηκε και οι αρχικά προταθείσες προϋποθέσεις ισχύος αντικαταστάθηκαν από εναλλακτικές προτάσεις των σχολιαστών, ήτοι η ισχύς της βεβαίωσης θα λήγει σε περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης από την αρμόδια αρχή ή στην περίπτωση που κάτοχος δεν ασκεί τα προνόμιά του/της για περίοδο άνω των 60 μηνών.
- ο Ο ΕΚ στην παράγραφο CC.CCA.110 αναφορικά με την αναστολή ή ανάκληση της βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών καθορίζει προϋποθέσεις κατά πολύ παρόμοιες με εκείνες που ισχύουν για άλλο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας και υπό τις οποίες η αρμόδια αρχή μπορεί να αναστέλλει ή ανακαλεί τη βεβαίωση.

27. Μέρος CC τμήμα TRA - Απαιτήσεις εκπαίδευσης για τους αιτούντες και κατόχους βεβαίωσης επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών

Το τμήμα TRA περιέχει τους ΕΚ που καλύπτουν συγκεκριμένα τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, οι οποίες βασίζονται κυρίως στις αντίστοιχες απαιτήσεις του κανονισμού EU-OPS.

- ο Ένα λεπτομερές πρόγραμμα εκπαίδευσης για την αρχική εκπαίδευση που απαιτείται από την παράγραφο CC.TRA.220 καθορίζεται σε προσάρτημα του μέρους και έχει την ίδια νομική ισχύ με εκείνην που προβλέπεται στον κανονισμό EU-OPS. Αυτό θα διευκολύνει την αναγνώριση των βεβαιώσεων επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- ο Αξιολογήσεις τύπου ή παραλλαγής αεροσκάφους στην παράγραφο CC.TRA.225, οι οποίες αντανακλούν τις τρέχουσες απαιτήσεις περί εκπαίδευσης και ελέγχου του κανονισμού EU-OPS, καθορίζονται ως προϋποθέσεις για τη χρήση της βεβαίωσης από τους κατόχους. Τα προγράμματα εκπαίδευσης θα καθοριστούν στους εκτελεστικούς κανόνες που αφορούν τους αερομεταφορείς και καλύπτουν τις αεροπορικές δραστηριότητες (μέρος CAT).

28. Στοιχείο που θα εξεταστεί για περαιτέρω θέσπιση κανόνων

Η διαδικασία της διαβούλευσης ανέδειξε σαφώς ευρεία συναίνεση μεταξύ των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων όσον αφορά την ανάγκη για την ανάπτυξη κοινών κριτηρίων ή προτύπων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έγκριση φορέων εκπαίδευσης για πληρώματα θαλάμου επιβατών, για αξιολογήσεις εκπαιδευτών και εξεταστών, καθώς και για εκπαιδευτικές συσκευές. Συνεπώς, βάσει της κοινής κατανόησης και συμφωνίας του νομοθέτη επί της νομικής βάσης, ο Οργανισμός προτίθεται να αντιμετωπίσει τα ζητήματα αυτά στο πλαίσιο μελλοντικής διαδικασίας θέσπισης κανόνων.

Κολωνία, 19 Απριλίου 2011

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής