



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO N:o 2/2011

19. huhtikuuta 2011

**kaupalliseen lentotoimintaan osallistuvan matkustamomiehistön
pätevyysvaatimusten täytäntöönpanosääntöjen määrittämisestä annettavaa
komission asetusta varten**

***”Matkustamomiehistön pätevyysvaatimukset ja niihin liittyvät
todistukset”***

Selittävä huomautus

I. Johdanto

1. Lausunnon tarkoituksena on avustaa komissiota laatimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008¹ (jäljempänä "perusasetus") 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua siviili-ilmailuhenkilöstöä koskevat täytäntöönpanosäännöt.
2. Perusasetus on kattava kehys yhteisten teknisten vaatimusten ja hallintomenettelyjen määrittelylle ja toteutukselle siviili-ilmailun alalla. Tämän kehysten puitteissa tämä lausunto koskee erityisesti perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten matkustamomiehistön pätevyysvaatimuksia.
3. Ehdotetun matkustamomiehistöä koskevan osan (jäljempänä "osa CC") tavoitteena on asettaa yhteiset tekniset vaatimukset, joilla määritetään perusasetuksen 8 artiklan 4 kohdassa ja 5 kohdan e alakohdassa tarkoitetun matkustamomiehistön todistuksen myöntämisen, voimassapitämisen, muuttamisen, rajoittamisen, voimassaolon keskeyttämisen tai peruuttamisen edellytykset sekä todistusten haltijoiden oikeudet ja velvollisuudet.
4. Tässä lausunnossa ehdotettu osa CC koostuu seuraavista kolmesta luvusta:
 - o luku GEN, yleiset vaatimukset;
 - o luku CCA, matkustamomiehistön todistusta koskevat erityisvaatimukset;
 - o luku TRA, matkustamomiehistön todistusta hakevien ja todistuksen haltijoiden koulutusvaatimukset.
5. Tässä lausunnossa ehdotetussa tekstissä on otettu huomioon julkisen kuulemisen perusteella tehdyt muutokset viraston alkuperäiseen ehdotukseen (julkaistu muutosehdotuksessa NPA 2009-02e) sekä lisämuutokset, jotka tehtiin vastausasiakirjaa koskevien huomautusten perusteella.

II. Kuuleminen

6. Osaa CC koskevat alkuperäiset ehdotukset julkaistiin osana muutosehdotusta NPA 2009-02 viraston Internet-sivulla (<http://www.easa.europa.eu>) 30. tammikuuta 2009.

Muutosehdotuksen kuulemisaikaa pidennettiin sidosryhmien pyynnöstä sääntöjenlaadintamenettelyn² 6 artiklan 6 kohdan mukaisesti, jotta varmistettiin asiaan liittyvien muutosehdotusten samanaikaisuus ja jotta huomautuksille jäi enemmän aikaa muutosehdotuksen koon ja soveltamisalan vuoksi.
7. Muutosehdotus NPA 2009-02 jaettiin seitsemään erilliseen asiakirjaan, joista yksi, NPA 2009-02e³, sisälsi täytäntöönpanosääntöjen luonnosehdotukset, niihin liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimuksen täyttämiseksi (AMC-aineisto) sekä kaupallisiin ilmakuljetuksiin osallistuvan matkustamomiehistön

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1108/2009.

² EASAn hallintoneuvoston päätös 08-2007 sääntöjenlaadintamenettelyn muuttamisesta ja korvaamisesta, tehty 13. kesäkuuta 2007 pidetyssä hallintoneuvoston kokouksessa 03-2007 (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.

pätevyysvaatimuksia ja 8 artiklan 4 kohdassa ja 5 kohdan e alakohdassa tarkoitettua matkustamomiehistön todistusta koskevan ohjeaineiston (GM-aineisto).

8. Kuulemisajan loppumiseen eli 31. heinäkuuta 2009⁴ mennessä virasto oli saanut osasta CC 568 huomautusta. Huomautuksia tekivät pääasiassa kansalliset ilmailuviranomaiset, lentoyhtiöorganisaatiot ja matkustamomiehistöjärjestöt sekä yksittäiset lentoyhtiöt ja yksityishenkilöt.
9. Huomautusten arvioinnissa otettiin huomioon EU:n toimivallan laajentamista koskeva yhteinen lähestymistapa, josta virasto, Euroopan komissio ja viraston hallintoneuvosto ovat sopineet. Yhteisessä lähestymistavassa on määritetty yksityiskohtaisesti ensisijaisia tehtäviä, joita viraston on kehitettävä, sekä korkean tason periaatteita, joiden mukaisesti huomautuksia olisi arvioitava. Näitä ovat muun muassa seuraavat: kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön standardien ja suositusten, EU:n lainsäädännön sekä yhteiseurooppalaisten ilmailuvaatimusten (JAR) noudattaminen; tarve ottaa asianmukaisesti huomioon turvallisuus- ja sääntelyperiaatteet sekä lain nykyinen jakautuminen sitoviin säädöksiin ja muihin ohjeisiin; tarve ottaa huomioon rajoitteet, kuten perusasetuksesta ja Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA) muutosehdotuksista johtuvat muutokset, joista on päästy yksimielisyyteen; tarve laatia oikeasuhteisia vaatimuksia ja lisäksi vaatimus kiinnittää erityistä huomiota ehdotetun säädöstekstin selkeyteen, oikeusvarmuuteen ja täytäntöönpanokelpoisuuteen.
10. Virasto toimitti huomautusten arvioinnin tulokset ja niiden perusteella laaditun luonnostekstin kaupallisten ilmakuljetusten (CAT)⁵ ja vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla tapahtuvien muiden kuin kaupallisten kuljetusten (NCC)⁶ OPS.001-tarkastelutyöryhmille.
11. Edellä mainitut ryhmät perustettiin sääntöjenlaadintamenettelyn mukaisesti, ja niihin kuului OPS.001-laadintaryhmän jäseniä sekä muita viraston, kansallisten ilmailuviranomaisten ja ilmailualan asiantuntijoita, jotka eivät olleet osallistuneet alkuperäisen tekstin laadintaan.
12. Muutosehdotusta koskevien kaikkien huomautusten ja tarkastelutyöryhmien kommenttien perusteellisen arvioinnin jälkeen tarkastetut ehdotukset julkaistiin viraston Internet-sivulla 7. lokakuuta 2010 muutosehdotuksen NPA 2009-02e osan CC vastausasiakirjana. Viimeiseen huomautusten jättöpäivään eli 7. joulukuuta 2010 mennessä virasto oli saanut 80 huomautusta (yhteensä siis 176 eri huomautusta) 35 taholta, muun muassa kansallisilta ilmailuviranomaisilta, lentoyhtiöorganisaatioilta ja matkustamomiehistöjärjestöiltä sekä yksittäisiltä koulutusorganisaatioilta, lentoyhtiöiltä ja koulutuslaitteiden valmistajilta.
13. Osasta CC tehtyihin huomautuksiin kuului 29 huomautusta, jotka liittyivät organisaatioita koskevia vaatimuksia käsittelevässä vastausasiakirjassa julkaistuihin matkustamomiehistön toimintavaatimuksiin (osa OR – OR.OPS.CC), ja viisi huomautusta, jotka liittyivät viranomaisia koskevia vaatimuksia (osa AR) käsittelevässä vastausasiakirjassa julkaistua lukua AR.CC koskeviin ehdotuksiin. Vastaavasti matkustamomiehistöä koskevista, osia AR ja OR (AR.CC ja OR.OPS.CC) käsittelevään vastausasiakirjaan saapuneista 133 huomautuksesta 29 koski myös osaa CC. Osa huomautuksista oli keskenään täsmälleen samanlaisia.

⁴ Virasto pidensi kuulemisaikaa hallintoneuvoston päätöksen 08-2007 6 artiklan 6 kohdan mukaisesti vielä kahdella kuukaudella (30.5.2009–31.7.2009) asiaan liittyvien muutosehdotusten samanaikaisuuden varmistamiseksi.

⁵ CAT:n täytäntöönpanomääräyksiä laativan ryhmän kokoonpano (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ NCC:n täytäntöönpanomääräyksiä laativan ryhmän kokoonpano (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

III. Yhteenveto osan CC vastausasiakirjaa koskevista huomautuksista ja niiden pohjalta laadittu teksti

14. Virasto arvioi perusteellisesti kaikki saamansa huomautukset. Tämän perusteella osan CC vastausasiakirjan luonnokseen tehtiin muutoksia. Lisätietoja muutoksista on jäljempänä vastaavien otsikoiden alla.

Voimaantuloasetuksen osa CC

15. **Siviili-ilmailuhenkilöstöä koskevaan voimaantuloasetukseen** sisältyy jäsenvaltioille kohdistettuja vaatimuksia, ja siinä määritetään sen soveltamisalaan kuuluvien osien yleinen sovellettavuus ja ehdotetaan siirtymätoimenpiteitä, joihin voi sisältyä vapautuksia⁷, jos niiden täytäntöönpano tapahtuu myöhemmin kuin 8. huhtikuuta 2012. Koska viraston lausunnot julkaistaan ensimmäisen pidentämisen osalta vaiheittain, on odotettavaa, että lausuntoihin liittyvät asetukset voidaan niin ikään hyväksyä vaiheittain huomioiden, että komission hyväksymisprosessin lopussa siviili-ilmailuhenkilöstöä koskeva asetusta kattaa osat FCL, MED ja CC (eli säännöt, jotka koskevat ohjaamomiehien lupakirjojen myöntämistä ja heidän lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksiaan sekä matkustamomiehien pätevyyttä ja heidän lääketieteellistä kelpoisuuttaan).
16. **Vastausasiakirjassa julkaistua voimaantuloasetuksen osaa CC koskevissa useimmissa huomautuksissa** keskityttiin ehdotettuihin siirtymäaikoihin sekä ehdotettuun vaatimukseen korvata neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91⁸, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 859/2008⁹, (jäljempänä "EU-OPS") liitteen III mukaisesti annetut turvallisuuskoulutustodistukset uudenmallisilla matkustamomiehien todistuksilla.
17. **Tässä lausunnossa julkaistu voimaantuloasetus:** Lentokoneilla tapahtuviin kaupallisiin ilmailuun osallistuvalla matkustamomiehien EU-OPS:n mukaisesti myönnettyjen turvallisuuskoulutustodistusten voimassaolon jatkamisen yleinen periaate on säilytetty ja sitä on selvennetty. Todistusten korvaamista uudenmallisilla matkustamomiehien todistuksilla koskevia siirtymäaikoja on lisäksi jatkettu 8. huhtikuuta 2017 asti. Samaa siirtymäaika sovelletaan yhteiseurooppalaisten ilmailuvaatimusten mukaisten uudenmallisten lentäjälupien uudelleen myöntämiseen. Jatkamisen tarkoituksena on:

- o antaa jäsenvaltioille ja sidosryhmille enemmän aikaa uudenmallisten matkustamomiehien todistusten myöntämiseen ja
- o kattaa erilaiset tilanteet, joissa matkustamomiehien jäsenillä on asetusta sovellettaessa EU-OPS:n mukaisesti myönnetty turvallisuuskoulutustodistus. Näin otetaan huomioon, että muutosehdotuksessa ja vastausasiakirjassa alun perin ehdotettu vaatimus ilma-aluksen tyypikoulutuksen suorittamisesta peruskoulutuksen lisäksi ennen matkustamomiehien todistusten myöntämistä on poistettu, ja näin ollen peruskoulutuksen suorittamisen vaatimusta on rajoitettu.

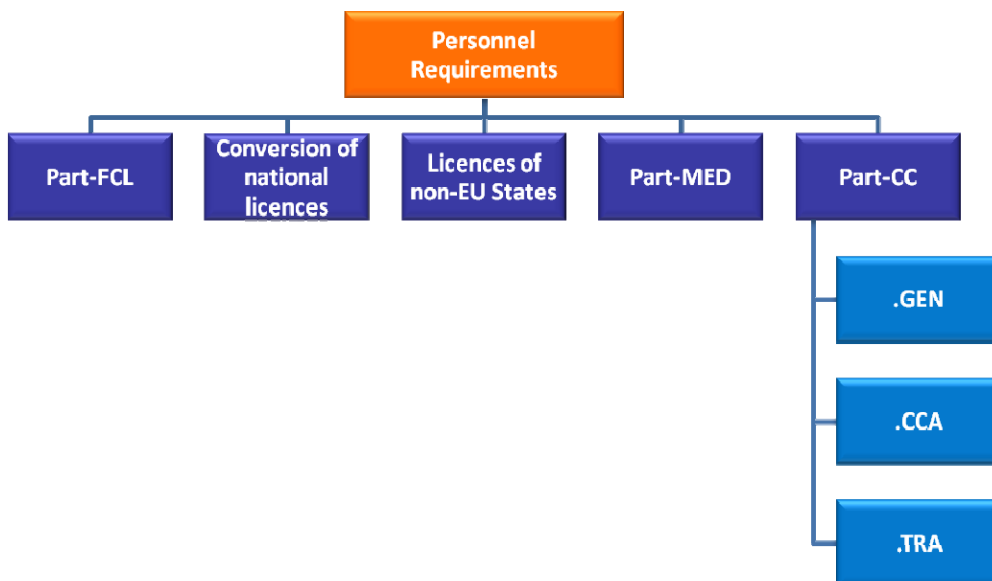
Kokemusten perusteella voidaan todeta, että matkustamomiehien jäsenet saattavat lopettaa lentämisen muutaman ensimmäisen vuoden aikana, mikä ei ole yleistä lentäjien keskuudessa. Näissä tapauksissa peruskoulutuksessa saatua tietoa ja ammattitaitoa ei voida pitää yllä lentokokemuksella ja siihen liittyvillä vaadituilla koulutuksilla ja tarkastuksilla, ja peruskoulutus mitätöityy tietyn lennottoman ajanjakson kuluttua.

⁷ Vapautus on erään tyyppinen siirtymätoimenpide, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat lykätä tietyn säännöksen voimaantulopäivää laissa määritettyyn aikarajaan asti.

⁸ EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4–8.

⁹ EUVL L 254, 20.9.2008, s. 1.

18. Voimaantuloasetuksen 1 artiklassa luetellaan siviili-ilmailuhenkilökunnasta annettuun komission asetukseen tehtävät matkustamomiehistöä koskevat seuraavat muutokset:
- o Lisätään otsikon "Tarkoitus ja soveltamisala" alle matkustamomiehistön pätevyysvaatimuksia koskeva kohta.
 - o Lisätään otsikon "Määritelmät" alle matkustamomiehistön määritelmä. Määritelmässä huomioidaan muutokset, jotka on toteutettu ilmailualalla sen jälkeen, kun JAR-OPS 1, johon sisältyi nykyisin EU-OPS:iin sisältyvä määritelmä, julkaistiin ensimmäisen kerran. Määritelmällä lisätään myös oikeusvarmuutta. Määritelmä käsittää kaikki matkustamomiehistön tehtävät ja alueet, joilla he suorittavat tehtäviään (matkustamon sisällä sekä sen ulkopuolella esimerkiksi evakuoinnin jälkeen), ja siinä todetaan selvästi, että matkustamomiehistön on oltava pätevä vaadittujen tehtävien suorittamiseen.
 - o Lisätään uusi artikla "Matkustamomiehistön pätevyysvaatimukset ja niihin liittyvät todistukset" siirtymätoimenpiteiden kuvaamiseksi ja sen täsmentämiseksi, että perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien ilma-alusten matkustamomiehistön on oltava pätevä osassa CC tarkoitetulla tavalla. Artiklassa käsitellään myös kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien helikoptereiden matkustamomiehistön erityistapausta. Kyseiseltä miehistöltä ei tällä hetkellä vaadita turvallisuuskoulutustodistuksia.
19. Voimaantuloasetuksen 2 artiklassa täsmennetään voimaantulopäivä ja annetaan mahdollisuus vapautuksiin asiakirjoja ja kirjanpitämistä koskevista säännöksistä sekä matkustamomiehistön todistusten myöntämisestä kaupallisiin ilmakuljetuksiin käytettävien helikoptereiden matkustamomiehistölle.
20. Alla olevassa taulukossa esitetään osan CC rakenne siviili-ilmailuhenkilökuntaa koskevan voimaantuloasetuksen liitteenä V, siten kuin se on julkaistu tässä lausunnossa.



Osa CC – MatkustamomiehISTÖN pätevyysvaatimukset

21. Osaa CC koskeviin vastausasiakirjan ehdotuksiin sisältyivät kaupallisiin ilmakuljetuksiin osallistuvaan matkustamomiehISTÖön sovellettavat pätevyyttä ja siihen liittyviä todistuksia koskevat vaatimukset. Näitä vaatimuksia on täydennetty toimintavaatimuksilla, jotka koskevat lentotoiminnan harjoittajia, joilla on matkustamomiehISTÖä edellyttäviä ilma-aluksia, ja viranomaisia koskevilla vaatimuksilla, jotka koskevat matkustamomiehISTÖN todistusten hakijoita ja niiden haltijoita.
22. **Vastausasiakirjaa koskevia huomautuksia** saatiin 35 taholta seuraavasti:
- Kuudesta jäsenvaltiosta kolme oli huolestunut joistakin vastausasiakirjan ja muutosehdotuksen ehdotuksista, vaikka ne tukivatkin muita tehtyjä muutoksia.
 - Viisi eurooppalaista lentoyhtiöorganisaatiota ja kuusi yksittäistä lentoyhtiötä kolmesta jäsenvaltiosta oli eri mieltä matkustamomiehISTÖN todistuksen soveltamisalasta alkuperäisiin ehdotuksiin tehdyistä muutoksista huolimatta.
 - Kaikki 13 matkustamomiehISTÖjärjestöä valittivat siitä, että vastausasiakirjan ehdotuksia oli lievennetty merkittävästi, ja pyysi palaamista muutosehdotuksen alkuperäisiin ehdotuksiin.
 - Viisi koulutusorganisaatiota ja koulutuslaitteiden valmistajaa olivat huolestuneita koulutusorganisaatioiden ja koulutuslaitteiden hyväksyntää koskevien yleisten vaatimusten puuttumisesta ja pyysivät EASAA kehittämään tällaiset edellytykset tai standardit.
23. **Tärkeimmät seikat** – Arvioitaessa vastaanotettuja huomautuksia havaittiin seuraavat tärkeimmät seikat:
- **MatkustamomiehISTÖN todistuksen soveltamisala:**
 - o Ehdotettu vaatimus ilma-aluksen tyypikoulutuksen suorittamisesta peruskoulutuksen lisäksi ennen matkustamomiehISTÖN todistuksen myöntämistä osoittautui tärkeimmäksi seikaksi. Useimmissa huomautuksissa todettiin, että todistus olisi myönnettävä peruskoulutuksen suorittamisen jälkeen EU-OPS:n mukaisesti, lukuun ottamatta vaatimusta ilma-aluksen tyypikoulutuksesta.
 - **Todistuksen käyttämistä koskevat edellytykset:**
 - o Vaatimus siitä, että todistus on pidettävä mukana suoritettaessa tehtäviä ilma-aluksessa, aiheutti eriäviä mielipiteitä.
 - o Vaatimus matkustamomiehISTÖN lääketieteellisestä kelpoisuudesta, jota vaaditaan jo EU-OPS:ssa, hyväksyttiin täysin sellaisenaan.
 - **Koulutusvaatimukset:**
 - o Muissa huomautuksissa todettiin, että täytäntöönpanosääntöjen liitteessä olisi esitettävä yksityiskohtainen EU-OPS:n vaatimusten mukainen koulutusohjelma matkustamomiehISTÖN todistusten luotettavuuden varmistamiseksi ja tunnustamisen helpottamiseksi koko Euroopan unionin alueella.
24. **Lausunnossa esitetty laadittu teksti:** Osan CC täytäntöönpanosäännöt on jaettu kolmeen lukuun alla esitetyllä tavalla.
25. **Osan CC luku GEN – Yleiset vaatimukset**
- o Luku GEN sisältää täytäntöönpanosäännöt, joissa määritetään toimivaltainen viranomainen (CC.GEN.001) ja osan CC soveltamisala (CC.GEN.005). Siinä

määritellään lisäksi, kuinka matkustamomiehistön todistusta koskeva hakemus on jätettävä (CC.GEN.015), ja hakijoiden alaikäraja (CC.GEN.020).

- o Luvun GEN kohtaan CC.GEN.025 sisältyy myös täytäntöönpanosääntöjä, joissa kuvataan osassa CC vaadittuun matkustamomiehistön todistukseen liittyvät oikeudet sekä sen käyttöehdot ja todistuksen haltijoiden velvollisuudet. Siinä vahvistetaan vaatimukset, jotka esitettiin jo EU-OPS:ssa, eli jatkuvaa kelpoisuutta ja ilma-aluksen tyyppin kannalta olennaista pätevyyttä koskevat vaatimukset. Vaatimus pitää todistusta aina mukana oikeuksia käytettäessä on siirretty uuteen täytäntöönpanosääntöön "CC.GEN.030 Asiakirjat ja kirjanpitäminen" seuraavassa kappaleessa kuvattujen syiden vuoksi.
- o Tämä täytäntöönpanosääntö laadittiin henkilökohtaisia ammattiasiakirjoja ja koulutustodistuksia koskevien haltijoiden velvollisuuksien selventämiseksi. Huomioituaan esille tulleet eroavat mielipiteet virasto on sitä mieltä, että matkustamomiehistön, kuten minkä tahansa siviili-ilmailuhenkilöstön, jonka on noudatettava sääntöjä, on pystyttävä osoittamaan vaatimusten täyttäminen milloin tahansa. Tämä on minkä tahansa lentoturvallisuussäännöissä vaaditun ammattiasiakirjan perimmäinen tarkoitus. Sen tarkoituksena on parantaa haltijoiden tietoisuutta ja sitoutumista varmistamalla, että miehistö noudattaa voimassa olevia sääntöjä ja että asiakirjat ovat voimassa ja hyvässä kunnossa. Sillä helpotetaan myös asematasolla tehtäviä tarkastuksia. Tämä on erittäin tärkeää nykyisessä ilmailukontekstissa, jossa freelance- ja kausipohjalta työskenteleviä miehistön jäseniä on yhä enemmän ja jossa osa- tai kokoaikaiset matkustamomiehistön jäsenet työskentelevät useammalle kuin yhdelle lentotoiminnan harjoittajalle.
- o Lisäksi, kuten perusasetuksessa (8 artiklan 5 kohdan e alakohta) todetaan, matkustamomiehistön todistukset on pidettävä voimassa. Koska matkustamomiehistön todistukset annetaan peruskoulutuksen jälkeen ja normaaliolosuhteissa rajoittamattomaksi voimassaoloajaksi, haltijalta vaadittu jatkuva muiden sovellettavien turvallisuussääntöjen noudattaminen voidaan osoittaa vain, jos todistukseen on liitetty luettelo lentokonetyyppikohtaisista pätevyyksistä, jotka lentotoiminnan harjoittajien on myönnettävä jokaiselle palkkaamalleen matkustamomiehistön todistuksen haltijalle. Kun huomioidaan, että kaikilla lentotoiminnan harjoittajilla on oltava käytössään järjestelmä turvallisuustietojen ja -päivitysten ilmoittamiseksi henkilöstölle, tämä on käytännöllisin todistusten uudelleen myöntämisen tai voimaansaattamisen vaihtoehto verrattuna viranomaisen tai hyväksytyyn organisaation toteuttamaan hallinnolliseen prosessiin.

26. **Osan CC luku CCA – Matkustamomiehistön todistusta koskevat erityisvaatimukset**

- o Lukuun CCA sisältyvät täytäntöönpanosäännöt, joissa keskitytään erityisesti matkustamomiehistön todistuksen myöntämiseen, voimassaoloon ja voimassaolon keskeyttämiseen tai peruuttamiseen. Matkustamomiehistön todistus annetaan peruskoulutuksen ja siihen liittyvän teoriakokeen hyväksytyin suorittamisen jälkeen. Kaikkien muiden sovellettavien koulutusvaatimusten noudattaminen on edellytyksenä saadun todistuksen käytölle, kuten edellä mainittiin.
- o Kuten useiden jäsenvaltioiden esittämässä huomautuksissa pyydettiin, todistuksen myöntäminen (CC.CCA.100) voidaan, jos jäsenvaltio niin päättää perusasetuksen 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti, siirtää myös organisaatiolle edellyttäen, että toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt organisaation myöntämään todistuksia.
- o Kohtaan CC.CCA.105 sisältyvää täytäntöönpanosääntöä matkustamomiehistön todistuksen voimassaolosta on muutettu ja alun perin ehdotetut

voimassaoloehdot on korvattu vaihtoehtoisilla huomautusten tekijöiden ehdotuksilla. Näin ollen todistuksen voimassaolo päättyy, mikäli toimivaltainen viranomainen keskeyttää todistuksen voimassaolon tai peruuttaa todistuksen tai mikäli todistuksen haltija ei käytä oikeuksiaan yli 60 kuukauteen.

- o Kohtaan CC.CCA.110 sisältyvässä matkustamomiehistön todistuksen voimassaolon keskeyttämistä tai todistusten peruuttamista koskevassa täytäntöönpanosäännössä määritellään ehdot, jotka ovat hyvin samanlaisia muuhun siviili-ilmailuhenkilöstöön sovellettavien sääntöjen kanssa ja joiden nojalla toimivaltainen viranomainen voi keskeyttää todistuksen voimassaolon tai peruuttaa todistuksen.

27. Osa CC luku TRA – Matkustamomiehistön todistusta hakevien ja todistuksen haltijoiden koulutusvaatimukset

Lukuun TRA sisältyvät täytäntöönpanosäännöt koskevat erityisesti koulutusvaatimuksia, jotka perustuvat pääasiassa vastaaviin EU-OPS:n vaatimuksiin.

- o Kohdassa CC.TRA.220 vaadittu yksityiskohtainen peruskoulutusohjelma määritetään osan liitteessä, jolla on sama oikeudellinen asema kuin EU-OPS:lla. Tällä helpotetaan matkustamomiehistön todistusten tunnustamista koko Euroopan unionin alueella.
- o Kohdassa CC.TRA.225 esitetty ilma-aluksen tyyppi- tai versiokohtainen pätevyys, joka vastaa nykyisiä EU-OPS:n koulutus- ja tarkastusvaatimuksia, määritellään haltijoiden todistuksen käyttämistä koskevin edellytyksinä. Koulutusohjelmat määritellään lentotoiminnan harjoittajille suunnatuissa ja ilmakuljetuksia koskevissa täytäntöönpanosäännöissä (osa CAT).

28. Uusia sääntöjä laadittaessa harkittava kohta

Kuulemismenettelyssä kävi selvästi ilmi, että useimmat jäsenvaltiot ja sidosryhmät ovat yhtä mieltä siitä, että EU:ssa olisi kehitettävä matkustamomiehistön koulutusorganisaatioiden hyväksymistä, kouluttajien ja tarkastuslentäjien pätevyyttä sekä koulutuslaitteiden hyväksymistä koskevat yhteiset edellytykset tai standardit. Näin ollen lainsäätäjän ollessa yhtä mieltä asiasta ja oikeusperustasta virasto ehdottaa, että näihin asioihin otetaan kantaa laadittaessa tulevia sääntöjä.

Köln, 19. huhtikuuta 2011

P. GOUDOU

Pääjohtaja