



**UTTALELSE NR. 02/2011**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

**av 19. april 2011**

**om en kommisjonsforordning om fastsettelse av gjennomføringsregler for  
kvalifisering av kabinbesetninger som deltar i kommersiell virksomhet**

***"Kvalifisering av kabinbesetninger og tilhørende attest"***

## Forklarende note

### I. Innledning

1. Formålet med denne uttalelse er å bistå Kommissjonen i fastsettelsen av gjennomføringsregler for personell i sivil luftfart nevnt i artikkel 4 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008<sup>1</sup> (heretter kalt "grunnforordningen").
2. Grunnforordningen utgjør en hensiktsmessig, omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart. Innenfor denne rammen omhandler denne uttalelsen særlig kvalifisering av kabinbesetninger som deltar i kommersiell lufttransport med luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) i nevnte forordning.
3. Formålet med den foreslåtte Part om kabinbesetninger (heretter kalt "Part-CC") er å fastsette felles tekniske krav som angir vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av attest for kabinbesetning i henhold til artikkel 8 nr. 4 og 5 bokstav e) i grunnforordningen, samt rettighetene og ansvaret til innehaverne av disse.
4. Part-CC, som foreslås i denne uttalelsen, består av tre kapitler, nemlig:
  - o Subpart GEN, generelle krav,
  - o Subpart CCA, særlige krav knyttet til attest for kabinbesetning,
  - o Subpart TRA, krav til opplæring for kandidater til og innehavere av attest for kabinbesetning
5. Teksten som foreslås i denne uttalelsen, gjenspeiler de endringer som er gjort i Byråets opprinnelige forslag (som publisert i NPA 2009-02e) etter den offentlige høringen, samt ytterligere endringer som er gjort i etterkant av gjennomgåelsen av reaksjonene som kom inn på CRD.

### II. Høring

6. De opprinnelige forslagene til Part-CC ble offentliggjort som del av NPA 2009-02 på Byråets nettsted (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januar 2009.  
På anmodning fra berørte parter ble høringsfristen for NPA utsatt i samsvar med artikkel 6 nr. 6 i regelverksprosedyren<sup>2</sup> for å sikre overlapping med beslektede NPAer og for å gi mer tid for kommentarer, NPAens omfang og virkeområde tatt i betraktning.
7. NPA 2009-02 ble splittet opp i syv separate dokumenter, hvorav ett, NPA 2009-02e<sup>3</sup>, inneholdt utkast til forslag til gjennomføringsregler (IR) og tilhørende akseptable samsvarsmåter (AMC) og veiledningsmaterieell (GM) for kvalifisering av kabinbesetninger som deltar i kommersiell lufttransport og den tilhørende attesten for kabinbesetning nevnt i artikkel 8 nr. 4 og 5 bokstav e).

---

<sup>1</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1), endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009.

<sup>2</sup> Ved Byråets styrevedtak nr. 08-2007, om endring og erstatning av regelverksprosedyren, gjort på styremøte 03-2007 den 13. juni 2007. ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

<sup>3</sup> NPA 2009-02e: [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf).

8. Ved høringsfristens utløp 31. juli 2009<sup>4</sup> hadde Byrådet mottatt 568 kommentarer angående Part-CC. Blant de viktigste kommentatorene var nasjonale luftfartsmyndigheter, luftfartsorganisasjoner og organisasjoner for kabinansatte, samt individuelle luftfartsselskaper og enkeltpersoner.
9. Gjennomgåelsen av kommentarene tok utgangspunkt i den felles tilnærmingen til utvidelsen av EUs myndighetsområder som var avtalt mellom Byrådet, Europakommisjonen og Byråets styre. Den felles tilnærmingen innebar ikke bare en detaljert prioritering av Byråets arbeid, men også overordnede prinsipper som skulle styre gjennomgåelsen av kommentarene, blant annet: tilpasning til ICAO SARPs, EU-regelverket og vedtatte felles luftfartskrav (JAR); nødvendigheten av å ta behørig hensyn til sikkerhets- og reguleringsprinsipper og til dagens fordeling mellom bindende og ikke-bindende regelverk; behovet for å ta behørig hensyn til begrensningene som følger av endringene i grunnforordningen og omforente NPAer fra de felles luftfartsmyndigheter (JAA); behovet for å skape forholdsmessige krav, og endelig kravet om å legge særlig vekt på klarhet, rettssikkerhet og muligheten for å håndheve det foreslåtte regelverket.
10. Byrådet la fram resultatet av sin gjennomgåelse av kommentarene og det påfølgende utkastet til tekst for revisjonsgruppene for kommersiell lufttransport (CAT) (mandat OPS.001)<sup>5</sup> og for ikke-kommersiell flyging med komplekse motordrevne luftfartøyer (NCC)<sup>6</sup>.
11. Gruppene var nedsatt i samsvar med regelverksprosedyren og besto av medlemmene av hovedredaksjonsgruppen for OPS.001 pluss andre eksperter fra Byrådet, nasjonale luftfartsmyndigheter og bransjen som ikke hadde vært med i den innledende fasen.
12. Etter en grundig gjennomgang av alle kommentarene til NPA og innspill fra revisjonsgruppene ble de reviderte forslagene offentliggjort på Byråets nettsted 7. oktober 2010 som et felles dokument som sammenfattet hørings svarene (CRD) til NPA 2009-02e - Part-CC. Ved høringsfristens utløp 7. desember 2010 hadde Byrådet mottatt 80 innspill (som medførte 176 ulike reaksjoner) fra 35 kommentatorer, herunder nasjonale luftfartsmyndigheter, luftfartsorganisasjoner og organisasjoner for kabinansatte samt individuelle opplæringsorganisasjoner, luftfartsselskaper og produsenter av treningsinnretninger.
13. Blant innspillene til Part-CC gjaldt 29 de operative kravene til kabinbesetninger som ble offentliggjort i CRD-dokumentet om organisasjonskrav (Part-OR – OR.OPS.CC), mens 5 gjaldt forslagene til Subpart AR.CC som ble offentliggjort i CRD-dokumentet om myndighetskrav (Part-AR). 29 av de 113 reaksjonene vedrørende kabinbesetninger som kom inn på CRD-dokumentet om Part-AR og Part-OR (AR.CC og OR.OPS.CC), var reaksjoner på Part-CC. En del av disse reaksjonene var identiske.

### III. Sammendrag av innkomne reaksjoner på CRD om Part-CC og teksten dette resulterte i

14. Byrådet foretok en grundig analyse og vurdering av alle innkomne reaksjoner. På grunnlag av dette ble det gjort endringer i utkastet til Part-CC i CRD. Ytterligere opplysninger er gitt i punktene under.

---

<sup>4</sup> I samsvar med punkt 6.6 i styrevedtak 08-2007 forlenget Byrådet høringsfristen med to måneder for å sikre overlapping med tilhørende NPAer (fra 30.05.2009 til 31.07.2009).

<sup>5</sup> For regelverksgruppens sammensetning for CAT, se: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

<sup>6</sup> For regelverksgruppens sammensetning for NCC, se: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

Rammeforordningen ("Cover Regulation") for Part-CC

15. **Denne forordningen om personell i sivil luftfart** inneholder krav rettet til medlemsstatene, fastsetter det allmenngyldige ved de Partene den dekker, og foreslår overgangstiltak som kan omfatte "opt-outs"<sup>7</sup> etter 8. april 2012. Ettersom Byråets uttalelser i forbindelse med "first extension" offentliggjøres trinnvis, forventes de tilhørende forordningene også vedtatt etter hvert, og når vedtaksprosessen i Kommisjonen er fullført, vil forordningen som gjelder personell i sivil luftfart, dekke Part-FCL, Part-MED og Part-CC (dvs. regler for sertifisering av flygebesetninger og medisinsk sertifisering av dem, samt for kvalifisering av kabinbesetninger og deres helsemessige skikkethet).
16. **De fleste reaksjonene som kom inn på rammeforordningen om Part-CC som ble offentliggjort med CRD**, fokuserte på forslaget om å erstatte attestene for sikkerhetsopplæring utstedt i samsvar med vedlegg III til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91<sup>8</sup>, endret ved Kommissjonsforordning (EF) nr. 859/2008<sup>9</sup> (heretter kalt EU-OPS), med attester for kabinbesetning i det nye formatet, og på de foreslåtte overgangsperiodene.
17. **Rammeforordningen offentliggjort i denne uttalelsen:** Det allmenne prinsippet om å videreføre ("grandfather") attesten for sikkerhetsopplæring utstedt i samsvar med EU-OPS til kabinbesetninger som deltar i kommersiell lufttransport med fly, er beholdt men er gjort klarere. I tillegg er fristen for å erstatte dem med attester for kabinbesetning i det nye formatet forlenget til 8. april 2017, dvs. samme frist som for fornyet utstedelse i nytt format av flygersertifikater i henhold til JAR, med sikte på å:
- o gi medlemsstatene og berørte parter bedre tid til å utstede attester for kabinbesetning i det nye formatet, og
  - o dekke de ulike situasjonene for kabinbesetningsmedlemmer som når denne forordning har trådt i kraft, innehar en attest for sikkerhetsopplæring utstedt i samsvar med EU-OPS. Dette tar hensyn til at det opprinnelige forslaget i NPA og CRD, som krevde at både typeopplæring og grunnkurs skulle være fullført før attest for kabinbesetning kunne utstedes, er fjernet, slik at kravet nå er begrenset til at grunnkurset må være fullført.
- Selv som det ikke er vanlig for flygebesetninger, viser erfaringen at enkelte kabinbesetningsmedlemmer kan velge å la være å fly i ett eller flere år. I slike tilfeller vil kunnskaper og ferdigheter tilegnet i grunnopplæringen, ikke kunne vedlikeholdes gjennom flygeerfaring og påbudt opplæring og kontroll i den forbindelse. Derfor utløper gyldigheten av grunnopplæringen etter en viss periode dersom vedkommende ikke flyr.
18. Artikkel 1 i rammeforordningen inneholder en oversikt over de endringer som må gjøres i kommissjonsforordningen om personell i sivil luftfart for at den også skal omfatte kabinbesetninger:
- o Under "Omfang og virkeområde" er det lagt til et punkt om kvalifisering av kabinbesetninger,
  - o Under "Definisjoner" er det lagt til en definisjon av kabinbesetningsmedlem, som tar hensyn til de endringer som har funnet sted i luftfartssektoren siden første utgave av JAR-OPS 1 som inneholdt definisjonen som nå står i EU-OPS, og styrker rettssikkerheten. Definisjonen dekker alle oppgaver og områder

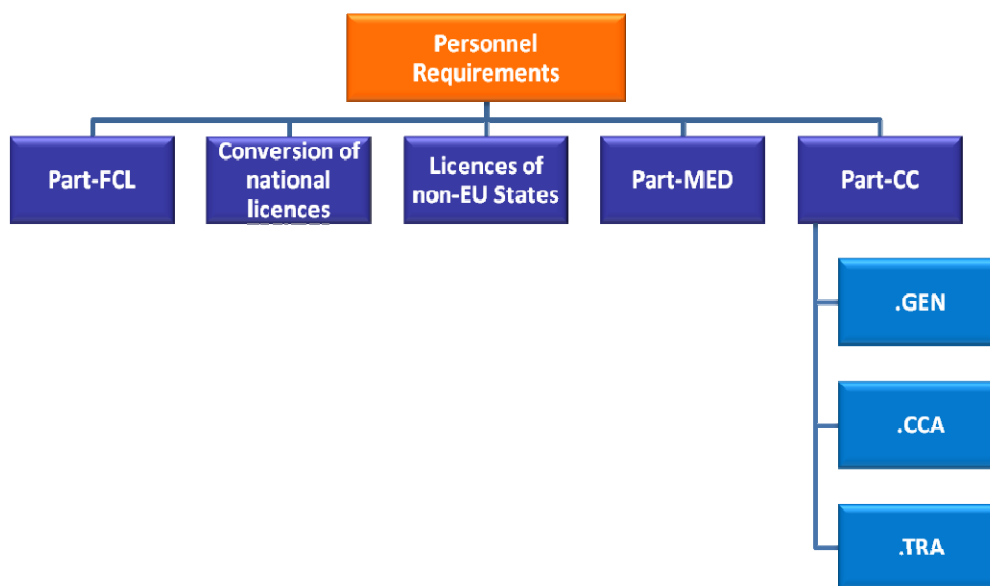
<sup>7</sup> En "opt-out" er et slags overgangstiltak som gir medlemsstatene mulighet til å velge å vente med å gjennomføre en bestemmelse til en viss frist angitt i regelverket.

<sup>8</sup> EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4–8.

<sup>9</sup> EUT L 254 av 20.9.2008, s. 1.

som er relevante for kabinbesetninger (både i og utenfor kabinen, f.eks. etter en evakuering), og fastslår klart at slikt personell må være kvalifisert til å utføre sine oppgaver.

- o En ny artikkel om "Kvalifisering av kabinbesetninger og tilhørende attester" er lagt til for å gjøre det klart at kabinbesetninger som deltar i kommersiell lufttransport med luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) i grunnforordningen, må være kvalifisert i samsvar med Part-CC. Artikkelen beskriver også overgangstiltakene. Det særskilte tilfellet med kabinbesetningsmedlemmer som deltar i kommersiell lufttransport med helikopter, som for tiden ikke er pålagt å ha attest for sikkerhetsopplæring, blir også tatt opp.
19. Artikkel 2 i rammeforordningen angir datoen for ikrafttredelse og gir "opt-outs" når det gjelder bestemmelsene om dokumenter og oppbevaring av dokumentasjon og om utstedelse av attester for kabinbesetning til kabinbesetningsmedlemmer som deltar i kommersiell lufttransport med helikopter.
20. Oversikten under viser strukturen på Part-CC som vedlegg V til rammeforordningen for personell i sivil luftfart som er offentliggjort i denne uttalelse.



#### Part-CC – Krav med hensyn til kvalifisering av kabinbesetninger

21. Forslagene i CRD til Part-CC inneholdt kravene med hensyn til kvalifisering og tilhørende attest for kabinbesetning som deltar i kommersiell lufttransport. Disse kravene er supplert med operative krav til operatører som driver luftfartøyer med kabinbesetning, og med myndighetskrav med hensyn til kandidater til og innehavere av attester for kabinbesetning.
22. **35 kommentatorer hadde reaksjoner på CRD**, som følger:
- Av 6 medlemsstater var 3 fortsatt bekymret for noen av forslagene i CRD og forslagene i NPA, selv om de støttet andre endringer som var gjort.

- 5 europeiske luftfartsorganisasjoner og 6 individuelle luftfartsselskaper fra 3 medlemsstater bekreftet sin uenighet med hensyn til gyldighetsområdet for attesten for kabinbesetning, til tross for endringene som var gjort i forhold til de opprinnelige forslagene.
  - 13 organisasjoner for kabinansatte klaget over at kravene i forslagene i CRD var blitt betraktelig senket og ba om å få tilbake de opprinnelige forslagene i NPA.
  - 5 opplæringsorganisasjoner (TOer) og produsenter av treningsinnretninger uttrykte bekymring over fraværet av felles krav for TO-godkjenninger og treningsinnretninger og ba om at EASA måtte utarbeide slike kriterier eller standarder.
23. **Viktigste problemstillinger** - Gjennomgangen av innkomne reaksjoner avdekket følgende problemer:
- **Vilkår for utstedelse av attest for kabinbesetning:**
    - Det foreslåtte kravet om at luftfartøytype-spesifikk opplæring skal være fullført i tillegg til grunnkurset før en attest for kabinbesetning kan utstedes, viste seg å være det som voldt størst problemer. De fleste kommentatorene mente at attesten burde utstedes etter at grunnkurset var fullført, som i EU-OPS, og at det ikke skulle være krav om typespesifikk opplæring.
  - **Vilkår for innehavernes bruk av attesten:**
    - Kravet om at attesten skal medbringes under utførelsen av oppgavene på luftfartøyet, framkalte ulike reaksjoner.
    - Kravet om at kabinbesetningen skal være helsemessig skikket, i tråd med kravet i EU-OPS, ble godtatt i sin helhet.
  - **Krav til opplæring:**
    - Andre reaksjoner gikk på at studieplanen for opplæring burde beskrives i detalj i vedlegget til gjennomføringsreglene, med samme status som i EU-OPS, for å sikre pålitelighet og for å legge til rette for godkjenning av attester for kabinbesetning i hele Den europeiske union.
24. **Forslaget til tekst som legges fram i uttalelsen:** Gjennomføringsreglene (IR) til Part-CC er inntatt i tre kapitler som beskrevet under.
25. **Del-CC Subpart GEN – Generelle krav**
- Subpart GEN inneholder IRene som angir vedkommende myndighet (CC.GEN.001) og virkeområdet (CC.GEN.005) for Part-CC. Det beskriver også hvordan en søknad om attest for kabinbesetning skal sendes inn (CC.GEN.015), og minstealder (CC.GEN.020).
  - Subpart GEN inneholder også IRer i CC.GEN.025 som beskriver rettighetene som gis ved attesten for kabinbesetning som kreves i Part-CC, samt vilkårene for bruk av attesten og innehavernes ansvar. Krav som allerede var fastsatt i EU-OPS, nemlig om opprettholdelse av skikkethet og kompetanse for den aktuelle luftfartøytypen, beholdes. Kravet om å medbringe attesten under utøvelse av rettighetene er overført til en ny IR, "CC.GEN.030 Dokumenter og oppbevaring av dokumentasjon". Årsakene til dette er som følger:
  - Hensikten med denne IR var å klargjøre innehavernes ansvar for sine egne kvalifikasjonsdokumenter og treningsjournaler. Byrået har vurdert innkomne reaksjoner og er av den oppfatning at kabinbesetningen, i likhet med alle andre i sivil luftfart, til enhver tid skal kunne godtgjøre samsvar med regelverket. Dette er det grunnleggende formålet med ethvert

kvalifikasjonsdokument i henhold til flysikkerhetsreglene. Bestemmelsen tar sikte på å gjøre innehaverne mer bevisste på betydningen av å overholde gjeldende regler og sikre at dokumentene er gyldige og i god stand. Den tar også sikte på å legge til rette for inspeksjon på bakken. Dette siste punktet blir stadig mer aktuelt i dagens luftfartsmiljø der et økende antall besetningsmedlemmer arbeider frilans eller tar vikariater, og der deltidsansatte eller fulltidsansatte kabinbesetningsmedlemmer kan arbeide for mer enn én operatør.

- o Videre må attesten for kabinbesetning opprettholdes i samsvar med artikkel 8 nr. 5 bokstav e) i grunnforordningen. Ettersom attesten for kabinbesetning utstedes etter grunnkurset, og dermed under normale forhold har ubegrenset varighet, kan den kontinuerlige overholdelsen av andre gjeldende sikkerhetsregler som kreves av innehaveren, bare vises om attesten er supplert med en liste over luftfartøytype-kvalifikasjoner som operatørene skal gjøre tilgjengelig for hver enkelt innehaver av attest for kabinbesetning som arbeider for dem. Ettersom alle operatører er nødt til å ha et system på plass som sikrer at personellet får sikkerhetsrelaterte opplysninger og oppdateringer, anses dette som et mer praktisk alternativ enn en administrativ prosess der myndigheten eller en godkjent organisasjon skal utstede attestene på nytt og/eller forlenge dem.

#### 26. **Del-CC Subpart CCA – Særlige krav knyttet til attest for kabinbesetning**

- o Subpart CCA inneholder IRene som særlig gjelder utstedelse, gyldighet, midlertidig oppheving og tilbakekalling av attesten for kabinbesetning. Attesten for kabinbesetning skal utstedes etter at grunnkurset er fullført og eksamen bestått. Som nevnt over, skal samsvar med alle andre relevante opplæringskrav fortsatt være et vilkår for at innehaverne skal kunne bruke attesten.
- o I tråd med hva flere medlemsstater ønsket, kan oppgaven med å utstede attesten (CC.CCA.100), om medlemsstaten har bestemt dette i henhold til artikkel 8 nr. 4 i grunnforordningen, delegeres til en organisasjon, forutsatt at den er godkjent for dette formål av vedkommende myndighet.
- o IR i CC.CCA.105, som gjelder gyldigheten av attesten for kabinbesetning, er blitt endret, og det opprinnelige forslaget til vilkår for gyldighet er erstattet med alternative forslag fra kommentatorene, nemlig at attestens gyldighet skal utløpe dersom vedkommende myndighet midlertidig opphever eller tilbakekaller attesten eller innehaveren ikke utøver sine privilegier i løpet av minst 60 måneder.
- o IR i CC.CCA.110, som gjelder midlertidig oppheving og tilbakekalling av attesten for kabinbesetning, inneholder vilkår som i stor grad sammenfaller med vilkårene som gjelder for annet personell i sivil luftfart, slik at attesten kan oppheves midlertidig eller tilbakekalles av vedkommende myndighet.

#### 27. **Del-CC Subpart TRA – Krav til opplæring for kandidater til og innehavere av attest for kabinbesetning**

Subpart TRA inneholder IRene som spesifikt går på opplæringskrav; de er hovedsakelig basert på kravene i EU-OPS.

- o En detaljert studieplan for grunnkurset som kreves i CC.TRA.220, er angitt i et vedlegg til Parten, med samme juridiske status som i EU-OPS. Dermed bør det bli lettere å få attestene for kabinbesetning godkjent i hele Den europeiske union.

- o CC.TRA.225 fastsetter at kvalifikasjon(er) for luftfartøytyper eller -varianter er angitt som vilkår for innehavernes bruk av attesten. Bestemmelsen gjenspeiler gjeldende krav i EU-OPS når det gjelder opplæring og kontroll. Opplæringsprogrammene vil bli nærmere beskrevet i gjennomføringsreglene som er rettet mot operatører og dekker luftfartsvirksomhet (Part-CAT).

**28. Saker som bør vurderes med tanke på nytt regelverk**

Høringen viste klart at det var bred enighet mellom medlemsstater og berørte parter når det gjaldt behovet for å utarbeide felles kriterier eller standarder på EU-nivå for godkjenning av opplæringsorganisasjoner for kabinbesetning, for kvalifisering av instruktører og kontrollanter og for treningsinnretninger. Derfor, forutsatt at det oppnås felles forståelse og at lovgiver godtar rettsgrunnlaget, foreslår Byrådet at disse sakene gjøres til gjenstand for et framtidig regelverksforberedende oppdrag.

Köln, 19. april 2011

P. GOUDOU

Administrerende direktør