



**OPINIA NR 02/2011**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dnia 19 kwietnia 2011 r.**

**w sprawie rozporządzenia Komisji ustanawiającego przepisy wykonawcze  
dotyczące kwalifikacji personelu pokładowego uczestniczącego w  
prowadzeniu działalności zarobkowej**

***„Kwalifikacje personelu pokładowego i związane z nimi świadectwa  
dopuszczenia do pracy”***

## **Nota wyjaśniająca**

### **I. Wprowadzenie**

1. Celem niniejszej opinii jest udzielenie Komisji pomocy w ustanawianiu przepisów wykonawczych dotyczących personelu lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008<sup>1</sup> (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”).
2. W rozporządzeniu podstawowym ustanowiono wszechstronne ramy określania i wdrażania wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W oparciu o te ramy w niniejszej opinii odniesiono się w szczególności do kwalifikacji personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym przy użyciu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) przedmiotowego rozporządzenia.
3. Celem zaproponowanej części dotyczącej personelu pokładowego (zwanej dalej „częścią CC”) jest ustanowienie wspólnych wymogów technicznych określających warunki wydawania, utrzymywania, poprawiania, zawieszania lub cofania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, przewidzianego w art. 8 ust. 4 i ust. 5 lit. e) rozporządzenia podstawowego, a także przywilejów i obowiązków posiadaczy takiego świadectwa.
4. Część CC, zaproponowana w niniejszej opinii, składa się z trzech podczęści, do których zalicza się:
  - o podczęść GEN – wymagania ogólne;
  - o podczęść CCA – specjalne wymagania dotyczące wydania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego;
  - o podczęść TRA – wymagania szkoleniowe wobec kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego oraz wobec posiadaczy takiego świadectwa.
5. Tekst zaproponowany w niniejszej opinii odzwierciedla zmiany dokonane we wnioskach wstępnych Agencji (opublikowane w opinii na temat proponowanej zmiany 2009-02e) w wyniku konsultacji społecznych, a także dalsze zmiany dokonane na podstawie przeglądu uwag zgłoszonych odnośnie do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi.

### **II. Konsultacje**

6. Wnioski wstępne dotyczące części CC zostały opublikowane na stronie internetowej Agencji (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 30 stycznia 2009 r. jako element opinii na temat proponowanej zmiany 2009-02.

Termin konsultacji w sprawie opinii na temat proponowanej zmiany został wydłużony zgodnie z art. 6 ust. 6 procedury stanowienia przepisów<sup>2</sup> na prośbę zainteresowanych podmiotów w celu zapewnienia zbieżności tej opinii z pokrewnymi

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

<sup>2</sup> Decyzja Zarządu EASA 08-2007 zmieniająca i zastępująca procedurę stanowienia przepisów, przyjęta na posiedzeniu Zarządu 03-2007 w dniu 13 czerwca 2007 r. ([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)).

opiniami na temat proponowanej zmiany oraz wydłużenia czasu na zgłaszanie uwag, zważywszy na rozmiar i zakres opinii na temat proponowanej zmiany.

7. Opinia na temat proponowanej zmiany 2009-02 została podzielona na siedem oddzielnych dokumentów; jednym z nich jest opinia na temat proponowanej zmiany 2009-02e<sup>3</sup>, zawierająca projekty wniosków dotyczących przepisów wykonawczych i powiązanych akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań, a także materiałów zawierających wytyczne odnośnie do kwalifikacji personelu pokładowego uczestniczącego w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym oraz wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, o których mowa w art. 8 ust. 4 i ust. 5 lit. e).
8. Do dnia 31 lipca 2009 r.<sup>4</sup>, w którym upłynął termin konsultacji, Agencja otrzymała 568 uwag odnoszących się do części CC. Najwięcej uwag zgłosiły krajowe władze lotnicze, organizacje zrzeszające linie lotnicze i stowarzyszenia personelu pokładowego, a także linie lotnicze i osoby indywidualne.
9. Prace nad przeglądem zgłoszonych uwag były prowadzone w duchu wspólnego podejścia do rozszerzenia kompetencji UE, ustalonego między Agencją, Komisją Europejską i Zarządem Agencji. To wspólne podejście zakładało nie tylko szczegółowe priorytetowe traktowanie pracy Agencji, lecz także nadrzędne zasady mające zastosowanie do przeglądu uwag. Zasady te obejmowały między innymi: Zasady te obejmowały między innymi: zgodność z normami i zalecanymi praktykami ICAO, prawem UE i przyjętymi Wspólnymi Wymaganiami Lotniczymi (JAR); konieczność należytego uwzględnienia zasad bezpieczeństwa i zasad regulacyjnych oraz obecnego rozdzielenia tekstu między prawo twarde i miękkie; potrzebę należytego rozważenia ograniczeń, takich jak zmiany wynikające z rozporządzenia podstawowego i opinii na temat zaproponowanej zmiany, sporządzonych przez Wspólne Władze Lotnicze (JAA) w drodze porozumienia; potrzebę opracowania proporcjonalnych wymagań; oraz wymóg zwrócenia szczególnej uwagi na jasność, pewność prawa i wykonalność zaproponowanego tekstu prawnego.
10. Agencja przedstawiła wynik przeglądu uwag i projekt ostatecznego tekstu grupom OPS.001 kontrolującym zarobkowy transport lotniczy (CAT)<sup>5</sup> oraz działalność niezarobkową z wykorzystaniem skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym<sup>6</sup>.
11. Wymienione grupy zostały utworzone zgodnie z procedurą stanowienia przepisów; w ich skład wchodził członkowie głównej grupy redakcyjnej OPS.001 oraz inni eksperci z Agencji i krajowych władz lotniczych, a także eksperci branżowi, którzy nie byli zaangażowani we wstępną fazę przygotowań.
12. W oparciu o staranny przegląd wszystkich uwag odnoszących się do opinii na temat proponowanej zmiany oraz o dane przekazane przez grupy kontrolujące zmienione wnioski zostały opublikowane na stronie internetowej Agencji w dniu 7 października 2010 r. jako dokument zawierający odpowiedź na uwagi dotyczące opinii na temat proponowanej zmiany 2009-02e – część CC. Do dnia 7 grudnia 2010 r., w którym

<sup>3</sup> Opinia na temat proponowanej zmiany 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).

<sup>4</sup> Zgodnie z art. 6 ust. 6 decyzji Zarządu 08-2007 Agencja przedłużyła termin konsultacji o dodatkowe dwa miesiące w celu zapewnienia zbieżności z pokrewnymi opiniami na temat proponowanej zmiany (od 30.05.2009 do 31.07.2009 r.).

<sup>5</sup> Skład grupy ds. procedury legislacyjnej odnośnie do zarobkowego przewozu lotniczego  
([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> Skład grupy ds. procedury legislacyjnej odnośnie do zarobkowego przewozu lotniczego  
([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)).

upłynął termin zgłaszania uwag, Agencja otrzymała 80 uwag (skutkujących 176 różnymi uwagami) od 35 komentatorów, w tym krajowych władz lotniczych, organizacji zrzeszających linie lotnicze i stowarzyszeń personelu pokładowego, a także indywidualnych organizacji szkoleniowych, linii lotniczych i producentów urządzeń szkoleniowych.

13. Reakcje odnoszące się do części CC obejmowały 29 uwag, które dotyczyły wymogów operacyjnych mających zastosowanie do personelu pokładowego, opublikowanych razem z dokumentem zawierającym odpowiedź na uwagi dotyczące wymagań dotyczących organizacji (część OR – OR.OPS.CC), oraz 5 uwag, które dotyczyły wniosków dotyczących podczęści AR.CC, opublikowanej w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi dotyczące wymagań dotyczących władzy (część AR). Podobnie, 29 ze 113 uwag odnoszących się do personelu pokładowego, które zostały zgłoszone w związku z dokumentem zawierającym odpowiedź na uwagi dotyczące części AR i OR (AR.CC i OR.OPS.CC), były reakcjami na część CC. Niektóre z tych uwag się powtarzały.

### III. Podsumowanie uwag zgłoszonych odnośnie do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi dotyczące części CC oraz tekstu ostatecznego

14. Agencja przeprowadziła dokładną analizę i ocenę wszystkich zgłoszonych uwag. Na tej podstawie do dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi dotyczące projektu tekstu części CC wprowadzono odpowiednie zmiany. Dalsze informacje można znaleźć poniżej, pod właściwym nagłówkiem.

#### Rozporządzenie ramowe dotyczące części CC

15. **Rozporządzenie ramowe dotyczące personelu lotnictwa cywilnego** zawiera wymagania wobec państw członkowskich i definicję ogólnej stosowalności części CC, która stanowi jego integralną część, oraz przedstawia możliwe środki przejściowe<sup>7</sup>, które w przypadku przekroczenia terminu ustalonego na dzień 8 kwietnia 2012 r. mogą obejmować mechanizmy. Zważywszy na stopniowe publikowanie opinii Agencji na temat pierwszego przedłużenia, oczekuje się, że powiązane rozporządzenia również będą przyjmowane stopniowo, biorąc pod uwagę to, że do końca przyjęcia przez Komisję tych rozporządzeń rozporządzenie dotyczące personelu lotnictwa cywilnego będzie obejmowało części FCL, MED i CC (tj. przepisy dotyczące udzielania licencji załodze lotniczej i poświadczania jej stanu zdrowia, a także kwalifikacji personelu pokładowego i jego kondycji zdrowotnej).
16. **Większość uwag zgłoszonych w związku z rozporządzeniem ramowym dotyczącym części CC opublikowanej w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi** dotyczyła przede wszystkim zaproponowanego wymogu zastąpienia zaświadczeń ukończenia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91<sup>8</sup>, zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008<sup>9</sup> (dalej zwanym UE-OPS), świadectwami dopuszczenia do pracy personelu pokładowego – w nowym formacie – a także zaproponowanych okresów przejściowych.
17. **Rozporządzenie ramowe opublikowane w niniejszej opinii:** Zachowano i wyjaśniono ogólną zasadę historycznego przydziału zaświadczeń o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa wydanych zgodnie z UE-OPS personelowi

<sup>7</sup> Opt-out jest rodzajem środka przejściowego, który umożliwia państwom członkowskim przesunięcie daty wdrożenia określonego przepisu na określony termin, zdefiniowany zgodnie z prawem.

<sup>8</sup> Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4–8.

<sup>9</sup> Dz.U. L 254 z 20.9.2008, s. 1.

pokładowemu uczestniczącemu w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym przy użyciu samolotów. Przedłużono ponadto okresy przejściowe w celu zastąpienia tych zaświadczeń świadectwami dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, w nowym formacie, do dnia 8 kwietnia 2017 r.; to samo będzie miało zastosowania do ponownego wydawania licencji pilotów zgodnych z JAR, w nowym formacie, tak aby:

- o dać państwom członkowskim i podmiotom zainteresowanym więcej czasu na wydanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego w nowym formacie; oraz
- o uwzględnić w zakresie stosowania przedmiotowego rozporządzenia różne sytuacje członków personelu pokładowego mających zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, wydane zgodnie z UE-OPS. Uwzględnia to zniesienie wymogu ukończenia poza szkoleniem wstępnym również szkolenia na typ statku powietrznego, zanim zostanie wydane świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, jak wstępnie zaproponowano w opinii na temat proponowanej zmiany i dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi, co tym samym ogranicza wymóg ukończenia wstępnego kursu szkoleniowego.

Chociaż jest to praktyka rzadko stosowana przez załogę lotniczą, doświadczenie pokazuje, że członkowie personelu pokładowego mogą podjąć decyzję o zaprzestaniu lotów na okres co najmniej jednego roku. W takim przypadku wiedzy i biegłości nabytych podczas szkolenia wstępnego nie można utrzymać ani poprzez praktykę lotniczą ani poprzez udział w wymaganych programach szkoleniowych i kontrolnych; ważność szkolenia wstępnego wygasa po upływie określonego okresu bez latania.

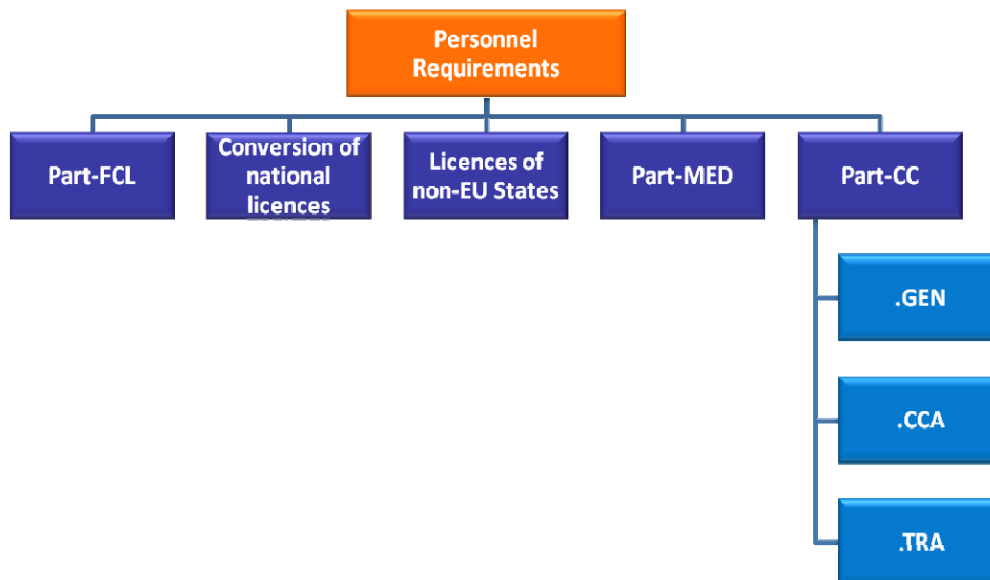
18. W art. 1 rozporządzenia ramowego wymienione zostały poniższe poprawki, które należy wprowadzić do rozporządzenia Komisji dotyczącego personelu lotnictwa cywilnego, tak aby obejmowało ono personel pokładowy:

- o Punkt dotyczący kwalifikacji personelu pokładowego dodano pod nagłówkiem „Zakres i odpowiedzialność”;
- o Definicję członka personelu pokładowego dodano pod nagłówkiem „Definicje”: w definicji tej uwzględniono zmiany, jakie wystąpiły w sektorze lotnictwa po pierwotnym wydaniu przepisów JAR-OPS 1, które zawierały definicję występującą obecnie w UE-OPS, a także zapewniono większą pewność prawa. Definicja ta obejmuje wszystkie obowiązki personelu pokładowego oraz obszary wykonywania tych obowiązków (wewnątrz i na zewnątrz kabiny statku powietrznego, np. po ewakuacji), a także zawiera wyjaśnienie, że personel pokładowy musi mieć odpowiednie kwalifikacje pozwalające mu na wykonywanie wymaganych obowiązków.
- o Dodano nowy artykuł dotyczący „Kwalifikacji personelu pokładowego i związanych z nimi świadectw dopuszczenia do pracy” w celu uszczegółowienia, że personel pokładowy uczestniczący w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym przy użyciu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia podstawowego, musi mieć kwalifikacje zgodne z częścią CC, oraz w celu opisanie środków przejściowych. Uwzględniono również szczególny przypadek uczestnictwa członków personelu pokładowego w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym przy użyciu śmigłowców, obecnie bez wymogu posiadania zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa.

19. W art. 2 rozporządzenia ramowego określona jest data wejścia w życie oraz przedstawione są mechanizmy opt-out odnośnie do przepisów dotyczących dokumentów i prowadzenia rejestrów oraz wydawania świadectw dopuszczenia do

pracy członkom personelu pokładowego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym przy użyciu śmigłowców.

20. Poniższa tabela przedstawia strukturę części CC jako załącznika V do rozporządzenia ramowego dotyczącego personelu lotnictwa cywilnego, opublikowanego w niniejszej opinii.



#### Część CC – Wymagania dotyczące kwalifikacji personelu pokładowego

21. Wnioski dotyczące dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi dotyczące części CC odnosiły się do wymagań dotyczących kwalifikacji i wydawania odpowiednich świadectw, które to wymagania musi spełniać personel pokładowy uczestniczący w operacjach w zarobkowym transporcie lotniczym. Wymagania te uzupełniają wymagania operacyjne mające zastosowanie do operatorów obsługujących statki powietrzne z personelem pokładowym, a także wymagania dotyczące władzy, odpowiednie dla kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego oraz dla posiadaczy takiego świadectwa.
22. **Reakcje na dokument zawierający odpowiedź na uwagi** pochodziły od 35 komentatorów, wśród których znalazło się:
- Sześć państw członkowskich: trzy z nich potwierdziły swoje obawy związane z niektórymi wnioskami dotyczącymi dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi oraz z wnioskami dotyczącymi opinii na temat proponowanej zmiany, mimo że poparły inne dokonane zmiany.
  - Pięć europejskich organizacji zrzeszających linie lotnicze i sześć indywidualnych linii lotniczych z trzech państw członkowskich potwierdziło swój brak poparcia dla zakresu wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego pomimo zmian wprowadzonych do wniosków wstępnych.
  - Trzydzieści organizacji personelu pokładowego: wszystkie skarżyły się na znaczne obniżenie jakości wniosków dotyczących dokumentu zawierającego

odpowieź na uwagi oraz zwróciły się o przywrócenie wstępnych wniosków dotyczących opinii na temat proponowanej zmiany.

- Pięć organizacji szkoleniowych i producentów urządzeń szkoleniowych wyraziło swoje obawy w związku z brakiem wspólnych wymogów dotyczących zatwierdzania organizacji szkoleniowych oraz dotyczących urządzeń szkoleniowych, a także zaapelowało o opracowanie tego typu kryteriów lub standardów przez EASA.

23. **Główne zagadnienia** – podczas przeglądu reakcji, o których mowa, wyodrębniono następujące główne zagadnienia:

- **Zakres wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego:**

- Najwięcej zainteresowania wzbudził zaproponowany wymóg, który zakłada konieczność ukończenia przed wydaniem świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego nie tylko wstępnego kursu szkoleniowego, lecz również szkolenia przewidzianego dla konkretnego typu statku powietrznego. W większości reakcji przedstawiono opinię, że wydanie świadectwa powinno nastąpić po ukończeniu wstępnego kursu szkoleniowego, tak jak przewiduje UE-OPS, bez konieczności ukończenia szkolenia przewidzianego dla konkretnego typu statku powietrznego.

- **Warunki korzystania ze świadectw przez ich posiadaczy:**

- Wymóg atestacji podczas wykonywania obowiązków w statku powietrznym był źródłem wielu rozbieżnych opinii.
- Wymóg dotyczący odpowiedniego stanu zdrowia personelu pokładowego, który jest już wymagany na mocy UE-OPS, został w pełni zatwierdzony w swojej postaci.

- **Wymagania szkoleniowe:**

- Inne reakcje dotyczyły konieczności określenia w załączniku do przepisów wykonawczych szczegółowego programu szkoleniowego – o takim samym statusie jak na mocy UE-OPS – w celu zapewnienia wiarygodności i ułatwienia rozpoznawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego w całej Unii Europejskiej.

24. **Tekst ostateczny zaprezentowany w opinii:** przepisy wykonawcze dotyczące części CC zostały zawarte w trzech podczęściach, o których mowa poniżej.

25. **Część CC, podczęść GEN – wymagania ogólne**

- Podczęść GEN zawiera przepisy wykonawcze określające kompetentną władzę (CC.GEN.001) oraz zakres (CC.GEN.005) części CC. W tej podczęści omówiono również, w jaki sposób należy złożyć wniosek o wydanie świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego (CC.GEN.015), oraz wskazano minimalny wiek kandydatów (CC.GEN.020).
- Podczęść GEN zawiera ponadto przepisy wykonawcze w CC.GEN.025, które opisują przywileje wynikające z posiadania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, wymaganego w części CC, a także warunki korzystania z takiego świadectwa oraz obowiązki jego posiadacza. Potwierdzone zostały również wymagania istniejące już w UE-OPS, a mianowicie wymagania dotyczące stałej sprawności i kompetencji w zakresie obsługi określonego typu statku powietrznego. Wymaganie dotyczące atestacji podczas korzystania z przywilejów zostało przeniesione do nowego przepisu wykonawczego „CC.GEN.030 Dokumenty i prowadzenie rejestrów” ze względów opisanych w następnym ustępie.

- o Ten przepis wykonawczy został opracowany w celu wyjaśnienia odpowiedzialności posiadaczy świadectw w odniesieniu do ich dokumentów zawodowych i rejestrów szkoleń. Uwzględnivszy różne wyrażone opinie, Agencja stwierdza, że personel pokładowy, tak samo jak każdy inny personel lotnictwa cywilnego, który musi przestrzegać tych przepisów, powinien być w stanie wykazać zgodność z nimi w każdej chwili. Jest to podstawowym celem każdego dokumentu zawodowego wymaganego na mocy przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego. Celem tego jest zwiększenie świadomości i zaangażowania posiadaczy w zapewnienie przestrzegania obowiązujących przepisów oraz ważności i utrzymania w odpowiednim stanie powiązanych dokumentów. Ma to również na celu ułatwienie inspekcji na płycie. Ten drugi punkt zyskuje na znaczeniu w obecnej sytuacji lotnictwa, zważywszy, że działa coraz więcej niezależnych i sezonowych członków załogi oraz członków personelu pokładowego, którzy pracują w pełnym lub niepełnym wymiarze godzin dla więcej niż jednego operatora.
  - o Ponadto, jak przewiduje rozporządzenie podstawowe (art. 8 ust. 5 lit. e)), należy utrzymać świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego. Ponieważ świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego jest wydawane po ukończeniu wstępnego kursu szkoleniowego, czyli w normalnym warunkach na czas nieograniczony, wymaganą ciągłą zgodność z innymi obowiązującymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa posiadacz takiego świadectwa może wykazać wyłącznie jeśli do świadectwa dołączony jest wykaz kwalifikacji odnoszących się do konkretnego typu statku powietrznego, który to wykaz operatorzy winni są udostępnić każdemu zatrudnionemu posiadaczowi świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego. Mając na uwadze to, że wszyscy operatorzy muszą dysponować systemem udostępniania swojemu personelowi informacji i aktualizacji na temat bezpieczeństwa, uznaje się to za najpraktyczniejsze rozwiązanie – w porównaniu z administracyjnym procesem ponownego wydawania lub przywracania ważności świadectw przez władzę lub uprawnioną organizację.
26. **Część CC, podczęść CCA – specjalne wymagania dotyczące wydania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego**
- o Podczęść CCA zawiera przepisy wykonawcze, które dotyczą w szczególności wydawania, utrzymywania, zawieszania lub cofania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego. Świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego wydaje się po zakończeniu z wynikiem pozytywnym wstępnego kursu szkoleniowego oraz zdaniu odpowiedniego egzaminu. Zgodność z wszelkimi innymi obowiązującymi wymaganiami szkoleniowymi pozostaje warunkiem korzystania ze świadectwa przez jego posiadacza, co zostało już omówione powyżej.
  - o Ponadto, zgodnie z apelem wyrażonym w reakcjach pochodzących z kilku państw członkowskich, zadanie wydania takiego świadectwa (CC.CCA.100) można – o ile państwo członkowskie podejmie taką decyzję zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia podstawowego – powierzyć organizacji, pod warunkiem, że tego typu organizacja została zatwierdzona przez kompetentną władzę.
  - o Przepis wykonawczy w CC.CCA.105 dotyczący ważności świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego został zmieniony, a wstępnie zaproponowane warunki ważności zostały zastąpione alternatywnymi propozycjami komentatorów – ważność świadectwa wygasa w przypadku jego zawieszenia lub cofnięcia przez kompetentną władzę albo w przypadku gdy posiadacz świadectwa nie w korzysta ze swoich przywilejów przez okres przekraczający 60 miesięcy.



- o Przepis wykonawczy w CC.CCA.110 dotyczący zawieszenia lub cofnięcia świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego określa warunki, które są bardzo podobne do warunków mających zastosowanie do innego personelu lotnictwa cywilnego oraz zgodnie z którymi kompetentna władza może zawiesić lub cofnąć takie świadectwo.

**27. Część CC, podczęść TRA – wymagania szkoleniowe wobec kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego oraz wobec posiadaczy takiego świadectwa**

Podczęść TRA zawiera przepisy wykonawcze dotyczące w szczególności wymagań szkoleniowych, które w głównej mierze opierają się na analogicznych wymaganiach UE-OPS.

- o Szczegółowy program wstępnego kursu szkoleniowego, wymaganego na mocy CC.TRA.220, jest przedstawiony w załączniku do części, która ma taki sam status prawny jak wymagania UE-OPS. Powinno to ułatwić rozpoznawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego w całej Unii Europejskiej.
- o Kwalifikacje odnoszące się do typu lub wariantu statku powietrznego, o których mowa w CC.TRA.225 i które odzwierciedlają obecne wymagania szkoleniowe i kontrolne UE-OPS, są określone jako warunki korzystania ze świadectwa przez jego posiadacza. Programy szkoleniowe zostaną określone w przepisach wykonawczych mających zastosowanie do operatorów oraz obejmujących operacje lotnicze (część CAT).

**28. Kwestie, jakie należy uwzględnić w ramach dodatkowego tworzenia regulacji**

Proces konsultacji wyraźnie pokazał powszechną zgodę większości państw członkowskich i podmiotów zainteresowanych co do potrzeby opracowania na szczeblu UE wspólnych kryteriów lub standardów dotyczących zatwierdzania organizacji prowadzących szkolenia personelu pokładowego, kwalifikacji instruktorów i egzaminatorów oraz urządzeń szkoleniowych. W związku z tym, w świetle ogólnego porozumienia i zgody prawodawcy co do podstawy prawnej, Agencja proponuje zająć się tymi kwestiami podczas przyszłego tworzenia regulacji.

Kolonia, 19 kwietnia 2011 r.

P. GOUDOU

Dyrektor wykonawczy