



AVIZUL NR. 02/2011

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 19 aprilie 2011

referitor la un regulament al Comisiei de stabilire a normelor de punere în aplicare privind calificarea membrilor echipajului de cabină implicați în operațiuni comerciale

„Calificarea membrilor echipajului de cabină și atestatul aferent”

Notă explicativă

I. Introducere

1. Scopul prezentului aviz este sprijinirea Comisiei în stabilirea normelor de punere în aplicare privind personalul din aviația civilă la care se face referire în articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ al Parlamentului European și al Consiliului (denumit în continuare „regulamentul de bază”).
2. Regulamentul de bază creează un cadru amplu pentru definirea și punerea în aplicare a cerințelor tehnice și procedurilor administrative comune în domeniul aviației civile. În acest cadru, prezentul aviz abordează în special calificarea membrilor echipajului de cabină implicat în operațiunile de transport aerian comercial ale aeronavelor specificate în articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din respectivul regulament.
3. Obiectivul propunerii părții referitoare la membrii echipajului de cabină (denumită în continuare „partea CC”) este de a stabili cerințe tehnice comune, care să specifice condițiile pentru eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină prevăzut de articolul 8 alineatul (4) și alineatul (5) litera (e) din regulamentul de bază și privilegiile și responsabilitățile titularilor de atestate.
4. Partea CC, astfel cum este ea propusă de prezentul aviz, este formată din trei capitole cuprinzând:
 - o Capitolul GEN, cerințe generale;
 - o Capitolul CCA, cerințe specifice pentru atestatul de membru al echipajului de cabină;
 - o Capitolul TRA, cerințe privind formarea pentru solicitanții și titularii de atestate de membru al echipajului de cabină.
5. Textul propus în prezentul aviz reflectă modificările propunerilor inițiale ale agenției (așa cum au fost publicate în NPA 2009-02e) în urma consultării publice, precum și alte modificări efectuate în urma analizei reacțiilor primite cu privire la CRD (Document de răspuns la observații).

II. Consultare

6. Propunerile inițiale pentru partea CC au fost publicate ca parte a NPA 2009-02 pe site-ul agenției (<http://www.easa.europa.eu>) la 30 ianuarie 2009.

Perioada de consultare pentru NPA (Notificarea propunerii de modificare) a fost prelungită în conformitate cu articolul 6 alineatul (6) din procedura de reglementare² la solicitarea părților interesate, pentru a asigura suprapunerea cu NPA-urile asociate și pentru a furniza mai mult timp pentru observații, ținând cont de mărimea și domeniul de aplicare ale NPA.

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009.

² Decizia Consiliului de administrație al AESA 08-2007 privind modificarea și înlocuirea procedurii de reglementare adoptate în ședința Consiliului de administrație 03-2007 din 13 iunie 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

7. NPA 2009-02 a fost împărțit în șapte documente separate, dintre care unul, NPA 2009-02e³, cuprindea proiectele de propuneri pentru normele de punere în aplicare (IR) și mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM) conexe privind calificarea membrilor echipajului de cabină implicați în operațiuni de transport aerian comercial și atestatul de membru al echipajului de cabină aferent, la care se face referire în articolul 8 alineatul (4) și alineatul (5) litera (e).
8. Până la 31 iulie 2009⁴, data încheierii perioadei de consultare, agenția primise 568 de observații cu relevanță pentru partea CC. Printre principalele părți care au transmis observații s-au numărat autorități aeronautice naționale, asociații de companii aeriene și asociații de membri ai echipajului de cabină, precum și companii aeriene și persoane fizice individuale.
9. Activitatea de analiză a observațiilor a fost realizată în cadrul abordării comune privind extinderea competențelor UE, convenită între agenție, Comisia Europeană și Consiliul de administrație al Agenției. Această abordare comună a stabilit nu numai prioritățile în detaliu ale activității care trebuie elaborată de către agenție, ci și principiile la nivel înalt care să reglementeze analiza observațiilor. Printre acestea s-au numărat: respectarea standardelor și practicilor recomandate în materie de siguranță (SARP) ale OACI, a legislației UE și a cerințelor aeronautice comune (JAR) adoptate; necesitatea de a lua în considerare în mod corespunzător principiile de siguranță și de reglementare și distribuția actuală a textului între legislația rigidă și legislația flexibilă; nevoia de a lua în considerare în modul convenit constrângerile, precum cele reprezentate de schimbările care decurg din regulamentul de bază și din NPA-urile Autorităților Aeronautice Comune (JAA) asupra cărora s-a căzut de acord; nevoia de a elabora cerințe proporționale; și, în cele din urmă, necesitatea de a acorda o deosebită atenție clarității, securității juridice și forței executorii a textului de reglementare propus.
10. Agenția a transmis rezultatul analizei observațiilor și proiectul de text rezultat către grupurile de revizuire OPS.001 pentru transportul aerian comercial (CAT)⁵ și pentru operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate (NCC)⁶.
11. Grupurile menționate au fost înființate în conformitate cu procedura de reglementare și au inclus membrii grupului de redactare central OPS.001, precum și alți experți ai agenției, ai autorităților aeronautice naționale și din industrie, care nu fuseseră implicați în faza inițială de redactare.
12. Pe baza unei analize atente a tuturor observațiilor la NPA și a contribuțiilor din partea grupurilor de revizuire, propunerile revizuite au fost publicate pe site-ul agenției la 7 octombrie 2010 sub forma unui document de răspuns la observații (CRD) la NPA 2009-02e - partea CC. Până la 7 decembrie 2010, data finală, agenția primise 80 de reacții (rezultând în 176 de reacții diferite) de la 35 de părți care au transmis observații, inclusiv autorități aeronautice naționale, asociații de companii aeriene și asociații de membri ai echipajului de cabină, precum și organizații de formare, companii aeriene și producători individuali de echipamente de formare.

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

⁴ În conformitate cu articolul 6 alineatul (6) din Decizia 08-2007 a Consiliului de administrație, agenția a prelungit perioada de consultare cu o perioadă suplimentară de 2 luni, pentru a asigura suprapunerea cu NPA-urile asociate (de la 30.05.2009 până la 31.07.2009).

⁵ Componența grupului de reglementare pentru CAT (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Componența grupului de reglementare pentru NCC (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

13. Reacțiile formulate la partea CC au inclus 29 de reacții privind cerințele operaționale pentru membrii echipajului de cabină, publicate odată cu CRD referitor la cerințele organizaționale (partea OR - OR.OPS.CC), și 5 reacții privind propunerile vizând capitolul AR.CC, publicate în CRD referitor la cerințele privind autoritatea (partea AR). În mod similar, 29 dintre cele 113 reacții cu relevanță pentru membrii echipajului de cabină, care au fost primite cu privire la CRD referitor la părțile AR și OR (AR.CC și OR.OPS.CC), au fost reacții la partea CC. Unele dintre aceste reacții au reprezentat duplicate.

III. Sinteza reacțiilor primite la CRD partea CC și textul rezultat

14. Agenția a realizat o analiză și o evaluare atentă a tuturor reacțiilor primite. Pe baza acestora, s-au făcut modificări la proiectul de text al CRD pentru partea CC. Informații suplimentare pot fi găsite mai jos, la rubricile relevante.

Regulament de aplicare pentru partea CC

15. **Regulamentul de aplicare privind personalul din aviația civilă** conține cerințe adresate statelor membre, definește aplicabilitatea generală a părților pe care le cuprinde și propune măsuri de tranziție, care pot include derogări⁷, dacă se depășește termenul din 8 aprilie 2012. Deoarece publicarea avizelor agenției pentru prima extindere se realizează pe etape, este de așteptat ca regulamentele asociate să poată fi, de asemenea, adoptate pe etape, având în vedere faptul că, la finalul procesului de adoptare de către Comisie, Regulamentul privind personalul din aviația civilă va include partea FCL, partea MED și partea CC (adică normele privind acordarea licenței pentru echipajul de zbor și certificarea medicală a acestuia, precum și calificarea membrilor echipajului de cabină și aptitudinea medicală a acestora).
16. **Majoritatea reacțiilor primite la regulamentul de aplicare pentru partea CC publicat odată cu CRD** s-au concentrat asupra cerinței propuse de a înlocui atestatele de formare în domeniul siguranței, eliberate în conformitate cu anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91⁸ al Consiliului astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 859/2008⁹ al Comisiei (denumit în continuare EU-OPS), cu atestatele de membru al echipajului de cabină în format nou, precum și asupra perioadelor de tranziție propuse.
17. **Regulamentul de aplicare publicat în prezentul aviz:** Principiul general de păstrare a clauzelor de anterioritate pentru atestatul de formare în domeniul siguranței eliberat în conformitate cu EU-OPS pentru membrii echipajului de cabină implicați în operațiunile de transport aerian comercial ale avioanelor a fost păstrat și clarificat. De asemenea, perioadele de tranziție asociate pentru înlocuirea acestora cu atestate de membru al echipajului de cabină în format nou au fost prelungite până la 8 aprilie 2017, în mod similar cu normele aplicabile pentru eliberarea în format nou a noilor licențe de pilot conforme cu JAR, cu intenția de:
- o a acorda statelor membre și părților interesate mai mult timp în ce privește eliberarea unui atestat de membru al echipajului de cabină în format nou și
 - o a trata toate situațiile diferite ale membrilor echipajului de cabină care dețin, la momentul aplicării acestui regulament, un atestat de formare în domeniul siguranței eliberat în conformitate cu EU-OPS. Astfel se ia în considerare faptul că cerința privind o formare în funcție de tipul de aeronavă, la care trebuie

⁷ O derogare este un tip de măsură de tranziție care lasă în seama statelor membre opțiunea de a amâna data de punere în aplicare a unei anumite dispoziții până la un anumit termen limită definit de lege.

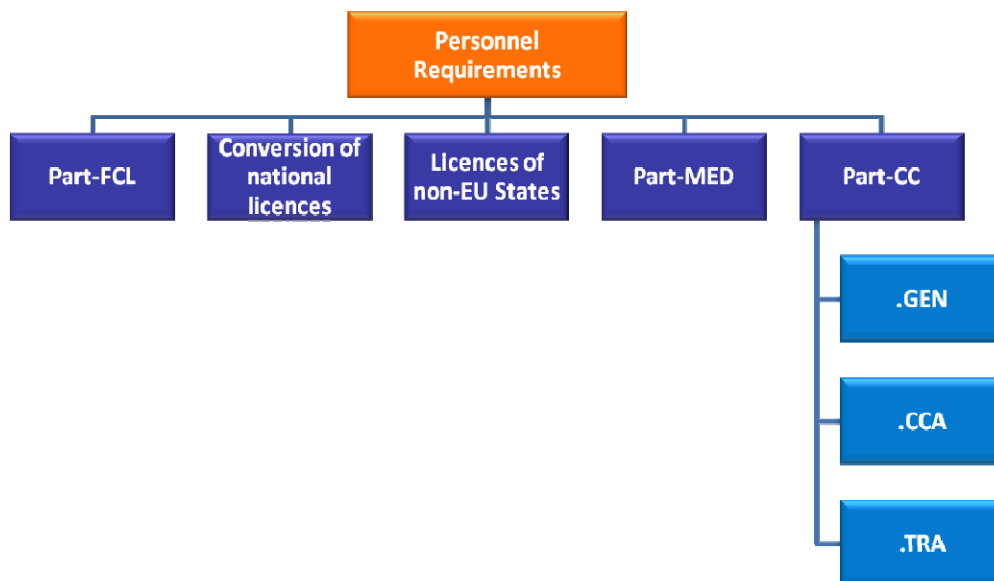
⁸ JO L 373, 31.12.1991, p. 4-8.

⁹ JO L 254, 20.9.2008, p. 1.

participat în completarea formării inițiale înainte de eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină, așa cum s-a propus inițial în NPA și CRD, a fost eliminată reducând astfel cerința la absolvirea cursului de formare inițială.

În timp ce pentru echipajul de zbor acest lucru este neobișnuit, experiența arată că membrii echipajului de cabină pot alege să nu mai zboare timp de unul sau mai mulți ani. În astfel de cazuri, cunoștințele și competențele dobândite în timpul formării lor inițiale nu pot fi păstrate prin experiența de zbor și prin formarea și verificarea obligatorie asociate, iar valabilitatea formării inițiale expiră după o anumită perioadă de timp în care nu se zboară.

18. Articolul 1 din regulament de aplicare prezintă modificările care trebuie făcute la Regulamentul privind personalul din aviația civilă al Comisiei pentru a include membrii echipajului de cabină, după cum urmează:
 - Se adaugă un punct privind calificarea membrilor echipajului de cabină la „Domeniul de aplicare și aplicabilitatea”;
 - Se adaugă definiția pentru membru al echipajului de cabină la „Definiții”: Definiția ține cont de schimbările care au avut loc în sectorul aviatic de la prima publicare a JAR-OPS 1, care conținea definiția ce se găsește acum în EU-OPS, și furnizează mai multă securitate juridică. Ea cuprinde toate sarcinile membrilor echipajului de cabină și zonele unde aceștia își execută sarcinile (atât în interiorul, cât și în exteriorul cabinei aeronavei, de exemplu după o evacuare) și stabilește în mod clar faptul că această categorie de personal trebuie să fie calificată pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate.
 - Se adaugă un nou articol privind □„calificarea membrilor echipajului de cabină și atestatul aferent”, pentru a specifica faptul că membrii echipajului de cabină implicați în operațiunile de transport aerian comercial ale aeronavelor specificate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din regulamentul de bază trebuie să fie calificați în conformitate cu partea CC și pentru a descrie măsurile de tranziție. Este de asemenea tratat cazul specific al membrilor echipajului de cabină implicați în operațiuni de transport aerian comercial cu elicoptere, cărora nu li se cere momentan să dețină un atestat de formare în domeniul siguranței .
19. Articolul 2 din regulament de aplicare specifică data intrării în vigoare și stabilește dispoziții pentru derogări privind dispozițiile referitoare la documente și la evidența documentelor, precum și pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină pentru membrii echipajului de cabină implicați în transportul aerian comercial cu elicoptere.
20. Diagrama de mai jos prezintă structura părții CC ca anexa V la regulamentul de aplicare privind personalul din aviația civilă, astfel cum este publicată în prezentul aviz.



Partea CC - Cerințe privind calificarea membrilor echipajului de cabină

21. Propunerile din CRD pentru partea CC au conținut cerințele privind calificarea și atestatul aferent, astfel cum se aplică pentru membrii echipajul de cabină implicați în operațiuni de transport aerian comercial. Aceste cerințe sunt completate cu cerințele operaționale care se adresează operatorilor de aeronave cu echipaj de cabină și prin cerințele autorității relevante pentru solicitanții și titularii atestatelor de membru al echipajului de cabină.
22. **Reacțiile la CRD** provenite de la 35 de părți care au transmis observații, după cum urmează:
- 6 state membre: 3 dintre acestea și-au confirmat preocupările privind unele dintre propunerile din CRD, precum și privind propunerile din NPA, deși au susținut alte modificări efectuate.
 - 5 asociații de companii aeriene europene și 6 companii aeriene individuale din 3 state membre și-au confirmat dezacordul cu privire la domeniul de aplicare al atestatului de membru al echipajului de cabină, în pofida modificărilor aduse la propunerile inițiale.
 - 13 asociații de membri ai echipajului de cabină: toate s-au plâns că propunerile din CRD au fost degradate semnificativ și au solicitat revenirea la propunerile inițiale din NPA.
 - 5 organizații de formare (TO) și producători de echipamente de formare și-au exprimat preocupările privind absența unor cerințe comune pentru autorizațiile TO și echipamentul de formare și au solicitat elaborarea unor astfel de criterii sau standarde de către AESA.
23. **Preocupări principale** - În urma analizei reacțiilor primite, au fost identificate următoarele preocupări principale:
- **Domeniul de aplicare al atestatului de membru al echipajului de cabină:**
 - Cerința propusă privind o formare specifică în funcție de tipul de aeronavă, care să fie absolvită în completarea cursului de formare inițială înainte ca atestatele de membru al echipajului de cabină să poată fi

eliberate, pare să fi fost principala preocupare. Majoritatea reacțiilor au exprimat opinia că atestatul ar trebui să fie eliberat după absolvirea cursului de formare inițială, astfel cum este prevăzut în EU-OPS, excluzând o cerință privind formarea specifică în funcție de tipul de aeronavă.

— **Condiții de utilizare a atestatului de către titulari:**

- Cerința de a avea asupra lor atestatul în timpul îndeplinirii atribuțiilor pe o aeronavă au generat opinii diverse.
- Cerința ca membrii echipajului de cabină să fie apți din punct de vedere medical, care este deja stipulată de EU-OPS, a fost pe deplin acceptată ca atare.

— **Cerințe privind formarea:**

- Alte reacții au exprimat opinia că o programă detaliată de formare ar trebui specificată într-o anexă la normele de punere în aplicare, cu același statut ca în EU-OPS, pentru a asigura fiabilitatea și pentru a facilita recunoașterea atestatelor de membru al echipajului de cabină pe întreg teritoriul Uniunii Europene.

24. **Textul rezultat prezentat în cadrul avizului:** normele de punere în aplicare (IR) din partea CC sunt cuprinse în trei capitole după cum este descris mai jos.

25. **Partea CC capitolul GEN – Cerințe generale**

- Capitolul GEN conține IR care specifică autoritatea competentă (CC.GEN.001) și domeniul de aplicare (CC.GEN.005) ale părții CC. Acesta specifică de asemenea modalitatea de solicitare a unui atestat de membru al echipajului de cabină (CC.GEN.015) și vârsta minimă a solicitanților (CC.GEN.020).
- Capitolul GEN cuprinde de asemenea IR în CC.GEN.025 care descriu privilegiile asociate cu atestatul de membru al echipajului de cabină cerut de partea CC, precum și condițiile utilizării acestuia și responsabilitățile titularilor. Cerințele care se regăseau deja în EU-OPS, anume cele privind aptitudinea permanentă și competența pentru tipul de aeronavă ce urmează a fi operat, sunt confirmate. Cerința de a avea asupra lor atestatul în timpul exercitării privilegiilor a fost transferată într-o nouă IR „CC.GEN.030 Documentele și evidența documentelor” din motivele descrise în următorul paragraf.
- Această IR a fost elaborată pentru a clarifica responsabilitatea titularilor în ce privește documentele lor profesionale individuale și evidențele formării lor individuale. Luând în considerare diversele opinii exprimate, agenția este de părere că membrii echipajului de cabină, asemeni altor categorii de personal din aviația civilă care trebuie să respecte normele, trebuie să fie în măsură, în orice moment, să facă dovada conformității. Acesta este scopul fundamental al oricărui document profesional cerut de normele de siguranță a aviației. Prin aceasta se urmărește îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și a angajamentului titularilor, asigurând faptul că aceștia respectă normele aplicabile și că documentele aferente sunt valabile și păstrate în bune condiții. Ea urmărește, de asemenea, să faciliteze inspecțiile la sol. Acest din urmă aspect devine tot mai relevant în contextul aviatic actual, în care se înregistrează o creștere a numărului de membri ai echipajului de cabină liber-profesioniști sau sezonieri și de membri ai echipajului de cabină cu normă parțială sau întreagă, care lucrează pentru mai mult decât un singur operator.
- De asemenea, astfel cum este prevăzut în regulamentul de bază [articolul 8 alineatul (5) litera (e)], atestatul de membru al echipajului de cabină trebuie menținut. Deoarece atestatul de membru al echipajului de cabină se eliberează după cursul de formare inițială, deci pe o perioadă nelimitată în

condiții normale, conformitatea permanentă cu alte norme de siguranță aplicabile solicitată titularului poate fi dovedită numai dacă atestatul este completat printr-o listă de calificări specifice tipului de aeronavă, care trebuie oferite de operatori fiecărui titular al unui atestat de membru al echipajului de cabină pe care îl au ca angajat. Având în vedere faptul că toți operatorii trebuie să dețină un sistem care să le furnizeze angajaților informații și noutăți privind siguranța, aceasta este propusă ca fiind cea mai practică opțiune comparativ cu un proces administrativ derulat de o autoritate sau de către o organizație autorizată în vederea eliberării unor noi atestate și/sau revalidării atestatelor.

26. Partea CC capitolul CCA - Cerințe specifice pentru atestatul de membru al echipajului de cabină

- Capitolul CCA conține IR care tratează în mod specific eliberarea, valabilitatea și suspendarea sau revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină. Atestatul de membru al echipajului de cabină se eliberează după absolvirea cursului de formare inițială și promovarea examenului aferent. Îndeplinirea tuturor celorlalte cerințe aplicabile privind formarea rămâne o condiție pentru utilizarea atestatului de către titulari după cum s-a specificat mai sus.
- De asemenea, așa cum s-a solicitat în reacțiile primite de la mai multe state membre, sarcina de eliberare a atestatului (CC.CCA.100) poate fi, în cazul în care un stat membru decide acest lucru, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din regulamentul de bază, delegată unei organizații, în cazul în care o organizație de acest gen este autorizată în acest sens de către autoritatea competentă.
- IR din CC.CCA.105 privind valabilitatea atestatului de membru al echipajului de cabină a fost modificată, iar condițiile de valabilitate propuse inițial au fost înlocuite cu propuneri alternative sugerate de către părțile care au transmis observații, anume că valabilitatea atestatului trebuie să expire în cazul suspendării sau revocării de către autoritatea competentă sau dacă titularul nu își exercită privilegiile în decursul unei perioade mai lungi de 60 de luni.
- IR din CC.CCA.110 privind suspendarea și revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină precizează condiții care sunt foarte asemănătoare cu cele aplicabile în cazul altor categorii de personal din aviația civilă și conform cărora atestatul poate fi suspendat sau revocat de autoritatea competentă.

27. Partea CC capitolul TRA - Cerințe privind formarea pentru solicitanții și titularii de atestate de membru al echipajului de cabină

Capitolul TRA conține IR care tratează în mod specific cerințele privind formarea, care se bazează în principal pe cerințele corespunzătoare din EU-OPS.

- Într-un appendice la această parte, care are același statut legal ca în cadrul EU-OPS, se specifică o programă detaliată pentru cursul de formare inițială cerut de CC.TRA.220. Aceasta are drept scop facilitarea recunoașterii atestatelor de membru al echipajului de cabină pe întreg teritoriul Uniunii Europene;
- Calificarea/calificările în funcție de tipul sau modelul de aeronavă din cadrul CC.TRA.225, care reflectă cerințele actuale privind formarea și verificarea din EU-OPS, sunt specificate ca fiind condiții de utilizare a atestatului de către titulari. Programele de formare se specifică în normele de punere în aplicare adresate operatorilor și care vizează operațiunile aeriene (partea CAT).

28. Aspect care trebuie avut în vedere pentru reglementări suplimentare

Procesul de consultare a indicat în mod clar un larg consens în rândul majorității statelor membre și al părților interesate cu privire la nevoia de a elabora criterii sau standarde comune la nivelul UE pentru autorizarea organizațiilor de formare a

membrilor echipajului de cabină, pentru calificările instructorilor și examinatorilor și pentru echipamentele de formare. Prin urmare, sub rezerva ajungerii la o înțelegere comună și a acordului legiuitorului privind temeiul juridic, agenția propune tratarea acestor aspecte în cadrul unei sarcini de reglementare viitoare.

Köln, 19 aprilie 2011

P. GOUDOU
Director executiv