



YTTRANDE NR 02/2011

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 19 april 2011

**över en kommissionsförordning om tillämpningsföreskrifter för kvalificering
av kabinbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiell trafik**

"Kvalificering av kabinbesättningen och tillhörande intyg"

Motivering

I. Inledning

1. Syftet med detta yttrande är att bistå kommissionen med att fastställa tillämpningsföreskrifter för personal inom civil luftfart enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008¹ (nedan kallad *grundförordningen*).
2. Genom grundförordningen fastställs en övergripande ram för att utarbeta och genomföra gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på det civila luftfartsområdet. Inom denna ram behandlas här i detta yttrande specifikt kvalificeringen av kabinbesättningar som deltar i kommersiell trafik med luftfartyg enligt artikel 4.1 b och 4.1 c i den förordningen.
3. Syftet med den föreslagna delen om kabinbesättningar (nedan kallad *Del-CC*) är att fastställa gemensamma tekniska krav när det gäller villkoren för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det kabinbesättningsintyg som avses i artikel 8.4 och 8.5 e i grundförordningen samt rättigheterna och skyldigheterna för innehavarna av dessa intyg.
4. Del-CC, som föreslås genom detta yttrande, omfattar tre kapitel:
 - o Kapitel GEN – allmänna krav
 - o Kapitel CCA – specifika krav för kabinbesättningsintyget.
 - o Kapitel TRA – utbildningskrav för dem som ansöker om eller innehar kabinbesättningsintyg.
5. Den föreslagna texten i yttrandet avspeglar de ändringar som gjorts i byråns första förslag (som publicerades i NPA 2009-02e) till följd av det offentliga samrådet samt ytterligare ändringar som har gjorts efter genomgången av reaktionerna på CRD-dokumentet.

II. Samråd

6. De första förslagen till Del-CC publicerades som en del av NPA 2009-02 på byråns webbplats (<http://www.easa.europa.eu>) den 30 januari 2009.

Samrådsperioden för meddelandet om förslagen ändring (NPA) förlängdes i enlighet med artikel 6.6 i regelprocessen² på de berörda aktörernas begäran för att säkerställa en överlappning med sammanhängande NPA-dokument och ge mer tid för synpunkter, med tanke på NPA-dokumentets storlek och omfattning.
7. NPA 2009-02 delades upp i sju olika dokument och ett av dessa, NPA 2009-02e³, innehöll förslag till tillämpningsföreskrifter (IR) samt tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för kvalificeringen av kabinbesättningar som deltar i kommersiella lufttransporter och tillhörande kabinbesättningsintyg som avses i artikel 8.4 och 8.5 e.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1), ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009.

² Easa-styrelsens beslut 08-2007, som ändrade och ersatte regelprocessen, antogs vid styrelsemötet 03-2007 den 13 juni 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.

8. Den 31 juli 2009⁴, slutdatum för samrådsperioden, hade byrån fått 568 synpunkter gällande Del-CC. Synpunkterna kom huvudsakligen från nationella luftfartsmyndigheter, flygorganisationer och kabinbesättningsorganisationer samt från enskilda flygbolag och personer.
9. Arbetet med att gå igenom synpunkterna har utförts i linje med det gemensamma synsättet på utvidgningen av EU:s befogenheter som byrån, kommissionen och byråns styrelse hade enats om. Detta gemensamma synsätt omfattade inte bara en ingående prioriteringsordning för det arbete som skulle utföras av byrån, utan även övergripande principer för genomgången av synpunkterna. Dessa omfattade bl.a. att ICAO:s normer och rekommenderade praxis (SARP), EU:s lagstiftning och de antagna gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) ska efterlevas samt att hänsyn ska tas till säkerhets- och regleringsprinciper och rättsaktens nuvarande uppdelning mellan bindande och icke-bindande lagstiftning. Hänsyn behöver också tas till begränsningar, t.ex. ändringar som härrör från grundförordningen och de samverkande europeiska luftfartsmyndigheternas (JAA) NPA-dokument som man enats kring, behovet att skapa proportionerliga krav samt slutligen kravet att lägga särskild vikt vid att den föreslagna rättsakten är tydlig, rättssäker och verkställbar.
10. Byrån presenterade resultatet av synpunktsgenomgången och förslaget till sluttext för OPS.001-granskningsgrupperna för kommersiell lufttrafik (CAT)⁵ respektive för icke-kommersiell drift med komplexa motordrivna luftfartyg (NCC)⁶.
11. Dessa grupper skapades i enlighet med regelprocessen och omfattade ledamöterna i den grundläggande OPS.001-förslagsgruppen samt andra experter från byrån, de nationella luftfartsmyndigheterna och industrin som inte hade varit med under den inledande utarbetandefasen.
12. Efter en noggrann genomgång av alla synpunkter på NPA-dokumentet och input från granskningsgrupperna publicerades de reviderade förslagen på byråns webbplats den 7 oktober 2010 i form av en förteckning med synpunkter och svar (Common Response Document, CRD) på NPA 2009-02e – Del-CC. Vid slutdatumet den 7 december 2010 hade byrån fått 80 reaktioner (som resulterade i 176 olika reaktioner) från 35 synpunktslämnare, däribland nationella luftfartsmyndigheter, flygorganisationer och kabinbesättningsorganisationer samt enskilda utbildningsorganisationer, flygbolag och tillverkare av utbildningshjälpmedel.
13. Reaktionerna på Del-CC omfattade 29 reaktioner som gällde de operativa kraven på kabinbesättning som publicerats genom CRD-dokumentet om organisationskrav (Del-OR – OR.OPS.CC) och 5 reaktioner som gällde förslagen på Kapitel AR.CC som publicerats i CRD-dokumentet om myndighetskrav (Del-AR). Av de 113 relevanta reaktionerna på kabinbesättning som inkommit på CRD-dokumentet om Del-AR och Del-OR (AR.CC och OR.OPS.CC) var också 29 reaktioner på Del-CC. Vissa av dessa reaktioner var dubletter.

III. Sammanfattning av de reaktioner som inkommit på CRD Del-CC och den resulterande texten

⁴ I enlighet med artikel 6.6 i styrelsens beslut 08-2007 förlängde byrån samrådsperioden med ytterligare två månader för att säkerställa en överlappning med relaterade NPA-dokument (från den 30 maj 2009 till den 31 juli 2009).

⁵ Sammansättning i arbetsgruppen för regelutveckling för kommersiell lufttransport (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Sammansättning i arbetsgruppen för regelutveckling för icke-kommersiell drift med komplexa motordrivna luftfartyg (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

14. Byrån har genomfört en noggrann analys och bedömning av alla reaktioner som kommit in. På basis av detta har ändringar gjorts i det föreslagna CRD-dokumentet till Del-CC. Mer information finns nedan under respektive rubrik.

Implementeringsförordning för Del-CC

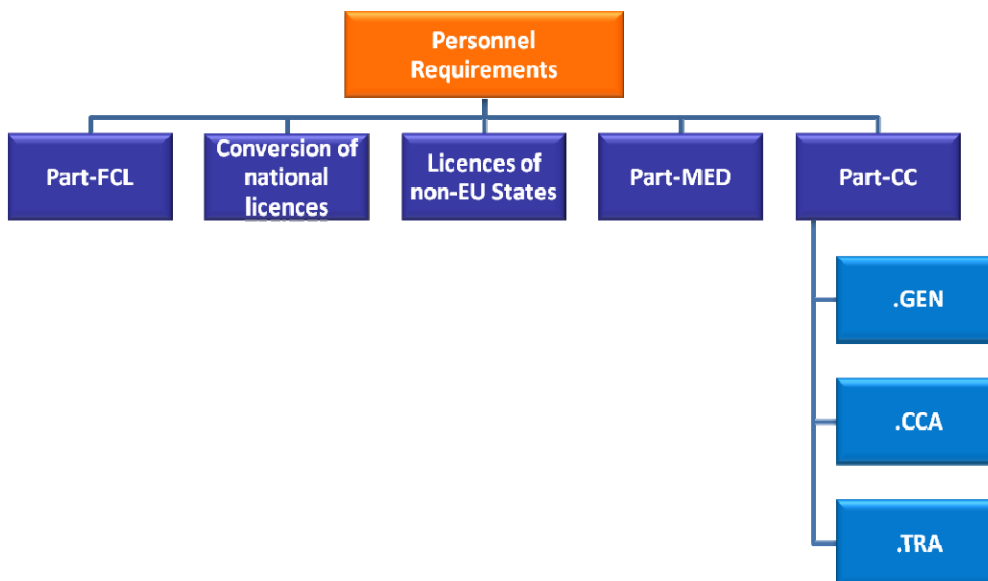
15. **Implementeringsförordningen om personal inom civil luftfart** innehåller krav som riktar sig till medlemsstaterna. Den omfattar allmänna tillämpningsföreskrifter för de delar som denna förordning täcker samt förslag till övergångsåtgärder, som kan omfatta undantagsklausuler⁷ om de sträcker sig längre fram än till den 8 april 2012. Eftersom byråns yttranden för den första förlängningen publiceras i flera steg, beräknas de tillhörande förordningarna också komma att antas i flera steg med tanke på att förordningen om personal inom civil luftfart kommer att omfatta Del-FCL, Del-MED och Del-CC (dvs. bestämmelser som täcker certifiering av flygbesättningar och deras medicinska intyg samt kvalificering av kabinbesättningar och deras hälsotillstånd) i slutet av kommissionens antagandeprocess.
16. **Merparten av de reaktioner som inkommit på implementeringsförordningen om Del-CC som publicerades med CRD-dokumentet** gällde det föreslagna kravet att ersätta de intyg avseende säkerhetsutbildning som utfärdats i enlighet med bilaga III till rådets förordning (EEG) nr 3922/91⁸ ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 859/2008⁹ (nedan kallat *EU-OPS*) med kabinbesättningsintyg i ett nytt format samt de föreslagna övergångsperioderna.
17. **Den implementeringsförordning som publiceras i detta yttrande:** Den generella principen om att de gamla bestämmelserna ska gälla (s.k. grandfathering) för de säkerhetsutbildningsintyg som i enlighet med EU-OPS har utfärdats till kabinbesättningar som deltar i kommersiella lufttransporter med flygplan har bibehållits och klargjorts. De tillhörande övergångsperioderna för att ersätta dem med kabinbesättningsintyg i det nya formatet har förlängts till den 8 april 2017, i likhet med det som kommer att gälla för återutfärdande av det nya formatet av JAR-överensstämmande pilotcertifikat i fråga om att
- o ge medlemsstater och berörda aktörer mer tid för att utfärda ett kabinbesättningsintyg enligt det nya formatet och
 - o täcka in olika situationer som kan uppstå när kabinbesättningsmedlemmar innehar ett säkerhetsutbildningsintyg som har utfärdats enligt EU-OPS när denna förordning ska börja tillämpas. Hänsyn tas här till det borttagna kravet på att inte bara grundutbildningen utan även luftfartygsutbildningen ska ha slutförts innan kabinbesättningsintyget utfärdas, något som inledningsvis föreslogs i NPA- och CRD-dokumentet. Detta innebär att kravet begränsas till att grundutbildningen ska vara slutförd.
- Det är inte särskilt vanligt i fråga om flygbesättningar, men erfarenheten visar att kabinbesättningsmedlemmar kan välja att sluta flyga under ett eller flera år. Den kunskap och kompetens som de har fått under sin grundutbildning kan i så fall inte upprätthållas genom flygerfarenhet och tillhörande krav på utbildning och kontroll, och grundutbildningen upphör att gälla efter en viss period utan någon flygning.

⁷ En undantagsklausul är en typ av övergångsåtgärd som ger medlemsstaterna möjlighet att senarelägga genomförandedatumet för en viss bestämmelse, fram till en viss lagstadgad tidsgräns.

⁸ EGT L 373, 31.12.1991, s. 4–8.

⁹ EUT L 254, 20.9.2008, s. 1.

18. I artikel 1 i implementeringsförordningen fastställs de ändringar som ska införas i kommissionens förordning om personal inom civil luftfart så att den omfattar kabinbesättningar, nämligen följande:
- En punkt om kvalificering av kabinbesättningar ska läggas till under "Omfattning och tillämpning".
 - En definition av kabinbesättningsmedlem ska läggas till under "Definitioner": I denna definition beaktas de ändringar som har skett inom luftfartssektorn sedan den första versionen av JAR-OPS 1, som innehöll den definition som nu finns i EU-OPS. Detta ger större rättssäkerhet. Den omfattar alla kabinbesättningsuppgifter och områden där de utför uppgifter (såväl i som utanför luftfartygets kabin, t.ex. efter en evakuering). Här klargörs det att denna personal måste kunna utföra de uppgifter som krävs.
 - En ny artikel, "Kvalificering av kabinbesättningen och tillhörande intyg", har införts för att specificera att den kabinbesättning som deltar i kommersiella lufttransporter med luftfartyg enligt artikel 4.1 b och 4.1 c i grundförordningen måste vara kvalificerad i enlighet med Del-CC samt för att beskriva övergångsåtgärderna. Här behandlas även specialfallet när kabinbesättningsmedlemmar deltar i kommersiella lufttransporter med helikopter. För närvarande behöver dessa besättningsmedlemmar inte inneha något intyg avseende säkerhetsutbildning.
19. I artikel 2 i implementeringsförordningen anges ikraftträdandedatumet. Här fastställs också undantagsklausulerna när det gäller bestämmelserna om dokument och registrering samt utfärdande av kabinbesättningsintyg till kabinbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiella lufttransporter med helikopter.
20. Nedanstående tabell visar strukturen för Del-CC i form av bilaga V till implementeringsförordningen för personal inom civil luftfart så som den publiceras i detta yttrande.



Del-CC - Krav för kvalificering av kabinbesättningar

21. CRD-förslagen till Del-CC innehöll krav för kvalificering och tillhörande intyg som ska tillämpas för kabinbesättningar som deltar i kommersiella lufttransporter. Dessa krav kompletteras av de operativa krav som ställs på operatörer som har luftfartyg med kabinbesättningar i drift samt av de myndighetskrav som är relevanta för dem som söker och innehar kabinbesättningsintyg.
22. **Reaktionerna på CRD-dokumentet** kom från 35 synpunktslämnare, enligt följande:
- 6 medlemsstater, varav 3 bekräftade att de hade betänkligheter när det gäller vissa av CRD- och NPA-förslagen, medan de stödde andra ändringar som gjorts.
 - 5 europeiska flygorganisationer och 6 enskilda flygbolag från 3 medlemsstater bekräftade att de inte ställde sig bakom kabinbesättningsintygets omfattning, trots de ändringar som gjorts i de ursprungliga förslagen.
 - 13 kabinbesättningsorganisationer: här klagade alla över att CRD-förslagen hade reducerats betydligt och önskemål framfördes om en återgång till de ursprungliga NPA-förslagen.
 - 5 utbildningsorganisationer och tillverkare av utbildningshjälpmedel uttryckte betänkligheter för att det inte fanns några gemensamma krav för godkännanden av utbildningsorganisationer och utbildningshjälpmedel och efterlyste att Easa skulle ta fram sådana kriterier eller normer.
23. **Huvudpunkter** – Vid en genomgång av de reaktioner som inkommit kunde följande huvudpunkter identifieras:
- **Kabinbesättningsintygets omfattning:**
 - Här föreföll huvudfrågan vara det föreslagna kravet om att inte bara grundutbildningen utan även utbildning på luftfartygstyp skulle ha slutförts innan kabinbesättningsintygen fick utfärdas. Majoriteten av reaktionerna gav uttryck för att intyget bör utfärdas efter slutförd grundutbildning, liksom enligt EU-OPS, och inte omfatta något krav i fråga om utbildning på luftfartygstyp.
 - **Villkor för innehavarnas användning av intyget:**
 - Kravet att medföra intyget när de utför uppgifter ombord på ett luftfartyg gav upphov till olika synpunkter.
 - Kravet på att kabinbesättningen ska vara i gott hälsotillstånd, vilket krävs redan i EU-OPS, godtogs fullt ut.
 - **Utbildningskrav:**
 - Andra reaktioner gav uttryck för åsikten att den detaljerade kursplanen bör specificeras i ett tillägg till tillämpningsföreskrifterna, med samma status som enligt EU-OPS, i syfte att säkerställa att kabinbesättningsintygen är tillförlitliga och lätt igenkännbara i hela EU.
24. **Resultaterande text som presenteras i yttrandet:** Tillämpningsföreskrifterna (IR) till Del-CC återges i tre olika kapitel som beskrivs här nedan.
25. **Del-CC kapitel GEN – allmänna krav**
- Kapitel GEN innehåller de tillämpningsföreskrifter som specificerar behörig myndighet (CC.GEN.001) och tillämpningsområde (CC.GEN.005) för Del-CC. Här anges också hur en ansökan om kabinbesättningsintyg ska lämnas in (CC.GEN.015) och minimiåldern för sökande (CC.GEN.020).
 - Kapitel GEN innehåller även tillämpningsföreskrifter i CC.GEN.025 som beskriver vilka rättigheter som är knutna till kabinbesättningsintyget enligt

Del-CC samt villkoren för dess användning och innehavarnas ansvar. De krav som fanns redan i EU-OPS, dvs. om upprätthållet hälsotillstånd och kompetens för den luftfartygstyp som ska vara i drift bekräftas. Kravet på att intyget ska medföras i samband med att befogenheterna utövas har omvandlats till en ny tillämpningsföreskrift – "CC.GEN.030 Dokument och registrering" av de skäl som anges i följande stycke.

- o Denna tillämpningsföreskrift har utarbetats för att klargöra innehavarnas ansvar i förhållande till deras enskilda yrkeshandlingar och utbildningsjournaler. Med beaktande av de olika synpunkter som framförts anser byrån att kabinbesättningar, liksom all annan personal inom civil luftfart som måste följa reglerna ska kunna uppfylla kraven oavsett tidpunkt. Detta är det grundläggande syftet med varje yrkeshandling som krävs enligt luftfartssäkerhetsbestämmelserna. Syftet är att öka innehavarnas medvetenhet och engagemang för att säkerställa att de följer gällande bestämmelser och att tillhörande handlingar är giltiga och i gott skick. Syftet med detta är också att underlätta rampinspektioner. Den sistnämnda punkten får allt större betydelse så som flygbranschen nu ser ut, med ett växande antal besättningsmedlemmar som arbetar på frilans- och säsongsbasis samt deltids- eller heltidsanställda kabinbesättningsmedlemmar som arbetar för mer än en operatör.
- o Som föreskrivs i grundförordningen (artikel 8.5 e) måste även kabinbesättningsintygen ha behållits. Eftersom kabinbesättningsintyget utfärdas efter grundutbildningen – dvs. under normala förhållanden för en obegränsad giltighetstid – kan det endast styrkas att innehavaren fortlöpande har följt de andra tillämpliga säkerhetsbestämmelser som krävs om intyget kompletteras med en förteckning över typkvalifikationer för luftfartyg som operatörerna ska tillhandahålla till varje innehavare av kabinbesättningsintyg som de anställer. Med tanke på att alla operatörer måste ha ett inrättat system för att ge sin personal säkerhetsrelaterad information och uppdateringar, föreslås detta vara det mest praktiska alternativet jämfört med en administrativ process där myndigheten eller en godkänd organisation ska återutfärda och/eller förlänga intygen.

26. Del-CC kapitel CCA – specifika krav för kabinbesättningsintyget

- o Kapitel CCA innehåller de tillämpningsföreskrifter som specifikt gäller kabinbesättningsintygets utfärdande, giltighet och upphävande eller återkallande. Kabinbesättningsintyget ska utfärdas efter godkänd genomgången grundutbildning och sammanhörande examination. Som tidigare nämnts är ett villkor för att innehavarna ska använda intyget fortfarande att alla andra tillämpliga utbildningskrav är uppfyllda.
- o En annan sak som har efterlysts i reaktionerna från flera medlemsstater är att uppgiften att utfärda intyget (CC.CCA.100) kan delegeras till en organisation, om en medlemsstat har beslutat detta i enlighet med artikel 8.4 i grundförordningen, förutsatt att en sådan organisation har fått den behöriga myndighetens godkännande.
- o Tillämpningsföreskriften i CC.CCA.105 om kabinbesättningsintygets giltighet har ändrats och de giltighetsvillkor som ursprungligen föreslogs har ersatts med andra förslag som inkommit från synpunktslämnare, nämligen att intyget ska upphöra att gälla om det upphävs eller återkallas av den behöriga myndigheten eller om innehavaren inte utövar sina befogenheter under en period på mer än 60 månader.
- o I tillämpningsföreskriften i CC.CCA.110 om upphävande och återkallande av kabinbesättningsintyget fastställs villkor som i hög grad påminner om dem

som gäller för annan personal inom civil luftfart. Här anges det att intyget kan upphävas eller återkallas av den behöriga myndigheten.

27. Del-CC kapitel TRA – utbildningskrav för dem som ansöker om eller innehar kabinbesättningsintyg

Kapitel TRA innehåller tillämpningsföreskrifter som specifikt täcker de utbildningskrav som huvudsakligen bygger på motsvarande EU-OPS-krav.

- o En detaljerad kursplan för den grundutbildning som krävs enligt CC.TRA.220 anges i ett tillägg till delen som har samma rättsliga status som gäller enligt EU-OPS. Detta bör underlätta erkännandet av kabinbesättningsintyg i hela EU.
- o Kvalifikation(er) för luftfartygstyp eller luftfartygsvariant enligt CC.TRA.225, som avspeglar de nuvarande utbildnings- och kontrollkraven enligt EU-OPS, anges som villkor för innehavarnas användning av intyget. Utbildningsplanerna ska anges i de tillämpningsföreskrifter som riktar sig till operatörerna och omfattar luftfart (Del-CAT).

28. Fråga som bör beaktas för ytterligare regelarbete

Samrådsprocessen visade tydligt att det råder ett brett samförstånd mellan de flesta medlemsstater och berörda aktörer om att gemensamma kriterier eller normer behöver utarbetas på EU-nivå för godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningar, för kvalifikationer av lärare och examinatorer samt för utbildningshjälpmedel. Med förbehåll för att lagstiftaren är samstämmig och enig om den rättsliga grunden föreslår därför byrån att dessa frågor ska behandlas i en kommande regleringsuppgift.

Köln den 19 april 2011

P. GOUDOU

Verkställande direktör