



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.07.1997
KOM(97)382 endelig udg.

97/0212 (SYN)

Forslag til Rådets direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav
og bevis for faglige kvalifikationer

(forelagt af Kommissionen)

Begrundelse

1. Rådet af transportministres vedtagelse af den tredje luftfartspakke¹ den 23. juli 1992 markerer slutetapen i lufttransportsektorens liberaliseringsproces forbundet med gennemførelsen af det indre marked. Liberalisering af lufttransportsektoren er også en reaktion på denne sektors globalisering og den stigende konkurrence på det internationale marked.
2. Kommissionen har altid fastholdt, at liberaliseringen af civilluftfarten bør ledsages af supplerende foranstaltninger inden for teknik, sikkerhed og det sociale område for at sikre loyal konkurrence, opretholde et højt sikkerhedsniveau og begrænse negative sociale følger.
3. Hvis disse mål skal nås, må man navnlig vedtage fælles bestemmelser om de tekniske krav, der må stilles til luftfartsselskaber med henblik på at opfylde bestemmelserne i bilag 6 til Chicago-konventionen (ICAO). JAA² har udarbejdet tekniske krav, som kaldes JAR OPS, der blev vedtaget den 28. marts 1995, og som eventuelt kan omsættes til fællesskabslov med henblik på at harmonisere sådanne krav i hele Fællesskabet.

Sådanne krav omfatter blandt andet bestemmelser om kabinebesætningens uddannelse. Disse bestemmelser fastsætter, at et luftfartsselskab skal sikre, at denne kategori personale kan udføre en række sikkerhedsrelaterede funktioner, f.eks. beredskabsprocedurer ved ulykker, brand ombord på et fly, fald i kabinetryk, sygdom hos passagerer. De fastsætter også, at kabinepersonalet skal gennemgå bestemte lægeundersøgelser for at sikre, at de er i stand til at udføre deres opgaver.

4. Da Kommissionen begyndte at undersøge, hvorledes JAR OPS kunne omsættes til fællesskabslov, modsatte kabinepersonalets faglige repræsentation sig en simpel overførelse af bestemmelserne i JAR OPS (underafsnit 0). De mener, at den ovenfor beskrevne ICAO-fremgangsmåde ikke længere er tilfredsstillende, og at luftfartsselskaberne, selvom de spiller en rolle ved uddannelsen af deres personale, ikke alene skal have kompetence til at vurdere, hvorvidt kabinepersonalet er kvalificeret, hvilket heller ikke er tilfældet for flybesætningen. De foreslog derfor, at man indfører et system med beviser. De mener også, at kravene i JAR OPS (underafsnit 0) ikke sikrer et tilstrækkeligt højt sikkerhedsniveau.
5. De eksisterende bestemmelser for uddannelse af kabinepersonale og udstedelse af bevis for deres faglige kvalifikationer varierer meget inden for Fællesskabet. I nogle medlemsstater er uddannelseskravene og -faciliteterne særdeles velorganiserede, og de faglige kvalifikationer anerkendes ved udstedelse af et nationalt bevis. I andre medlemsstater overlades uddannelse af kabinepersonale fuldstændigt til

¹ Forordning (EØF) 2407/92, (EØF) 2408/92 og (EØF) 2409/92 af 23.7.1992.

EFT nr. L240 af 24.08.92

² JAA = Joint Aviation Authority

luftfartsselskaberne, som tilrettelægger og administrerer deres egne godkendte kurser, og som ikke udsteder nogen officiel anerkendelse eller officielt bevis herfor.

På grund af disse forskellige fremgangsmåder og de forskellige systemer i Fællesskabet søgte Kommissionen råd hos eksperter med henblik på at konstatere, om der foreligger objektive grunde til at støtte den ene eller den anden fremgangsmåde.

6. Medlemsstaternes eksperter blev indkaldt til møde i marts 1995. De konkluderede, at man ikke af sikkerhedsmæssige grunde kan berettige et bevisudstedelsessystem. Nogle eksperter foreslog endog, at fælles krav til sikkerhedsuddannelse bør holdes på et minimum, da meget af den påkrævede uddannelse er specifik for det enkelte luftfartsselskab og endog den enkelte flytype. Man var generelt enige om at holde sig til ICAO/JAA-fremgangsmåden, dvs. at udvikle fælles krav, således som i JAR OPS, og at overlade det til de enkelte medlemsstater at afgøre, hvorledes de ønsker at gennemføre dette.

Parallelt med ekspertmødet indhentede Kommissionen arbejdsmarkedets parter mening. Dette foregik gennem JAA's komité, og resultatet var, at arbejdsmarkedets parter efter langvarige drøftelser ikke kunne nå til enighed. Arbejdsgiverorganisationerne går stærkt ind for JAA/ICAO-fremgangsmåden, men kan acceptere fælles bestemmelser om harmoniseret sikkerhedsuddannelse. Fagforeningerne mener, at det er nødvendigt at indføre et bevisudstedelsessystem, hvis man skal sikre et højt sikkerhedsniveau og lette arbejdskraftens bevægelighed i det indre luftfartsmarked.

7. På grundlag af de modtagne udtalelser og efter omhyggeligt at have undersøgt ICAO's seneste uddannelseshåndbøger samt medlemsstaternes og branchens eksisterende praksis, er Kommissionen nået frem til følgende konklusion, som den anser for at være en retfærdig og neutral vurdering af kabinepersonalets faglige kvalifikationer, og som den mener vil lette denne personalekategoris mobilitet.

De generelle sikkerhedsuddannelseskrav i JAR OPS (underafsnit 0) er gode sammenlignet med internationalt anbefalede krav og sammenlignet med branchens bedste uddannelsepraksis. De er tilstrækkelige til at sikre et højt sikkerhedsniveau.

Det fremgår dog ikke tilstrækkeligt klart af JAA-bestemmelserne, hvilke betingelser luftfartsselskaberne eller andre uddannelsesorganisationer skal opfylde for at kunne uddanne kabinepersonalet, så de opfylder ovennævnte krav. Dette er et voksende problem, efterhånden som flere og flere organisationer udarbejder kommercielle uddannelseskurser for kabinepersonale, som de ikke selv beskæftiger. Et certifikat udstedt af et luftfartsselskab sikrer derfor ikke nødvendigvis, at kabinebesætningen modtager tilstrækkelig uddannelse til at kunne udføre deres sikkerhedsopgaver. For at opretholde et højt sikkerhedsniveau må man derfor sikre, at uddannelsesorganisationen - enten det er luftfartsselskabet selv eller en anden organisation - uddannelsesprogrammet og uddannelsesfaciliteterne godkendes og anerkendes formelt. Medlemsstaterne fastsætter selv kravene for godkendelse og anerkendelse.

Kommissionen mener derfor, at det er hensigtsmæssigt at udarbejde en selvstændig tekst om fastsættelse af fælles sikkerhedskrav for kabinebesætningen på samme måde som for flybesætningen og uden forbindelse med den tekst, der behandler godkendelse af luftfartsselskaber.

Det foreslås også, at der skal gives en form for bevis (anerkendelse) for at bekræfte, at hensigtsmæssig uddannelse har fundet sted, og de nødvendige krav er blevet opfyldt. Formuleringen "bevis for faglige kvalifikationer" er blevet valgt med omhu og efter megen eftertanke, idet man føler at det dækker et begreb, der forekommer i eksisterende national praksis - enten det drejer sig om udstedelse af bevis, certifikat udstedt af luftfartsselskabet eller godkendelse fra myndighederne - og at proportionalitetsprincippet i fuldt omfang er overholdt.

Endelig erkendes det i JAR OPS (underafsnit 0), at det er nødvendigt at sikre, at kabinebesætningen opfylder bestemte lægelige krav for at kunne udføre deres opgaver. Det er nødvendigt, for at opretholde egnethedskravene, at de enkelte kabinebesætningsmedlemmer gennemgår regelmæssige lægeundersøgelser, selv om de nærmere detaljer vedrørende de lægelige krav kan overlades til de nationale myndigheder. Det foreslås derfor, at de enkelte nationale luftfartsmyndigheder fastsætter kriterier vedrørende helbredsmæssig egnethed der skal opfyldes og opretholdes.

8. Kommissionen konkluderer derfor, at det er hensigtsmæssigt at tage elementerne om uddannelseskrav og helbredsmæssig egnethed fra JAR OPS (underafsnit 0), hvorefter de resterende bestemmelser behandles med henblik på gennemførelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart³ og foreslår en separat retsakt om de helbredskrav, kabinepersonalet skal opfylde.
9. Det er dog en selvfølge, at dette forslag er med forbehold af andre fællesskabsbestemmelser om det ansvar, arbejdsgivere og arbejdstagere hver for sig har. Man minder navnlig om, at direktiv 89/391/EØF af juni 1989 om indførelse af foranstaltninger til at fremme arbejdstagernes sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen fastsætter, at arbejdsgiveren har pligt til at sikre arbejdstagernes sikkerhed og sundhed i enhver henseende forbundet med arbejdet, inklusive uddannelse. Dette direktiv fastsætter også, at foranstaltninger forbundet med sikkerhed, hygiejne og sundhed på arbejdspladsen under ingen omstændigheder må påføre arbejdstagerne økonomiske udgifter.

Uddannelse inden for sikkerhed og sundhed

- ved ansættelse
- ved overførsel eller overgang til andet arbejde
- ved indførelse af nyt arbejdsudstyr eller en ændring af udstyret

³ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4

- ved indførelse af ny teknologi

skal derfor tilrettelægges og finansieres af arbejdsgiveren.

Endvidere skal arbejdstagerne eller deres repræsentanter deltage i eller høres af arbejdsgiveren vedrørende planlægning og tilrettelæggelse af en sådan uddannelse.

10. Kommissionen har også ved at behandle følgende spørgsmål beskæftiget med, hvorvidt forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

- a. Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Den tredje luftfartspakke skabte et indre marked for luftfart, hvor driftsbestemmelserne for luftfart stort set er blevet harmoniseret. Det indgår også i Fællesskabets luftfartspolitik at harmonisere bestemmelserne for sociale aspekter, sikkerhedsaspekter og tekniske aspekter. Kabinebesætningen spiller en afgørende rolle for luftfartsoperationers sikkerhed. Hvis et højt sikkerhedsniveau skal opretholdes under den stigende konkurrence og det voksende antal operationer er det derfor vigtigt, at der fastsættes ensartede uddannelseskra v og lægelige krav. Ensartede krav medvirker endvidere til større mobilitet for denne personalekategori i det indre luftfartsmarked.

- b. Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Den påtænkte handling henhører ikke under EF's enekompetence.

- c. Kan problemet løses mest effektivt af EF eller medlemsstaterne, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Det erkendes generelt at fælles handling på dette område er at foretrække for en individuel indsats fra medlemsstaternes side. Dette er grunden til JAA har udviklet JAR-OPS, som alle medlemsstaterne anvender. Kommissionen medgiver dog, at i henhold til nærhedsprincippet, skal en fælles handling begrænses til fælles krav til uddannelse og lægelig egnethed, hvorved denne type personales mobilitet øges.

- d. Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsfor skrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

Som allerede nævnt med vedtagelse af forordning 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart må fælles sikkerhedskrav fastsættes gennem retsakter.

- e. Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

I modsætning til andre sikkerhedsrelaterede krav og under hensyntagen til svaret på spørgsmål c) samt forskellig praksis i medlemsstaterne hvad angår anerkendelse af faglige kvalifikationer, mener Kommissionen, det er tilstrækkeligt at anvende et

direktiv, der fastsætter mål, som giver medlemsstaterne en vis frihed. Bestemmelserne respekterer således medlemsstaternes forskellige traditioner, samtidig med at der fastsættes ensartede normer og krav.

Kommissionen konkluderer derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

11. Med hensyn til ikrafttrædelse af nationale foranstaltninger mener Kommissionen, at ikrafttrædelsesdatoen for fælles krav bør være som fastsat af JAA for JAR-OPS. Dette er grunden til, at direktivforslaget fastsætter, at nationale gennemførelsesbestemmelser vedtages af medlemsstaterne før 1. april 1998. Dette er tilsyneladende en kort frist for gennemførelsesbestemmelser, men Kommissionens forslag ligner, hvad angår indholdet, kravene i JAR-OPS, så det skulle være muligt for medlemsstaterne.

Kommissionen har således udarbejdet et forslag til Rådets direktiv om de sikkerhedskrav, kabinepersonalet skal opfylde, og den forelægger det hermed med henblik på vedtagelse.

Direktivets indhold

Artikel 1 - Anvendelsesområde

Direktivet gælder alle medlemmer af kabinebesætningen som beskæftiger sig med sikkerhedsfunktioner på fly, der anvendes af EF-luftfartsselskaber og gælder med forbehold af opfyldelse af betingelserne i henhold til Rådets direktiv 89/391/EØF.

Artikel 2 - Definitioner

Artikel 3

Luftfartsselskabets ansvar og kabinebesætningens ansvar.

Artikel 4

Krav vedrørende minimumsalder og lægelige bestemmelser.

Artikel 5

Bestemmelser om begynderuddannelse, omskolingsuddannelse og genopfriskningsuddannelse

Artikel 6

Specificerer, at uddannelseskurser og -organisationer skal godkendes af den nationale civilluftfartsmyndighed.

Artikel 7

Kontrol med og registrering af uddannelse samt officiel anerkendelse af gennemgået uddannelse.

Artikel 8

Medlemsstaternes anerkendelse af uddannelse, der har fundet sted i en anden af Fællesskabets medlemsstater.

Artikel 9

Gennemførelsesforanstaltninger

Artikel 10

Sanktioner, hvis bestemmelserne i direktivet overskrides.

Artikel 11

Ikrafttrædelse

Artikel 12

Adressat.

Forslag til Rådets direktiv om kabinebesætninger inden for civil luftfart: sikkerhedskrav og bevis for faglige kvalifikationer

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹

i samarbejde med Europa-Parlamentet² i henhold til proceduren i artikel 189C i traktaten

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³ og

ud fra følgende betragtninger:

Gennemførelse af det indre marked kræver et effektivt lufttransportsystem, der bygger på fri og loyal konkurrence;

et af den fælles luftfartspolitikkes væsentlige mål er opretholdelse af et højt sikkerhedsniveau;

for at sikre et højt sikkerhedsniveau, skal det kabinepersonale, der varetager sikkerhedsfunktioner, opfylde uddannelsesmæssige og lægelige minimumskrav;

uddannelseskraft for kabinebesætningen er forskellige fra den ene medlemsstat til den anden, og det er derfor at foretrække - under hensyntagen til nærhedsprincippet - at handle på EF-niveau med henblik på at sikre fælles krav og et ensartet sikkerhedsniveau, loyal konkurrence på det indre marked samt at fremme mobilitet i EF for denne personalekategori;

al uddannelse skal kontrolleres og registreres og det skal attesteres, at uddannelsen er blevet gennemført med held;

beviser for faglige kvalifikationer, som er blevet udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, skal accepteres i de andre medlemsstater;

Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet⁴ fastsætter, at arbejdsgiverne skal sikre arbejdstagernes

1

2

3

4 EFT nr. L 183 af 29.6.1989

sikkerhed og sundhed i ethvert arbejdsrelateret aspekt, inklusive uddannelse, og oppebære de finansielle omkostninger herved -

UDSTEDT DETTE DIREKTIV:

ARTIKEL 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for alle medlemmer af kabinebesætningen, der pålægges sikkerhedsopgaver, på fly, der anvendes af EF-luftfartsselskaber, selvom flyet er registreret i et tredjeland.
2. Dette direktiv gælder med forbehold af forpligtelserne i henhold til Rådets direktiv 89/391/EØF.

ARTIKEL 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- a) "EF-luftfartsselskab": et luftfartsselskab i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92.
 - b) "Kabinebesætning": ethvert medlem af besætningen, undtagen flybesætningen, som luftfartsselskabet har pålagt opgaver i flyets passagerafdeling, undtagen yderligere medlemmer af besætningen, som kun er pålagt opgaver, der ikke er forbundet med sikkerhed.
 - c) "Sikkerhedsopgaver": alle opgaver forbundet med sikker drift af et fly og med passageres sikkerhed.
 - d) "Bevis for faglige kvalifikationer": formel anerkendelse af den uddannelse, der gives af den nationale civilflugtsmyndighed i en medlemsstat eller af enhver anden organisation, der udpeges og godkendes af denne myndighed.
 - e) "Officielt anerkendt organisation": den kompetente nationale civilflugtsmyndighed eller enhver anden organisation, der er godkendt af denne myndighed til at give uddannelse i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I, II og III og at udstede bevis for faglige kvalifikationer.
-

ARTIKEL 3

Et luftfartsselskab må ikke pålægge et medlem af kabinebesætningen sikkerhedsopgaver, og et medlem af kabinebesætningen må ikke acceptere sådanne opgaver, hvis ikke kravene i artikel 4, 5, 6 og 7 er opfyldt.

ARTIKEL 4

Minimumsalder og lægelige krav

1. Et medlem af kabinebesætningen skal være mindst 18 år gammel.
2. Et medlem af kabinebesætningen, som pålægges sikkerhedsopgaver, skal regelmæssigt bestå en lægeundersøgelse eller -vurdering for at kontrollere helbredsmæssig egnethed til at udføre sine opgaver.

ARTIKEL 5

Begynderuddannelse, omskoling, genopfriskningsuddannelse

1. Et medlem af kabinebesætningen, som er pålagt sikkerhedsopgaver, skal have bestået et begynderkursus i sikkerhedsuddannelse omfattende mindst emnerne i bilag I.
2. Et medlem af kabinebesætningen, som er pålagt sikkerhedsopgaver i et bestemt fly, skal have gennemgået omskoling omfattende mindst emnerne i bilag II.
3. Et medlem af kabinebesætningen, der er pålagt sikkerhedsopgaver, skal gennemgå opfriskningsuddannelse i henhold til bestemmelserne i bilag III.

ARTIKEL 6

Godkendelse af uddannelsens indhold og uddannelsesorganisationer

Programmet for og tilrettelæggelsen af uddannelsen i artikel 5 godkendes af den kompetente nationale civilflyvningsmyndighed. Uddannelsen gives af en officielt godkendt organisation.

ARTIKEL 7

Kontrol, registrering og udstedelse af bevis for faglige kvalifikationer

1. Under eller efter afslutningen af den påkrævede uddannelse skal alle kabinebesætningsmedlemmer gennemgå en kontrol omfattende den modtagne

uddannelse for at kontrollere hans/hendes evne til at udføre sikkerhedsopgaver og beredskabsopgaver. Denne kontrol skal udføres af kvalificeret personale.

Der foretages kontrol efter :

- a. Begynderuddannelse.
 - b. Omskoling
 - c. Genopfriskningsuddannelse.
2. Uddannelsesorganisationen og det enkelte kabinebesætningsmedlem er forpligtet til at bevare og ajourføre dokumentation for al uddannelse og kontrol.
 3. Bevis for faglige kvalifikationer med beskrivelse af den gennemførte uddannelse udstedes til kabinebesætningsmedlemmet af en officielt godkendt organisation.

ARTIKEL 8

Bevis for faglige kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, skal accepteres af alle medlemsstater med henblik på at udføre tilsvarende sikkerhedsopgaver på fly, der opereres af EF-luftfartsselskaber.

ARTIKEL 9

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager senest den 1. april 1998 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

ARTIKEL 10

Medlemsstaterne fastsætter sanktioner for overskridelse af de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til forseelsen og være af afskrækkende karakter.

ARTIKEL 11

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

ARTIKEL 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG I

• Begynderuddannelse

Et kabinebesætningsmedlem skal gennemføre begynderuddannelsen med vellykket resultat i henhold til følgende bestemmelser:

- a. Brand- og røgbekæmpelse:
 1. Det understreges, at det er kabinebesætningens ansvar hurtigt at reagere på krisesituationer forbundet med brand og røg og navnlig, at det er vigtigt at identificere hvor og hvorfor branden er opstået.
 2. Øjeblikkelig underretning af flybesætningen, samt de specifikke handlinger, der er nødvendige med henblik på samordning og assistance, når brand og røg opdages, er af stor vigtighed.
 3. Det er nødvendigt at foretage hyppig kontrol af potentielle brandrisikosteder, inklusive toiletter og røgdetektorer.
 4. De forskellige typer brand og det rigtige slukningsmiddel; procedurer for særlige brandsituationer; teknikker forbundet med slukningsmidler og konsekvenserne af ukorrekt anvendelse samt anvendelse på begrænset plads.
 5. De generelle procedurer for udryknings- og beredskabstjenester på jorden i lufthavne.
- b. Overlevelse i vand. Påtagelse og anvendelse af personligt flydeudstyr i vand. Før første tjeneste ombord på et fly med redningsflåder eller lignende udstyr skal der gives uddannelse i anvendelsen af dette udstyr samt praktiske øvelser i vandet.
- c. Overlevelse. Uddannelse i overlevelse skal svare til de områder, hvori arbejdet foregår (f.eks. polarområder, ørkenområder, jungleområder eller havområder).
- d. Lægelige aspekter og førstehjælp:
 1. Instruktion i førstehjælp og anvendelsen af førstehjælpkasser;
 2. Førstehjælp forbundet med overlevelse og tilsvarende hygiejne;
 3. De fysiologiske virkninger af flyvning, navnlig hypoxia.
- e. Håndtering af passager:
 1. Rådgivning vedrørende genkendelse og håndtering af passagerer, som er, eller bliver, påvirket af alkohol eller er påvirket af medicin eller narkotika eller er aggressive;
 2. Metoder, der kan anvendes til at motivere passagererne samt den nødvendige "crowd control" til at gennemføre en hurtig evakuering af et fly;

3. Bestemmelser om sikker anbringelse af kabinebagage (inklusive kabinens serveringsmateriel) og risikoen for, at det kan udgøre en fare for mennesker i kabinen eller hindre adgang til eller beskadige nødudstyr eller nødudgange i flyet;
4. Korrekt pladsfordeling i forhold til flyets masse og balance er vigtig. Navnlig placering af handicappede passagerer og placering af sunde og raske passagerer ved ukontrollerede nødudgange;
5. Opgaver forbundet med turbulens, herunder sikring af kabinen;
6. Forholdsregler der træffes, når levende dyr transporteres i kabinen;
7. Uddannelse i farligt gods;
8. Sikkerhedsprocedurer

f. Kommunikation. Under uddannelsen skal det understreges, at effektiv kommunikation mellem kabinebesætningen og flyvebesætningen er vigtig, herunder teknik, samme sprog og terminologi.

g. Disciplin og ansvar:

1. Det er vigtigt, at kabinepersonalet udfører deres opgaver i overensstemmelse med betjeningshåndbogen;
2. et kabinebesætningsmedlem skal til stadighed være fagligt og fysisk i stand til at udføre sit arbejde, i denne henseende tænkes navnlig på begrænsning af flyve- og arbejdstid og den nødvendige hviletid;
3. viden om luftfartsbestemmelser om kabinebesætningen og den civile luftfartsmyndigheds rolle,
4. generelt kendskab til relevant luftfartsterminologi, flyveteori, passagerfordeling, meteorologi og operationsområder;
5. kabinebesætningen instrueres før flyvning, og de sikkerhedsoplysninger, der er nødvendige for kabinebesætningsmedlemmernes specifikke opgaver, stilles til rådighed;
6. luftfartsselskabet sikrer, at relevante dokumenter og håndbøger ajourføres med ændringer;
7. det skal klart kunne identificeres, hvor kabinebesætningsmedlemmer har beføjelse til og ansvar for at påbegynde en evakuering og andre kriseprocedurer;
8. det understreges, hvor vigtig sikkerhedsopgaver og -ansvar er og ligeledes øjeblikkelig og effektiv reaktion på krisesituationer.

h. Personaleforvaltning.

BILAG II

Omskoling til en anden flytype og til en variant af samme flytype

- a. Uddannelsen omfatter:
1. Omskoling: til en anden flytype
Omskolingskursus afsluttes før
 - i. kabinebesætningsmedlemmet første gang begynder at arbejde som sådan, eller
 - ii. kabinebesætningsmedlemmet påbegynder arbejde i et andet type fly.
 2. Omskoling: Til arbejde i en variant af samme flytype
En sådan omskoling skal afsluttes før:
 - i. kabinebesætningsmedlemmet påbegynder arbejde i en variant af samme flytype, eller
 - ii. kabinebesætningsmedlemmet arbejder med andet udstyr, udstyr der er anderledes placeret, eller andre sikkerhedsprocedurer end den type fly, personen ellers arbejder på.
- b. Omskolingsuddannelsen skal tage hensyn til kabinebesætningsmedlemmets tidligere uddannelse.
- c. Sikkerhedsniveauet skal sikres på følgende måde:
1. Omskolingsuddannelse til en anden flytype skal foregå på en struktureret og realistisk måde.
 2. Omskolingsuddannelse til en variant af samme flytype skal foregå på en struktureret måde.
 3. Omskoling til en anden flytype og - hvis dette er nødvendigt - omskoling til en variant af samme flytype omfatter anvendelse af alt beredskabs- og overlevelsesudstyr og alle beredskabsprocedurer, der gælder for den pågældende flytype eller varianten af flytypen og omfatter uddannelse og praktiske øvelser på enten selve flyet eller en lignende træningsanordning.
 4. Under omskoling gives uddannelse på stedet i nedtagning og anvendelse af alt beredskabs- og overlevelsesudstyr på flyet samt beredskabsprocedurer og beredskabsuddannelse forbundet med den flytype, den variant og den konfiguration, hvorpå arbejdet foregår.
- d. Uddannelse i brand- og røgbekæmpelse:

Realistisk og praktisk uddannelse i anvendelsen af alt brandbekæmpelsesudstyr, herunder beskyttelsesbeklædning af samme art, som på flyet. Uddannelsen omfatter:

- i. Slukning af brand, som typisk forekommer i et fly, dog må en anden slukningsagens anvendes, når det drejer sig om halonslukkere.
- ii. Påtagelse og anvendelse af åndeværn i et simuleret, lukket røgfit miljø.

e. Betjening af døre og nødudgange:

1. Betjening og åbning af alle normale udgange og af nødudgange til evakuering af passagerer enten i et fly eller en tilsvarende træningssanordning.
2. Betjening af alle andre udgange skal demonstreres.

f. Evakuering ad slide:

1. Udløsning af evakueringslide fra en højde, der svarer til tærsklen til flyets hovedkabine.
2. Sliden skal fastsættes på et fly eller en tilsvarende træningsanordning
3. Der skal foretages omskoling, når kabinebesætningsmedlemmet kvalificerer sig til at arbejde på en type fly, hvor udgangen fra hovedkabinen ligger i en anden højde end i de fly, vedkommende tidligere har arbejdet på.

g. Evakueringsprocedurer og krisesituationer.

1. Evakueringsuddannelse med henblik på krisesituationer omfatter forståelse af planlagt og uplanlagt evakuering på landjorden og i vandet. Uddannelsen skal omfatte forståelse af, hvornår nødudgange eller evakueringsudstyr er ubrugeligt.
2. Uddannelsen omfatter følgende:
 - i. Brand, mens flyet er i luften, med særlig vægt på brandkilden
 - ii. Kraftig turbulens
 - iii. Pludseligt fald i trykket i kabinen, herunder det enkelte kabinebesætningsmedlems påtagning af bærbart iltudstyr
 - iv. Andre krisesituationer, mens flyet er i luften.

h. "Crowd control". Uddannelse i de praktiske aspekter forbundet med crowd control i forskellige krisesituationer tilpasset flytypen.

i Piloten ude af stand til at arbejde. Uddannelse med henblik på at træde til, hvis en pilot bliver uarbejdsdygtig. Uddannelsen omfatter demonstration af:

1. pilotsædets mekanisme
2. lukning og oplukning af pilotens sikkerhedsseler
3. anvendelse af pilotens iltudstyr, og
4. anvendelse af pilotens checklister.

j Sikkerhedsudstyr. Realistisk uddannelse i og demonstration af placering og anvendelse af sikkerhedsudstyr herunder følgende:

1. Slides, og - i tilfælde hvor selvbærende slides ikke medføres - anvendelse af tilknyttede reb
2. Redningsflåder og slide redningsflåder, herunder det udstyr, der tilhører flåden eller som medføres af flåden
3. Redningsveste, redningsveste til spædbørn og flydeanordninger
4. Dropout iltsystem
5. Ilt til førstehjælp
6. Brandslukkere
7. Brandøkse eller brækjern
8. Nødbelysning, inklusive stavlygter
9. Kommunikationsudstyr, inklusive højttalere
10. Overlevelsespakninger, inklusive indhold
11. Pyrotekniske nødsignaler (faktiske eller lignende anordninger)
12. Førstehjælpskasser, indhold og lægeligt udstyr
13. Andet kabinesikkerhedsudstyr eller -systemer, hvis dette er relevant.

k Instruering af passagerer/sikkerhedsdemonstrationer. Der skal gives uddannelse i at forberede passagererne på normale situationer og krisesituationer.

BILAG III

• Genopfriskningsuddannelse

a) Det praktiske uddannelsesprogram skal hvert år omfatte følgende:

1. Beredskabsprocedurer, inklusive situationer, hvor piloten er ude af stand til at arbejde.
2. Evakueringsprocedurer, inklusive crowd control-teknikker.
3. Demonstrationsøvelser, som udføres af hvert enkelt kabinebesætningsmedlem, vedrørende åbning af normale udgange og nødudgange med henblik på evakuering af passagerer.
4. Placering og håndtering af beredskabsudstyr, inklusive iltsystemer, det enkelte kabinebesætningsmedlem ifører sig redningsjakke og bærbart iltudstyr og åndeværn
5. Førstehjælp og indholdet af førstehjælpskasser
6. Stuvning af genstande i kabinen
7. Procedurer forbundet med farligt gods
8. Sikkerhedsprocedurer
9. Gennemgang af diverse ulykker
10. Kabinebesætningsforvaltning.

b. Hver tredje år skal omskolingsuddannelse endvidere indeholde:

1. Betjening og åbning af alle normale udgange og nødudgange med henblik på evakuering af passagerer i et fly eller en tilsvarende træningsanordning
2. Demonstration af betjeningen af alle andre udgange
3. Realistisk og praktisk uddannelse i anvendelse af alt brandbekæmpelsesudstyr, inklusive beskyttelsesbeklædning, som svarer til det i maskinen medførte. Denne uddannelse omfatter mindst:
 - i. Slukning af en brand af den type, der forekommer inde i et fly, dog må man anvende en alternativ slukningsagens, når det drejer sig om halonslukkere, og
 - ii. hver enkelt kabinebesætningsmedlem ifører sig og anvender åndeværn i et lukket, simuleret røgfylt miljø.
4. Anvendelse af pyrotekniske nødsignaler (virkelige eller lignende anordninger)

5. Demonstration af anvendelsen af redningsflåde eller slide redningsflåder, hvor disse medføres.

VI. HVILKEN VIRKNING FORVENTES DER

- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Yderligere administrative byrder

- for beskæftigelsen?

Minimal virkning

VII. ER ARBEJDSMARKEDETS PARTER BLEVET HØRT? Ja

- Arbejdsmarkedets parters indstilling

Arbejdstagerne er for forslaget

Arbejdsgiverne er imod forslaget

ISSN 0254-1459

KOM(97) 382 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 04

Katalognummer : CB-CO-97-371-DA-C

ISBN 92-78-22826-5

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg