



STANOVISKO č. 04/2010

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 26. augusta 2010

**k nariadeniu Komisie (EÚ) č. XXX/2010, ktorým sa ustanovujú vykonávacie pravidlá
na vydávanie preukazov spôsobilosti pilotom**

I. Všeobecné informácie

1. Účelom tohto stanoviska je pomôcť Komisii pri stanovovaní vykonávacích pravidiel na vydávanie preukazov spôsobilosti pilotom. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (ďalej len „základné nariadenie“), zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1108/2009² vytvára vhodný a komplexný rámec na vymedzenie a vykonávanie spoločných technických požiadaviek a administratívnych postupov v oblasti civilného letectva.
2. Cieľom navrhovaného predpisu bolo vytvoriť požiadavky, ktoré budú úmerné oprávneniam príslušných preukazov spôsobilosti a zabezpečia prehľadnosť, právnu istotu a vynútiteľnosť textu regulácie právneho predpisu. Návrh berie do úvahy rozvoj práva Európskej únie a medzinárodného práva (ICAO) a zosúladienie s predpismi ďalších orgánov hlavných partnerov Európskej únie, ako sa uvádza v cieľoch článku 2 základného nariadenia. Ďalej je založený na normách a odporúčaných postupoch organizácie ICAO, ako aj na Jednotných leteckých predpisoch (ďalej len „JAR“) a prísne zachováva právne predpisy EÚ, predovšetkým základné nariadenie. Navrhovaný predpis bol vypracovaný po dôslednom zohľadnení bezpečnosti, regulačných zásad a zvyčajného rozlíšenia textu na tzv. tvrdé a mäkké právne predpisy. Zahnuté sú aj ustanovenia prevzaté z oznámení o navrhovanej zmene a doplnení (NPA) do dokumentov JAR-FCL, ktoré boli v pokročilej fáze prijímania v systéme Spoločných leteckých úradov (ďalej len „JAA“), ale neprešli celým regulačným procesom v dôsledku zatvorenia JAA.

II. Konzultácia

3. Dokument NPA 2008-17 bol uverejnený na internetovej stránke Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) 5. júna 2008 na účely konzultovania všetkými zainteresovanými stranami v súlade s článkom 52 základného nariadenia a článku 5 ods. 3 a článku 6 postupu pri tvorbe predpisov³.
4. Oznámenie NPA 2008-17 bolo rozdelené do troch osobitných dokumentov:
 - NPA 2008-17a obsahovalo dôvodovú správu k NPA s podrobnou dôvodovou správou k časti FCL aj k časti Medical, ako aj tabuľky krížových odkazov medzi JAR-FCL 1, 2 a 3 a návrhmi predstavenými v NPA.
 - NPA 2008-17b obsahovalo predbežné návrhy vykonávacích pravidiel a súvisiacich dokumentov AMC a GM pre udeľovanie preukazov spôsobilosti pilotom (časť FCL).
 - NPA 2008-17c obsahovalo predbežné návrhy vykonávacích pravidiel a súvisiacich dokumentov AMC a GM pre udeľovanie osvedčení o zdravotnej spôsobilosti pilotom (časť MED).
5. Okrem toho bolo koncom októbra 2008 uverejnené hodnotenie vplyvu právnej úpravy (RIA) pre časť FCL s označením NPA 2008-22f, ktoré bolo prístupné na konzultáciu do 15. apríla 2009.
6. Vzhľadom na veľké množstvo prijatých pripomienok a v súlade s pracovným programom, ktorý stanovila agentúra po dohode s Komisiou a správnu radou, bolo rozhodnuté, že

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Rozhodnutie správnej rady týkajúce sa postupu, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, špecifikácií vydávania osvedčení a dokumentov usmernení (GM) („postup pri tvorbe predpisov“), EASA MB 082007, 13.6.2007.

dokument pripomienok a odpovedí (CRD) k NPA 2008-17 sa rozdelí a uverejní po častiach.

7. Agentúre pri posudzovaní pripomienok a odpovedaní na ne a pri vypracúvaní potrebných zmien v texte NPA pomáhala poradná skupina FCL.001⁴. Táto skupina bola vytvorená v súlade s postupom pri tvorbe predpisov a zahŕňala členov základnej skupiny FCL.001 pre návrhy, ako aj iných odborníkov z agentúry, národných leteckých úradov a priemyslu, ktorí sa nepodieľali na úvodnej fáze prípravy návrhu. Agentúra sa spoliehala aj na dodatočné expertízy, kedykoľvek si to vyžadovala zložitnosť problémov, a v niektorých prípadoch to zdôrazňuje v prílohe II dokumentu CRD k NPA 2008-17b.
8. Dokument CRD k NPA 2008-17b (časť FCL) bol uverejnený na internetovej stránke agentúry 9 apríla 2010. Všetky prijaté pripomienky k NPA 2008-17b sa brali do úvahy a boli zapracované do jednotlivých príslušných častí CRD spolu s odpoveďami agentúry.
9. Dokument CRD k NPA 2008-17b bol otvorený pre reakcie zainteresovaných strán na obdobie 2 mesiacov, ako je stanovené v postupe pri tvorbe predpisov. Do termínu uzávierky pre CRD k NPA 2008-17b 9. júna 2010 dostala agentúra spolu 534 reakcií od viac ako 200 autorov vrátane národných leteckých úradov, profesionálnych organizácií, neziskových organizácií všeobecného letectva, súkromných spoločností a jednotlivcov. Všetky reakcie na CRD k NPA 2008-17b, ktoré prišli, sa brali do úvahy a posudzovali pre konečný návrh stanoviska k „vykonávacím pravidlám na vydávanie preukazov spôsobilosti pilotom“.

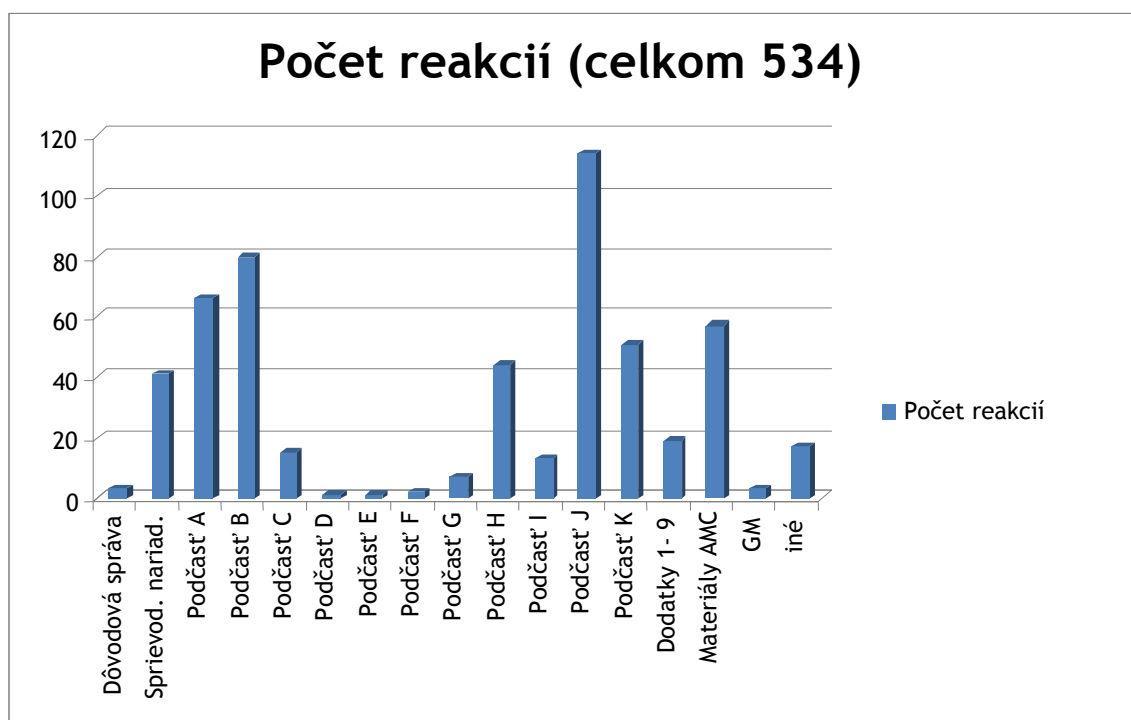
III. Obsah stanoviska agentúry

10. Základné nariadenie oprávňuje Komisiu prijať vykonávacie pravidlá na vykonávanie základného nariadenia a základných požiadaviek na vydávanie preukazov spôsobilosti pilotom, v ktorých sa odrážajú najnovšie poznatky vrátane osvedčených postupov a vedecko-technického pokroku v oblasti výcviku pilotov.
11. Toto stanovisko obsahuje návrhy agentúry na vykonávacie pravidlá k základnému nariadeniu, ktoré sa týkajú vydávania preukazov spôsobilosti všetkým pilotom zapojeným do prevádzky lietadla, ako je stanovené v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) základného nariadenia, a udeľovania osvedčení inštruktorom a skúšajúcim, ktorí sa podieľajú na výcviku a skúšaní týchto pilotov. Tieto návrhy sú založené na požiadavkách dokumentov JAR-FCL 1 a 2, na normách a odporúčaných postupoch prílohy 1 k dohovoru ICAO, ako aj na existujúcich vnútroštátnych právnych predpisoch.
12. Stanovisko sa zaoberá všetkými preukazmi spôsobilosti a kvalifikáciami na letúny a vrtuľníky, ktoré boli zahrnuté v dokumentoch JAR-FCL 1 a 2. Okrem toho obsahuje aj návrhy na:
 - nové preukazy spôsobilosti na lietadlá ďalších kategórií: vetrone, balóny, vzducholode a lietadlá so zdvihovými motormi,
 - nový preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel (LAPL) pre pilotov, ktorí sa podieľajú na neobchodnej prevádzke lietadiel jednoduchej konštrukcie s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) do 2 000 kg,
 - nové kvalifikácie na určité činnosti: kvalifikácie na vlečenie vetroňov a vlečenie predmetov, kvalifikácia na akrobatické lety, kvalifikácia na lety v horách a kvalifikácie pre pilotov, ktorí vykonávajú skúšobné lety kategórie 1 a 2.
13. V texte navrhnutom v tomto stanovisku sa odrážajú zmeny pôvodných návrhov agentúry (ako sú uverejnené v dokumente NPA 2008-17b), ktoré sú výsledkom verejnej diskusie

⁴ Zloženie poradnej skupiny možno nájsť na webovej stránke agentúry na adrese <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

(ako je uverejnené v dokumente CRD k NPA), ako aj niektoré zmeny, ku ktorým viedli prijaté reakcie na dokument CRD.

14. Celkovo prišlo 534 reakcií na dokument CRD. Rozdelenie reakcií podľa jednotlivých podčastí dokumentu sa uvádza v grafe 1.



Graf 1: Rozdelenie reakcií na dokument CRD.

15. Po dôkladnom zhodnotení prijatých reakcií sa prijali tieto zmeny v texte dokumentu CRD:
- redakčné úpravy, otázky štandardizácie a zrozumiteľnosti textu,
 - zmeny súvisiace s pripomienkami k NPA, ktoré agentúra prijala, ale príslušné zmeny textu boli v dokumente CRD vynechané,
 - zlepšenia textu pridaného v dokumente CRD, ktoré nasledovali po pripomienkach k NPA, a
 - zmena textu týkajúca sa obmedzenia oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti na balóny, vetrone, lietadlá so zdvihovými motormi a vzducholode, ktorí dosiahli vek 60 až 65 rokov a pôsobia v obchodnej leteckej doprave (FCL.065), po pripomienkach a reakciách k dokumentu CRD a s cieľom dať do súladu predpis s praxou v niektorých členských štátoch.
16. Ako sa uvádza v odseku 15 písm. a), boli potrebné niektoré redakčné úpravy, pretože reakcie na dokument CRD, ako aj korektúry v agentúre poukázali na nejednotnosť textu v dokumente CRD. Tu sú príklady týchto zmien:
- štandardizované používanie skratiek, ktoré nahrádzajú slovné spojenia, napríklad „touring motor glider (turistický motorový klzák)” je „TMG”, „approved training organisation (schválená výcviková organizácia)” je „ATO”, „multi-crew co-operation (súčinnosť viacčlennej posádky)” je „MCC”, „simulator (simulátor)” alebo „flight simulator (letový simulátor)” je „FFS”, „flight examiner (letový skúšajúci)” je „FE” atď.,
 - štandardizované používanie veľkých písmen, ako je zmena „Section (oddiel)” na „section”, „Paragraph (odsek)” na „paragraph”, ale aj „this part (táto časť)” na „this Part” atď.,

- c. štandardizácia terminológie, ako je nahradenie slov „simulators“ alebo „flight simulators (FS)“ skratkou „FFS“, „authority (orgán)“ spojením „competent authority (príslušný orgán)“, „powered-lift (lietadlo so zdvihovými motormi)“ spojením „powered-lift aircraft (lietadlo so zdvihovými motormi)“, „Part-OPS (časť OPS)“ spojením „applicable air operations requirements (príslušné požiadavky na leteckú prevádzku)“ atď.
17. Ako sa uvádza v odseku 15 písm. c), prijaté reakcie viedli k niektorým zmenám:
- a. Podčasť A: definícia pojmu „Cruise relief co-pilot (druhý pilot striedajúci pri cestovnom lete)“ bola zmenená a doplnená. Nová definícia bola uvedená v dokumente CRD ako výsledok pripomienok k NPA. Agentúra potom dostala množstvo reakcií na túto novú definíciu a posúdila ich ako hodnotné argumenty na zvýšenie zrozumiteľnosti textu.
- b. Podčasť B: článok FCL.110.S bol zmenený a doplnený pridaním požiadavky na 50-kilometrový samostatný krížny prelet pre preukaz spôsobilosti LAPL(S).
- c. Podčasť C:
- i. vysvetlenie, že držiteľ preukazu spôsobilosti PPL môže pracovať ako inštruktor za odmenu aj pre kvalifikácie a osvedčenia, ktoré sú zahrnuté do preukazov spôsobilosti PPL alebo LAPL,
- ii. preklasifikovanie veľkostí obalu balónov.
- d. Podčasť J:
- i. článok FCL.905.FI bol zmenený a doplnený s cieľom rozšíriť oprávnenia letového inštruktora (FI) na vykonávanie letového výcviku pre vydávanie, predĺženie alebo obnovenie platnosti osvedčenia inštruktora na lety v horách (MI) a inštruktora výcviku na simulátore (STI).
- e. Dodatky 1 – 9:
- i. dodatok 3 sa zaoberá požiadavkami na výcvikové kurzy pre vydávanie preukazov spôsobilosti CPL a ATPL. Do kapitoly „A. Integrovaný kurz ATP – Letúny“ bol pridaný ďalší odsek tak, aby bola v súlade s kapitolou „B. Integrovaný kurz CPL/IR – Letúny“:
- „(f) 5 hodín letu v letúne s osvedčením na prevoz najmenej 4 osôb s vrtuľou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.“ Tieto slová sa prijali do kapitoly „B. Integrovaný kurz CPL/IR – Letúny“ po pripomienkach k NPA. V reakciách sa uvádzalo, že oba výcvikové kurzy vedú v princípe k rovnakému preukazu spôsobilosti, konkrétne CPL/IR (A) a praktický výcvik je v oboch výcvikových kurzoch identický, a preto by sa mal uvedený odsek pridať aj do kapitoly „A. Integrovaný kurz ATP – Letúny“,
- ii. dodatok 7 sa zaoberá skúšobnými požiadavkami na praktickú skúšku pre vydanie prístrojovej kvalifikácie. Objavili sa reakcie, že určité prvky v kontrolnom zozname by mali byť označené symbolom „ ° “, čo by značilo, že tieto prvky „sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov“. Zmenu už odsúhlasila poradná skupina FCL.001 počas revízie NPA, ale dokument CRD nebol pred vydaním takto upravený,
- iii. dodatok 9 sa zaoberá výcvikom, praktickou skúškou a preskúšaním odbornej spôsobilosti pre MPL, ATPL, kvalifikáciou na triedu a typovými kvalifikáciami a preskúšaním odbornej spôsobilosti pre prístrojové kvalifikácie. V dodatku 9 písmeno A bod 6 sa pozmenila formulácia týkajúca sa dĺžky preskúšania. V reakciách na dokument CRD sa poukázalo na to, že spomenutie použitia typových letových simulátorov (FFS) na preskúšanie nie je v súlade s JAR-FCL a dĺžka preskúšania sa nezdaľa primeraná pre určité druhy skúšok a preskúšaní. Preto sa posilnila povinnosť použiť FFS, kedykoľvek je to možné,

a dĺžka trvania skúšky alebo preskúšania pre IR a kvalifikácie na triedu a typové kvalifikácie na jednopilotné letúny sa zmenila na 60 minút.

18. Ako sa uvádza v odseku 15 písm. d), po zohľadnení pripomienok získaných k NPA a reakcií na dokument CRD a po ďalšej analýze odseku 2.1.10 prílohy 1 k dohovoru ICAO a JAR-FCL 1 a 2, agentúra prehodnotila túto časť a rozhodla sa ju zmeniť pre určité kategórie lietadiel. V príslušných pripomienkach a reakciách sa požadovalo úplné odstránenie obmedzenia obchodných oprávnení pre vek 60 až 64 rokov na vetrone, balóny, vzducholode a lietadlá so zdvihovými motormi. Hlavným argumentom bolo, že pravidlo ICAO sa týka iba medzinárodných letov, že predpisy o odchode do dôchodku v Európe sa netýkajú tých pilotov, ktorí by museli prestať s lietaním vo veku 60 rokov, pretože riadia jednopilotné lietadlá v obchodnej leteckej doprave, a že v niektorých členských štátoch piloti balónov podľa vnútroštátnych predpisov nepodliehajú žiadnemu vekovému obmedzeniu. Agentúra sa rozhodla zachovať požiadavky podľa prílohy 1 k dohovoru ICAO pre kategórie letúnov a vrtuľníkov, keďže tie už boli regulované v JAR-FCL 1 a 2, a v prípade ostatných kategórií umožní uplatňovať ich oprávnenia v obchodnej leteckej doprave do veku 65 rokov bez obmedzenia. Hranica 65 rokov pre obchodnú leteckú dopravu bola zachovaná pre všetkých pilotov z dôvodu súladu s prílohou 1 k dohovoru ICAO a s vedomím, že požiadavka ICAO má dobrý základ v analýze bezpečnostného rizika. Uvedená zmena predstavuje rozdiel voči prílohe 1 k dohovoru ICAO a členské štáty by si mali uvedomiť, že musia registrovať rozdiel v tejto otázke.
19. Okrem uvedených zmien, agentúra získala reakcie na obsah dodatkov 1 až 9 od dvoch významných skupín zainteresovaných subjektov:
- organizácia predstavujúca skupinu leteckých spoločností. Táto organizácia požadovala, aby sa obsah dodatkov 1 až 9 presunul do dokumentu prijateľných spôsobov plnenia požiadaviek (AMC), čo by umožnilo členským štátom vytvárať si alternatívne AMC na vykonávanie výcviku a skúšania na základe spôsobilosti a dôkazov ihneď po vyplnení príslušného dokumentu ICAO,
 - organizácia predstavujúca skupinu pilotov. Táto organizácia požadovala, aby obsah dodatkov 1 až 9 zostal v texte predpisu, aby sa predišlo situácii, že výcvik, skúšanie a preskúšavanie pilotov bude podliehať rozličným predpisom v jednotlivých členských štátoch, pretože piloti to považujú za ohrozenie bezpečnosti.
- Agentúra sa aktívne zapája do práce organizácie ICAO na výcviku založenom na spôsobilosti a dôkazoch, uznáva význam tejto novej metódy výcviku a podporuje jej zavádzanie. Budúci dokument ICAO však bude venovaný výlučne novým metódam výcviku, skúšania a preskúšavania, ktoré budú mať vplyv na celý súbor príslušných predpisov a povedú k veľkým zmenám. To by sa malo riešiť v rámci osobitnej úlohy tvorby predpisov, ktorá už bola predstavená v programe tvorby predpisov v súlade s postupom pri tvorbe predpisov. Z tohto dôvodu a s cieľom zachovať súlad s terajšími predpismi sa agentúra rozhodla ponechať obsah dodatkov 1 až 9 v texte predpisu.
20. Niektoré reakcie na podčasti B a C sú zamerané na udeľovanie zápočtov alebo na uznávanie času letu v lietadle podľa prílohy II, aby sa splnili požiadavky na rozlietanosť alebo udeľovanie zápočtov pre LAPL alebo PPL. Agentúra si je uvedomuje, že je potrebné vyjasniť tento problém, čo bude súčasťou úlohy tvorby predpisov FCL.002.

V Kolíne 26. augusta 2010

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ