



**STANOVISKO č. 04/2010**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 26. srpna 2010**

**k nařízení Komise č. XXX/2010, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro vydávání průkazů způsobilosti pilota**

## I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je pomoci Komisi při stanovení prováděcích pravidel pro vydávání průkazů způsobilosti pilota. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009 (dále jen „základní nařízení“) stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a provádění společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví.
2. Cílem navrhovaného předpisu je stanovit požadavky, které budou přiměřené oprávněním uděleným průkazem způsobilosti a které zaručí srozumitelnost, právní jistotu a vymahatelnost tohoto předpisu. Tento návrh zohledňuje nejnovější vývoj právní úpravy Evropské unie a mezinárodních právních předpisů (ICAO) a je harmonizován s předpisy hlavních partnerů ostatních orgánů Evropské unie, jak to stanoví cíl článku 2 základního nařízení. Navíc se zakládá na normách a doporučených postupech Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), stejně jako na přijatých Společných leteckých předpisech (JAR) a na důsledném dodržování právní úpravy EU, zejména základního nařízení. Navrhovaný předpis byl rovněž navržen s ohledem na bezpečnost, na zásadu tvorby právních předpisů a na stávající rozdělení mezi právně závaznými normami (hard law) a právně nezávaznými normami (soft law). Rovněž jsou zahrnuta ustanovení převzatá z oznámení o navrhované změně (NPA) k předpisu JAR-FCL, která se nacházela v pokročilé fázi schvalování ze strany Sdružených leteckých úřadů (Joint Aviation Authorities – JAA), která však v té době neprošla celým procesem tvorby právní předpisů JAA.

## II. Konzultace

3. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2008-17 bylo zveřejněno na internetových stránkách Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) dne 5. června 2008 pro účely konzultace všech dotčených stran v souladu s článkem 52 základního nařízení a čl. 5 odst. 3 a 6 postupu tvorby předpisů<sup>3</sup>.
4. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2008-17 bylo rozděleno do tří samostatných dokumentů:
  - NPA 2008-17a obsahuje vysvětlení k NPA s podrobnou důvodovou zprávou pro část FCL i část Zdravotní způsobilost, stejně jako tabulku referenčních odkazů mezi JAR-FCL 1, 2 a 3 a návrhy předloženými v NPA.
  - NPA 2008-17b obsahuje předběžné návrhy prováděcích pravidel (IR) a s nimi souvisejících přijatelných způsobů prokazování shody (AMC) a pokynů (GM) pro vydávání průkazů způsobilosti pilotů (část FCL).
  - NPA 2008-17c obsahuje návrhy IR a s nimi související materiály AMC a GM pro vydávání osvědčení o zdravotní způsobilosti pilotů (část Zdravotní způsobilost).
5. Posouzení dopadu právních předpisů (RIA) pro část FCL bylo zveřejněno na konci října 2008 jako oznámení pod značkou NPA 2008-22f a konzultace probíhaly do dne 15. dubna 2009.

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>3</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů GM (postup při tvorbě předpisů), EASA MB 082007, 13. června 2007.

6. V důsledku značného množství obdržených připomínek a v souladu s pracovním programem sjednaným agenturou po dohodě s Komisí a správní radou bylo rozhodnuto, že dokument připomínek a odpovědí (CRD) pro NPA 2008-17 bude rozdělen a zveřejněn po částech.
7. Při zkoumání a formulování odpovědí na připomínky i při zajišťování potřebných změn znění NPA využívala agentura podpory poradní skupiny FCL.001<sup>4</sup>. Tato skupina byla vytvořena jako skupina pro tvorbu předpisů a zahrnovala členy základní skupiny pro předkládání návrhů FCL.001, stejně jako další odborníky agentury, vnitrostátních úřadů pro civilní letectví a odvětví letectví, kteří se nepodíleli na předkládání návrhu v první fázi. Agentura rovněž spolupracovala s dalšími odborníky, kdykoli to vyžadovala složitost dané problematiky, což je v některých případech uvedeno v dodatku II k CRD k NPA 2008-17b.
8. Dokument připomínek a odpovědí k NPA 2008-17b (část FCL) byl zveřejněn na internetových stránkách agentury dne 9. dubna 2010. U všech připomínek, které agentura obdržela k dokumentu NPA 2008-17b, byl potvrzen jejich příjem a podle povahy byly rozřazeny do jednotlivých částí dokumentu připomínek a odpovědí, společně s odpovědí agentury.
9. Dokument připomínek a odpovědí k NPA 2008-17b byl dán k dispozici pro reakce zainteresovaných stran po dobu 2 měsíců v souladu s postupem tvorby předpisů. Do data uzávěrky dne 9. června 2010 obdržela agentura 534 reakcí od více než 200 subjektů, mezi něž patří vnitrostátní letecké úřady, profesní organizace, nevládní organizace v oblasti všeobecného letectví, soukromé společnosti a soukromé osoby. U všech reakcí, které agentura obdržela k dokumentu připomínek a odpovědí k NPA 2008-17b, byl potvrzen jejich příjem a byly brány v úvahu při konečném návrhu stanoviska k prováděcím pravidlům pro vydávání průkazů způsobilosti pilota.

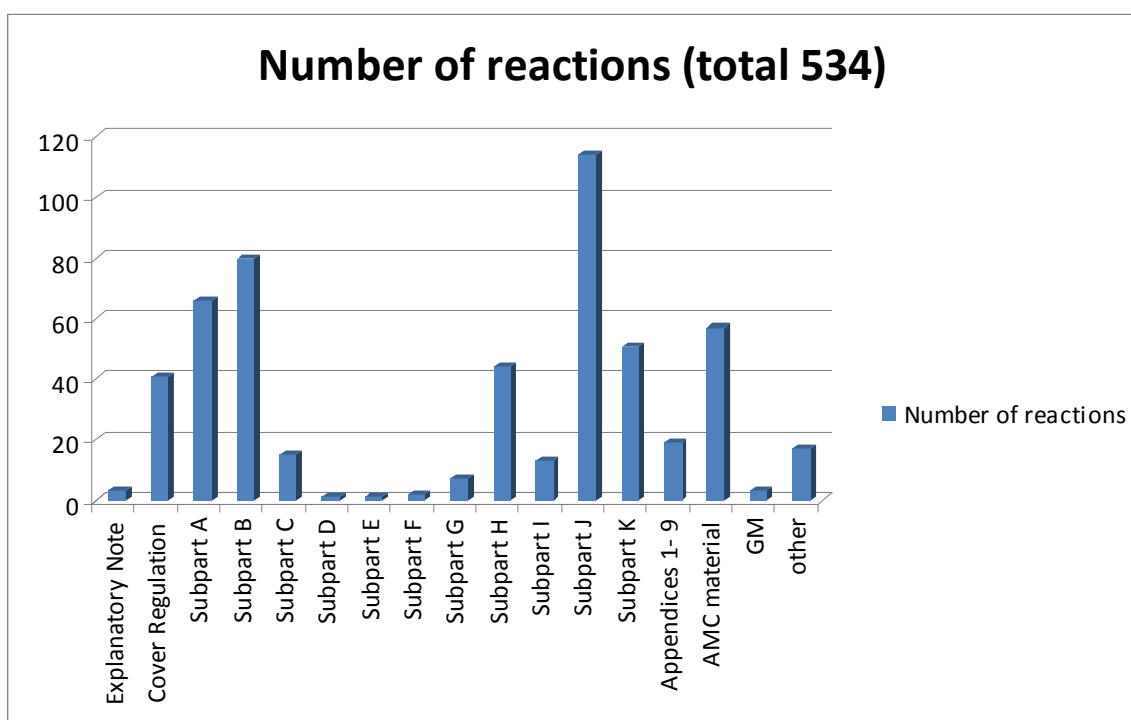
### III. Obsah stanoviska agentury

10. Základní nařízení opravňuje Komisi k přijetí prováděcích pravidel k provádění základního nařízení a základních požadavků pro vydávání průkazů způsobilosti pilota, která odráží nejnovější poznatky z oblasti výcviku pilotů, včetně osvědčených postupů a vědeckotechnického pokroku.
11. Toto stanovisko obsahuje návrh agentury prováděcího pravidla k základnímu nařízení o vydávání průkazů způsobilosti všem pilotům, kteří se podílejí na řízení letadel uvedených v čl. 4 odst. 11 písm. b) a c) základního nařízení a vydávání osvědčení instruktorům a examinátorům podílejícím se na výcviku a přezkoušení těchto pilotů. Tyto návrhy vychází z požadavků JAR-FCL 1 a 2, norem a doporučených postupů uvedených v příloze 1 ICAO a rovněž ze stávajících vnitrostátních právních předpisů.
12. Stanovisko zahrnuje všechny průkazy způsobilosti pro letouny a vrtulníky a kvalifikace, které byly obsaženy v JAR-FCL 1 a 2. Navíc obsahuje návrhy pro:
  - nové průkazy způsobilosti pro další kategorie letadel: kluzáky, balóny, vzducholodě a letadla s pohonem vztlaku;
  - nový průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL) pro piloty, kteří řídí nesložité letadla s maximální vzletovou hmotností (MTOM) do 2 000 kg v nekomerčním provozu;

---

<sup>4</sup> Složení poradní skupiny se nachází na internetových stránkách agentury na adrese <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

- nové kvalifikace pro specifické činnosti: kvalifikace pro vlekání kluzáků a transparentů, kvalifikace pro akrobatické lety, kvalifikace pro let v horském terénu, kvalifikace pro piloty provádějící zkušební lety kategorie 1 a 2.
13. Znění navržené tímto stanoviskem odráží změny v původních návrzích agentury (zveřejněné v dokumentu NPA 2008-17b), které jsou výsledkem veřejných konzultací (zveřejněných v dokumentu připomínek a odpovědí k oznámení o navrhované změně), stejně jako některé změny provedené na základě reakcí, které agentura obdržela k dokumentu připomínek a odpovědí.
14. K dokumentu připomínek a odpovědí obdržela agentura celkem 534 reakcí. Tabulka 1 níže ukazuje rozdělení reakcí podle jednotlivých hlav.



Tabulka 1: Rozdělení reakcí v CRD

**Počet reakcí (celkem 534)**

**Explanatory Note** = vysvětlivky  
**Cover Regulation** = předmětné nařízení  
**Subpart** = hlava  
**Appendices** = dodatky  
**AMC material** = materiál přijatelného způsobu prokazování shody  
**GM** = pokyny  
**other** = další

15. Na základě důkladného zvážení reakcí, které agentura obdržela, byly ve znění dokumentu připomínek a odpovědí provedeny tyto změny:
- redakční úpravy, sjednocení textu a srozumitelnost textu;
  - změny související s připomínkami k oznámení o navrhované změně, které agentura přijala, přičemž nebyly provedeny příslušné změny ve znění dokumentu připomínek a odpovědí;
  - vylepšené znění doplněné do dokumentu CRD na základě připomínek k oznámení NPA;

- d. změněné znění týkající se omezení oprávnění držitelů průkazů způsobilosti pro balóny, kluzáky, letadla s pohonem vztlaku a vzducholodě ve věku od 60 až 65 let, kteří se podílejí na komerční letecké dopravě (FCL.065), a to na základě připomínek a reakcí k dokumentu CRD a také s cílem propojit předpis s praxí uplatňovanou v řadě členských států.
16. Pokud jde o bod 15 písm. a) výše, potřeba redakčních změn byla kromě reakcí na dokument CRD dána také tím, že korektury, které provedla agentura, odhalily nesrovnalosti ve znění dokumentu CRD. K těmto změnám patří například:
- a. sjednocené používání zkratk jako např. nahrazení pojmu „turistický motorový kluzák“ zkratkou TMG, „schválená výcviková organizace“ zkratkou ATO, „součinnost vícečlenné posádky“ zkratkou MCC, „simulátor“ a „letový simulátor“ zkratkou FFS, „letový examinátor“ zkratkou FE atd.;
  - b. sjednocení používání velkých písmen, jako například změny ve slovech „Oddíl“ na „oddíl“, „Odstavec“ na „odstavec“, ale rovněž obratu „tato Část“ na „tato část“ atd.;
  - c. sjednocení terminologie, jako například nahrazení pojmu „simulátory“ nebo „letové simulátory (FS)“ zkratkou FFS, pojem „úřad“ pojmem „příslušný úřad“ a anglického pojmu pro „letadlo s pohonem vztlaku“ z „powered-lift“ na „powered-lift aircraft“ atd.
17. Pokud jde o bod 15 písm. c) výše, z reakcí, které agentura obdržela, vyplynuly určité změny:
- a. Hlava A: byla pozměněna definice „druhého pilota střídajícího při cestovním letu“. Tato definice byla doplněna do dokumentu CRD na základě připomínek k oznámení NPA. Agentura následně obdržela řadu reakcí na tuto novou definici, které považuje za cenné názory přispívající ke srozumitelnosti textu.
  - b. Hlava B: článek FCL.110.S byl doplněn o požadavek na 50 km sólového navigačního letu pro vydání průkazu způsobilosti LAPL(S).
  - c. Hlava C:
    - i. vyjasnění, že držitel průkazu způsobilosti PPL může být činný jako instruktor za úplatu rovněž pro získání kvalifikace a osvědčení zahrnutých do průkazu způsobilosti PPL nebo LAPL;
    - ii. byly nově roztříděny velikosti obalu balónů.
  - d. Hlava J:
    - i. článek FCL.905.FI byl doplněn s cílem rozšířit oprávnění letových instruktorů (FI) poskytovat letový výcvik pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení pro instruktory pro let v horském terénu (MI) a instruktory výcviku na simulátoru (STI).
  - e. Dodatky 1 – 9:
    - i. dodatek 3 obsahuje požadavky pro výcvikové kurzy pro vydání průkazů způsobilosti CPL a ATPL. Byl doplněn další odstavec do kapitoly A. Integrovaný kurz ATP – letouny s cílem zajistit soulad s kapitolou „B. Integrovaný kurz CLP/IR – letouny“:  
„f) 5 hodin provedených na letounu s vrtulí s nastavitelnými listy a zasunovacím podvozkem, který má osvědčení pro přepravu alespoň 4 osob.“ Tato formulace byla přijata pro kapitolu B. Integrovaný kurz CLP/IR – letouny na základě připomínek přijatých k oznámení NPA. V reakci se uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že oba výcvikové kurzy vedou k vydání v podstatě stejného průkazu způsobilosti – CPL/IR(A) a že praktický výcvik je

v obou výcvikových kurzech totožný, měl by být výše uvedený odstavec doplněn rovněž do kapitoly „A. Integrovaný kurz ATP – letouny“;

- ii. dodatek 7 obsahuje požadavky pro zkoušky dovednosti pro vydání přístrojové kvalifikace. Agentura obdržela reakci uvádějící, že některé úlohy na seznamu úloh v rámci přezkoušení odborné způsobilosti by měly být označeny symbolem „o“, přičemž takto označené úlohy by měly být prováděny výlučně s orientací podle přístrojů. Tuto změnu už schválila poradní skupina FCL.001 během přezkumu oznámení NPA, avšak dokument CRD nebyl v tomto smyslu před vydáním pozměněn;
  - iii. dodatek 9 zahrnuje výcvik, zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro MPL, ATPL, typové a třídní kvalifikace a přezkoušení odborné způsobilosti. V dodatku 9 A. odst. 6 byla doplněna formulace týkající se přezkoušení. Z reakcí na dokument CRD vyplynulo, že odkazy na použití plného letového simulátoru (FFS) pro přezkoušení nebyly v souladu s JAR-FCL a trvání přezkoušení nebylo u některých typů zkoušek nebo přezkoušení dostatečné. Byla proto posílena povinnost použít FFS kdykoli je dostupný a trvání zkoušky nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro přístrojovou kvalifikaci (IR) a jednopilotní třídní nebo typové kvalifikace bylo změněno na 60 minut.
18. Pokud jde o bod 15 písm. d) výše, s ohledem na připomínky, které agentura obdržela k oznámení NPA, na reakce na dokument CRD a na základě rozboru přílohy ICAO, 2.1.10 a JAR-FCL 1 a 2, agentura tento odstavec přezkoumala a rozhodla se jej pro některé kategorie letadel změnit. Uvedené připomínky a reakce požadovaly úplné odstranění omezení oprávnění týkající se obchodního provozu pro piloty ve věku 60 až 64 let pro kluzáky, balóny, vzducholodě a letadla s pohonem vzlaku. Hlavními důvody bylo, že pravidlo ICAO se vztahuje pouze na mezinárodní lety, že pravidla pro věkové omezení v Evropě se nevztahují na piloty, kteří by museli přestat létat v 60 letech, protože řídí jednopilotní letadlo v obchodní letecké dopravě, a že v některých členských státech se podle vnitrostátních předpisů na piloty balónů nevztahuje žádné věkové omezení. Agentura se rozhodla ponechat požadavky podle přílohy 1 ICAO pro kategorie letounů a vrtulníků, protože tyto kategorie jsou již regulovány v JAR-FCL 1 a 2, a umožnit tak pilotům všech ostatních kategorií uplatňovat jejich oprávnění v komerční letecké dopravě do věku 65 let bez omezení. Věková hranice 65 let pro obchodní leteckou dopravu byla zachována pro všechny piloty z důvodu souladu s přílohou 1 ICAO, stejně jako s ohledem na skutečnost, že požadavky ICAO vycházejí z analýzy bezpečnostních rizik. Výše uvedené změny představují rozdíly vůči příloze 1 ICAO a členské státy by si měly být vědomy toho, že by o rozdílech v této oblasti měly informovat ICAO.
19. Kromě výše zmíněných změn obdržela agentura reakce na obsah dodatků 1 až 9 od dvou významných skupin zainteresovaných subjektů:
- a. organizace zastupující skupinu leteckých společností. Tato organizace požadovala, aby byl obsah dodatku 1 až 9 převeden do přijatelných způsobů prokazování shody (AMC) s cílem umožnit členským státům vytvořit alternativní AMC uplatňující výcvik založený na kvalifikovanosti a na důkazech a přezkoušení ihned po dokončení souvisejících dokumentů ICAO;
  - b. organizace zastupující skupinu pilotů leteckých společností. Tato organizace požadovala, aby obsah dodatku 1 až 9 zůstal i nadále součástí znění předpisu s cílem předejít stavu, kdy by se výcvik, zkoušky a přezkoušení pilotů řídily v jednotlivých členských státech rozdílnými předpisy, což podle jejich názoru představuje ohrožení bezpečnosti.

Agentura se aktivně podílí na činnosti organizace ICAO v oblasti výcviku založeného na kvalifikovanosti a důkazech, uznává význam této nové metody výcviku a podporuje její uplatňování. Nový dokument organizace ICAO však bude obsahovat zcela nové metody výcviku, zkoušek a přezkoušení, které budou mít vliv na celý soubor příslušných nařízení a vyžádají si zásadní změny. To bude součástí samostatného legislativního úkolu, který

je již zahrnut do programu tvorby předpisů v souladu s postupy tvorby předpisů. Z tohoto důvodu a rovněž v zájmu zachování souladu s platnými nařízeními se agentura rozhodla zachovat obsah dodatků 1 až 9 v rámci předpisu.

20. Některé reakce k hlavě B a C se týkaly započítávání a uznávání doby letu pro letadla podle přílohy II s ohledem na splnění požadavku rozlétanosti a započítávání požadavků pro průkazy způsobilosti LAPL nebo PPL. Agentura je si vědoma skutečnosti, že vyjasnění této problematiky je potřebné, přičemž bude tvořit součást legislativního úkolu FCL.002.

V Kolíně nad Rýnem dne 26. srpna 2010

P. GOUDOU  
výkonný ředitel