

Brusel 12. června 2020
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2020/0120(NLE)

8797/20
ADD 1

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. června 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 247 final - ANNEX
Předmět:	PŘÍLOHA NÁVRHU ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví v souvislosti s pandemií COVID-19

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 247 final - ANNEX.

Příloha: COM(2020) 247 final - ANNEX



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

PŘÍLOHA

NÁVRHU ROZHODNUTÍ RADY

**o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní organizaci pro
civilní letectví, pokud jde o oznámení rozdílů oproti přílohám 1 a 6 Úmluvy o
mezinárodním civilním letectví v souvislosti s pandemií COVID-19**

PŘÍLOHA

Postoj, který má být jménem Evropské unie zaujat k oznámení rozdílů v souvislosti s COVID-19 Mezinárodní organizací pro civilní letectví

1. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT

Postoj, který má být zaujat jménem Unie v odpovědi na dopis jednotlivým státům AN 11/55–20/50 vydaný Mezinárodní organizací pro civilní letectví dne 3. dubna 2020, spočívá v oznámení rozdílu oproti přílohám 1 a 6 Chicagské úmluvy z důvodu přechodných opatření týkajících se pandemie COVID-19, jak je stanoveno v této příloze a dále v podrobných informacích každého oznamujícího členského státu v souladu s jeho individuální výjimkou podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139.

2. PODROBNÉ VYSVĚTLENÍ

Rozdíly, které mají být předloženy, jsou uvedeny v následující tabulce a dále v podrobných informacích každého oznamujícího členského státu v souladu s jeho individuální výjimkou podle článku 71 nařízení (EU) 2018/1139:

Příloha a referenční číslo	Obecné	Podrobnosti o rozdílu	Poznámky – zahrnout: a. Odůvodnění b. Podmínky/zmírňující opatření
	Výjimky		
	Norma dle přílohy nebo doporučený postup		

COVID-19: FORMULÁŘ PRO OZNÁMENÍ O PŘECHODNÝCH ROZDÍLECH

S odkazem na dopis jednotlivým státům AN/11/55–20/50 byl v rámci stávajícího systému pro elektronické oznamování rozdílů (EFOD) vytvořen subsystém „CCRD“ s cílem zachytit veškeré rozdíly oproti normám ICAO pro udílení osvědčení a průkazů způsobilosti, které mohou vzniknout v důsledku zmírňujících opatření v důsledku šíření onemocnění COVID-19.

Co

Uznává se, že státy mohou potřebovat zaujmout flexibilní přístupy, které umožní poskytovatelům služeb a personálu zachovat platnost jejich osvědčení, průkazů způsobilosti a dalších schválení v důsledku pandemie COVID-19. Tento formulář umožňuje státu určit tyto přechodné rozdíly.

Proč

Je nezbytné podpořit státy při plnění jejich povinností podle článků 38, 39 a 40 úmluvy, aby mohly provádět mezinárodní provoz tam, kde se osvědčení a průkazy způsobilosti liší od minimálních norem uvedených v přílohách. Rovněž se umožní sdílení informací o tom, zda budou oznámené rozdíly během tohoto období uznány nebo přijaty jinými státy.

Kdy

Tato přechodná opatření se použijí do 31. března 2021. Toto datum může být revidováno.

Kdo

Neexistuje žádné omezení, pokud jde o to, kdo může formulář vyplnit. Tuto žádost však může podat pouze národní koordinátor pro průběžné sledování nebo oprávněný uživatel z členského státu, kteří ručí za přesnost poskytnutých informací.

Jak

Normy, které se konkrétně vztahují na udílení osvědčení a průkazů způsobilosti personálu a od nichž mohou státy považovat za nezbytné se odchýlit, jsou uvedeny v tomto formuláři. Konkrétní odkaz na přílohu a související norma jsou uvedeny ve sloupcích 1 a 2. Požadované údaje jsou v každém následujícím sloupci uváděny takto:

Sloupec 3: Podrobnosti o rozdílu.

Shrňte rozdíl oproti normám pro udílení osvědčení a průkazů způsobilosti. Případně uveďte odkaz na související regulační dokumenty.

Sloupec 4: Poznámky.

Příloha a referenční číslo	Obecné	Podrobnosti o rozdílu	Poznámky – zahrnout: a. Odůvodnění b. Podmínky/zmírňující opatření
	Výjimky		
	Norma dle přílohy nebo doporučený postup		

Uveďte důvody těchto rozdílů a případně podrobnosti o jakýchkoli podmínkách a zmírňujících opatřeních.

Sloupec 5: Uznání rozdílů v jiných státech.

Uveďte, zda váš stát uzná nebo přijme platnost osvědčení a průkazů způsobilosti jiných států na základě přechodných rozdílů byly předloženy prostřednictvím internetových stránek CCRD. Pro zjednodušení lze namísto výčtu přijatelných rozdílů uvést přechodné rozdíly, které přijatelné nejsou.

Formulář zašlete e-mailem na adresu ops@icao.int.

Příloha 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 Období platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti může být podle uvážení orgánu vydávajícího průkazy způsobilosti prodlouženo až o 45 dnů. <i>Poznámka: Je vhodné v každém roce ponechat stejný kalendářní den konce platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti, a to tak, aby bylo datum konce platnosti současného osvědčení zdravotní způsobilosti začátkem období platnosti nového pod podmínkou, že bylo provedeno lékařské vyšetření během období platnosti současného osvědčení zdravotní způsobilosti, avšak ne dříve než 45 dnů před koncem jeho platnosti.</i>	Období platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti 1. a 3. třídy vystavených státem [stát] bylo prodlouženo o 4 měsíce.	a) Odůvodnění Držitelé osvědčení zdravotní způsobilosti 1. a 3. třídy, kteří musí podstoupit opakované lékařské vyšetření za účelem prodloužení platnosti svých osvědčení o zdravotní způsobilosti tak, aby mohli nadále vykonávat oprávnění, která z průkazu způsobilosti či osvědčení vyplývají, a nedostanou se včas k leteckému lékaři nebo do leteckého zdravotního střediska, aby v úplnosti absolvovali nezbytné lékařské vyšetření. Kromě toho byli lékaři v jejich státě v mnoha případech přiděleni na podporu v boji proti pandemii COVID-19. To by vedlo k vypršení platnosti uvedených osvědčení. b) Podmínky/zmírňující opatření [Stát] požaduje, aby držitelé osvědčení zdravotní způsobilosti 1. a 3. třídy, na které se vztahuje tato výjimka, měli platné osvědčení zdravotní způsobilosti bez omezení (kromě omezení týkajících se zrakové ostrosti) předtím, než o výjimku požádají.	Zadejte text. Pokud jde o osvědčení a průkazy způsobilosti vydané členskými státy EU, jsou rozdíly automaticky uznány na základě nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů způsobilosti, na něž se vztahují zvláštní přechodná opatření (související s COVID-19), vydaných státy, které nejsou členy EU, použije se nařízení (ES) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí¹.
---	--	---	--	--

¹ Nařízení (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5. 2014)

Příloha 1				
1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 Smluvní stát, který vydal průkaz způsobilosti, musí zajistit, že jiným smluvním státům je umožněno přesvědčit se o platnosti průkazu způsobilosti. <i>Poznámka 1: Do 2. listopadu 2022 může být udržování schopnosti členů letové posádky nebo členů posádky dálkově řízených letů, kteří působí v obchodní letecké dopravě, uspokojivě potvrzeno prokázáním dovednosti při letovém ověřování jejich úrovně dovednosti podle ustanovení přílohy 6.</i> <i>Poznámka 1: Počínaje 3. listopadem 2022 může být udržování schopnosti členů letové posádky, kteří působí v obchodní letecké dopravě, uspokojivě potvrzeno prokázáním dovednosti při letovém ověřování jejich úrovně dovednosti podle ustanovení přílohy 6.</i> <i>Poznámka 2: Do 2. listopadu 2022 může být udržování dovednosti vyhovujícím způsobem zaznamenáno v dokladech provozovatele, nebo v osobním záznamníku člena letové posádky, nebo v jeho průkazu způsobilosti.</i> <i>Poznámka 2: Počínaje 3. listopadem 2022 může být udržování dovednosti</i>	Období platnosti průkazů vystavených státem [stát] je prodlouženo o 4 měsíce. Pokud ke konci prodloužení i nadále platí důvody pro udělení výjimky, může být období platnosti dále prodlouženo na období až 4 měsíců. Jelikož je příslušná norma splněna obdobím platnosti kvalifikace a doložek (třídní a typové kvalifikace, místní doložky) spojených s průkazem, vztahuje se prodloužení období platnosti na: 1) třídní kvalifikace, typové kvalifikace a přístrojové kvalifikace schválené v průkazech způsobilosti obchodního pilota (CPL, MPL, ATPL) pro piloty provozující letadla a vrtulníky u provozovatele; 2) třídní kvalifikace, typové kvalifikace a přístrojové kvalifikace schválené v pilotních průkazech (PPL, CPL, ATPL) pilotů zapojených do provozu letadel a vrtulníků mimo provozovatele. 3) místní doložky vystavené v průkazech způsobilosti řídicích letového provozu.	a) Odůvodnění Držitelé průkazů obchodního pilota, kteří musejí jak absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti k prodloužení doby platnosti jejich typové a přístrojové kvalifikace, tak splnit použitelné požadavky provozovatele na opakovací výcvik a přezkušování, aby mohli vykonávat svá oprávnění, se nemohou včas dostat k letovým simulátorům, aby mohli absolvovat nezbytný výcvik a přezkušování. To by vedlo k vypršení platnosti jejich kvalifikací. Držitelé průkazů způsobilosti pilota mimo provozovatele, kteří musí absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti k prodloužení doby platnosti jejich třídní, typové nebo přístrojové kvalifikace, se nemohou včas dostat k letadlu či letovým simulátorům, aby mohli absolvovat nezbytné lety, výcvik a přezkušování. Držitelé průkazů způsobilosti řídicích letového provozu mají potíže dostat se k syntetickým výcvikovým zařízením, aby mohli absolvovat naplánovaný opakovací výcvik / posouzení.	

<i>vyhovujícím způsobem zaznamenáno v dokladech provozovatele, nebo v osobním záznamníku člena letové posádky nebo člena posádky dálkově řízeného letu, nebo v jeho průkazu způsobilosti.</i> <i>Poznámka 3: Do 2. listopadu 2022 mohou členové letových posádek, v rozsahu považovaném státem zápisu do rejstříku za proveditelný, prokázat svoji stálou dovednost na syntetických letových trenažérech, schválených uvedeným státem.</i> <i>Poznámka 3: Počínaje 3. listopadem 2022 mohou členové letových posádek nebo členové posádek dálkově řízených letů, v rozsahu považovaném státem zápisu do rejstříku nebo případně orgánem vydávajícím průkazy ve státě provozovatele za proveditelný, prokázat svoji stálou dovednost na syntetických letových trenažérech, schválených uvedeným státem.</i> <i>Poznámka 4: Viz Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).</i> <i>Poznámka 5: Viz Návod na vývoj procesu posouzení rizika je uveden v Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System, (Doc 9379).</i>		b) Podmínky / zmírňující opatření [Stát] požaduje následující: 1) Držitelé průkazu způsobilosti, kteří mají před použitím výjimky platný průkaz a pracují v rámci provozovatele, musejí absolvovat udržovací výcvik a následně posouzení provedené prostředky, které určí provozovatel, aby prokázali zachování požadované úrovně znalostí k provozu příslušné třídy nebo typu. Toto posouzení zahrnuje zvláštní mimořádné a nouzové postupy pro danou třídu nebo typ. Po úspěšném absolvování udržovacího výcviku a posouzení bude v průkazu způsobilosti schváleno nové datum skončení platnosti nebo se k průkazu připojí úřední dokument s novým datem skončení platnosti vystavený státem [stát]. 2) Držitelé průkazu způsobilosti, kteří mají před použitím výjimky platný průkaz a pracují mimo provozovatele, musí obdržet instruktáž od instruktora s příslušnými oprávněními k poskytování výcviku, aby si udrželi požadovanou úroveň teoretických znalostí pro bezpečný provoz příslušné třídy	
---	--	---	--

			nebo typu a případně pro bezpečné provádění příslušných manévru a postupů. Uvedená instruktáž musí případně zahrnovat mimořádné a nouzové postupy pro danou třídu / typ. Po úspěšném absolvování uvedené instruktáže bude v průkazu způsobilosti schváleno nové datum skončení platnosti nebo se k průkazu připojí úřední dokument s novým datem skončení platnosti vystavený státem [stát]. 3) V případě místních doložek ATCO v průkazech způsobilosti ATCO zajistí poskytovatel letových navigačních služeb (ANSP), aby byla případná nedostupnost syntetických výcvikových zařízení zmírněna jinými prostředky, např. prostřednictvím počítačového výcviku nebo naplánování udržovacího výcviku na nejbližší možné datum.	
Příloha 6 – Část 1 9.4.1.1	9.4 Kvalifikace <i>Poznámka 5: Viz Manual of Procedures for the Establishment of a State's</i>	S výhradou vyhodnocení posouzení rizik umožňuje výjimka poskytnutá státem [stát] jednotlivým provozovatelům svěřit úkoly člena letové posádky	a) Odůvodnění Krize COVID-19 vedla k zastavení / výraznému omezení provozu komerční letecké dopravy a k obtížím v přístupu na místa, kde	Zadejte text. Pokud jde o osvědčení a průkazy vydané členskými státy EU, jsou rozdíly automaticky uznány na

	Personnel Licensing System (Doc 9379) jako obecný návod na kvalifikaci pro více typů, létání na více typech a zápočet na více typech. 9.4.1 Nedávná praxe velitele letadla a druhého pilota 9.4.1.1 Provozovatel nesmí ustanovit velitele letadla nebo druhého pilota, aby řídil typ nebo variantu typu letounu během vzletu a přistání, pokud takový pilot v posledních 90 dnech neřídil během alespoň třech vzletů a přistání stejný typ letounu nebo letový simulátor schválený pro tento účel.	pilotům, kteří nesplňují všechny požadavky na nedávnou praxi. Výjimky se týkají buď: a) snížení počtu požadovaných vzletů, přiblížení a přistání nebo b) prodloužení období 90 dnů nebo c) obojího. Na výjimky se vztahují zmírňující opatření. Kritéria použitá na složení letové posádky budou rozlišovat mezi piloty, kteří mají „nedávnou praxi“, „částečně nedávnou praxi“ a „praxi, která není nedávná“. „Částečně nedávnou praxi“ se rozumí, že pilot za období uplynulých 90 dnů vykonal ve funkci řídicího pilota alespoň 2 vzlety, přiblížení a přistání, nebo za posledních 30 dnů alespoň 1 vzlet, přiblížení a přistání. Kromě toho se zohledňuje pilotova letová praxe (celková a podle typu) a kvalifikace (např. instruktor). Období výjimky se omezuje na časové období, které provozovatel potřebuje k vypořádání se s omezeným letovým řádem a nedostupností letových simulátorů.	jsou k dispozici vhodné letové simulátory. Výsledkem je velký počet pilotů, kteří nejsou schopni splnit požadavky na nedávnou praxi. b) Podmínky / zmírňující opatření [Stát] požaduje následující. O tom, do jaké míry budou v případě složení posádky povoleny výjimky, rozhoduje rozlétnost a kvalifikace každého pilota a jejich kombinace v provozu s vícečlennou posádkou. Provozovatel musí vypracovat posouzení rizik ke stanovení pravděpodobnosti a potenciální závažnosti zhoršení dovednosti posádky v důsledku prodlouženého neprovozování letových povinností. Musí být stanovena a uplatňována vhodná zmírňující opatření s cílem minimalizovat zjištěná rizika, přičemž musí být zavedeno jedno nebo více provozních omezení vztahující se na celou letovou posádku, aby se snížilo jejich vystavení náročným situacím (např. snížení maximálních limitů bočního větru, zavedení vyšších minim přiblížení, omezení týkající	základě nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů, na něž se vztahují zvláštní přechodná opatření (související s COVID-19), vydaných státy, které nejsou členy EU, použije se nařízení (ES) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí.
--	---	--	--	--

		Žádné výjimky se neudělují, pokud všichni požadovaní členové letové posádky v období uplynulých 90 dnů nevykonali žádný let / činnost na simulátoru.	se stavu povrchu dráhy, plánování letů s fungujícím systémem automatického přistání, je-li nainstalován).	
Příloha 6 – Část 1 9.4.2.1	9.4.2 Nedávná praxe pilota střídajícího při cestovním letu 9.4.2.1 Provozovatel nesmí určit pilota, aby vykonával funkci pilota střídajícího při cestovním letu na typu nebo variantě typu letounu, pokud během předchozích 90 dnů takový pilot buď: a) nevykonával funkci velitele letadla, druhého pilota nebo pilota střídajícího při cestovním letu na stejném typu letounu; nebo b) neabsolvoval udržovací výcvik v letových dovednostech, včetně normálních, mimořádných a nouzových postupů specifických pro cestovní let na stejném typu letounu nebo letovém simulátoru schváleném pro tento účel, a nenacvičil postupy přiblížení a přistání, kde nácvik postupů přiblížení a přistání může být proveden ve funkci pilota neřídícího.	Výjimka z bodu 9.4.1.1 je vhodná k pokrytí výjimky z bodu 9.4.2.1, neboť řeší celkové složení členů letové posádky.		
Příloha 6 – Část 1	9.4.4 Přezkušování způsobilosti pilota 9.4.4.1 Provozovatel musí zajistit, že	Období platnosti přezkušování způsobilosti každého pilota ze strany provozovatele je státem [stát] prodlouženo o období 4	a) Odůvodnění: Pandemie COVID-19 s sebou přinesla drastická cestovní omezení. Uzavření hranic mezi	Pokud jde o osvědčení a průkazy způsobilosti vydané členskými státy EU, jsou rozdíly automaticky

9.4.4.1	technika pilotáže a schopnost vykonávat nouzové postupy je přezkušována takovým způsobem, který tuto způsobilost pilota prokáže pro každý typ nebo variantu typu letounu. Kde může být provoz prováděn podle pravidel letu podle přístrojů, musí provozovatel zajistit, aby schopnosti pilotů provádět IFR lety byla prokázána buď přezkušujícím pilotovi provozovatele nebo zástupci státu provozovatele. Tato přezkoušení musí být provedena dvakrát za 12 měsíců. Jakékoliv dvě takové zkoušky, které jsou podobné a které nastanou v rozmezí čtyř po sobě následujících měsíců, nelze považovat za splnění tohoto požadavku. <i>Poznámka 1: Zařízení pro výcvik letové simulace schválená státem provozovatele, mohou být použita pro ty části přezkoušení, pro která jsou konkrétně schválena.</i> <i>Poznámka 2: Viz Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).</i>	měsíců. Pokud se ke konci prodloužení [stát] i nadále domnívá, že stále platí důvody pro udělení výjimky, může být období platnosti dále prodlouženo na období až 4 měsíců.	většinou členských států EU omezilo schopnost provozovatelů provádět přezkušování způsobilosti pilota dvakrát ročně v letovém simulátoru. Provádění takových přezkušování v letadle není vždy možné a v některých případech může představovat vyšší riziko, než jsou rizika spojená s výjimkou. b) Podmínky / zmírňující opatření [Stát] požaduje, aby piloti absolvovali udržovací výcvik a následně posouzení provedené prostředky, které určí provozovatel, aby prokázali zachování požadované úrovně znalostí k provozu ve funkci člena letové posádky. Toto posouzení zahrnuje zvláštní mimořádné a nouzové postupy pro danou třídu nebo typ.	uznány na základě nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů způsobilosti, na něž se vztahují zvláštní přechodná opatření (související s COVID-19), vydaných státy, které nejsou členy EU, použije se nařízení (ES) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí.
Příloha 6 – Část 2 3.9.4.2	3.9.4.2 Nedávná praxe – velitel letadla Provozovatel nesmí pilotovi přidělit funkci velitele letadla, pokud tento pilot neprovedl alespoň 3 vzlety a přistání v předchozích 90	Výjimka z bodu 9.4.1.1 je vhodná k pokrytí výjimky z bodu 3.9.4.2, neboť řeší celkový počet členů letové posádky.		

	dnech na stejném typu letounu nebo na letovém simulátoru schváleném pro tento účel.			
Příloha 6 – Část 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Nedávná praxe – druhý pilot Provozovatel nesmí určit druhého pilota, aby řídil letoun během vzletu a přistání, pokud tento pilot neprovedl alespoň 3 vzlety a přistání v předchozích 90 dnech na stejném typu letounu nebo na letovém simulátoru schváleném pro tento účel.	Výjimka z bodu 9.4.1.1 je vhodná k pokrytí výjimky z bodu 3.9.4.3, neboť řeší celkový počet členů letové posádky.		
Příloha 6 – Část 3 7.4.1.1	7.4 Kvalifikace <i>Poznámka: Viz Manual of Procedures for the Establishment of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) jako obecný návod na kvalifikaci pro více typů, létání na více typech a zápočet na více typech.</i> 7.4.1 Nedávná praxe velitele letadla a druhého pilota 7.4.1.1 Provozovatel nesmí ustanovit velitele letadla nebo druhého pilota, aby řídil typ nebo variantu typu vrtulníku během	Nepoužije se.		

	vzletu a přistání, pokud takový pilot v posledních 90 dnech neřídil během alespoň třech vzletů a přistání stejný typ vrtulníku nebo letový simulátor schválený pro tento účel.			
Příloha 6 – Část 3 7.4.3.1	7.4.3 Přezkušování způsobilosti pilota 7.4.3.1 Provozovatel musí zajistit, že technika pilotáže a schopnost vykonávat nouzové postupy je přezkušována takovým způsobem, který tuto způsobilost pilota prokáže pro každý typ nebo variantu typu vrtulníku. Kde může být provoz prováděn podle pravidel letu podle přístrojů, musí provozovatel zajistit, aby schopnosti pilotů provádět IFR lety byla prokázána buď přezkušujícím pilotovi provozovatele nebo zástupci státu provozovatele. Tato přezkoušení musí být provedena dvakrát za 12 měsíců. Jakékoliv dvě takové zkoušky, které jsou podobné a které nastanou v rozmezí čtyř po sobě následujících měsíců, nelze považovat za splnění tohoto požadavku. <i>Poznámka 1: Zařízení pro výcvik letové simulace schválená státem provozovatele, mohou být použita pro ty části přezkoušení, pro která jsou konkrétně schválena.</i> <i>Poznámka 2: Viz Manual of Criteria</i>	Období platnosti přezkušování odb způsobilosti každého pilota ze stran provozovatele je státem [stát] prod období 4 měsíců.] Pokud se ke konci prodloužení [stát Z] domnívá, že stále platí důvody pr výjimky, může být období platnosti prodlouženo na období až 4 měsíců	a) <u>Odůvodnění:</u> Pandemie COVID-19 s sebou přines drastická cestovní omezení. Uzavře mezi většinou členských států EU o schopnost provozovatelů provádět přezkušování způsobilosti pilota dva ročně v letovém simulátoru. Provádění takových přezkušování v není vždy možné a v některých příp může představovat vyšší riziko, než rizika spojená s výjimkou. b) <u>Podmínky / zmírňující opatření</u> [Stát] požaduje, aby piloti absolvoval udržovací výcvik a následně posouzení provedené prostředky, které určí provozovatel, aby prokázali zachování požadované úrovně znalostí k prov funkci člena letové posádky. Toto p zahrnuje zvláštní mimořádné a nou postupy pro danou třídu nebo typ.	Pokud jde o osvědčení a průkazy způsobilosti vydané členskými státy EU, jsou rozdíly automaticky uznány na základě nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů způsobilosti, na něž se vztahují zvláštní přechodná opatření (související s COVID-19), vydaných státy, které nejsou členy EU, použije se nařízení (ES) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí.

	for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (<i>Doc 9625</i>), Volume II — <i>Helicopters</i> .			
<u>Příloha 1</u> <u>1.2.9</u>	1.2.9 Jazykové znalosti 1.2.9.1 Až do 2. listopadu 2022 musí piloti letounů, vzduchodů, piloti vrtulníků, letadel s pohonem vztaku, řídicí letového provozu a provozovatelé letecké stanice prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci na úrovni stanovené v požadavcích na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v 1. 1.2.9.1 Počínaje 3. listopadem 2022 musí piloti letounů, vzduchodů, vrtulníků a letadel s pohonem vztaku; dálkově řídicí letounů, vzduchodů, kluzáků, rotorových letadel, letadel s pohonem vztaku nebo volných balónů; řídicí letového provozu; a operátoři leteckých stanic prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci na úrovni stanovené v požadavcích na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v dodatku 1. <i>1.2.9.2 Doporučení. – Palubní inženýři a piloti kluzáků a volných balónů by měli mít schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci.</i> 1.2.9.3 Letečtí navigátoři, u kterých je vyžadováno obsluhovat radiotelefonní zařízení na palubách letadel, musí	<u>Státem [stát] předepsaný interval úředního vyhodnocování jazykových znalostí držitelů průkazů způsobilosti pro letoun a vrtulník, kteří prokáží schopnosti pod expertní úroveň (úroveň 6) a jimž má vypršet platnost doložky týkající se jazykových znalostí, se prodlužuje o 8 měsíců.</u> Státem [stát] předepsaný interval úředního vyhodnocování jazykových znalostí řídicích letového provozu, jimž má vypršet platnost doložky týkající se jazykových znalostí, se prodlužuje o 4 měsíce. <u>Pokud ke konci prodloužení i nadále platí důvody pro udělení výjimky, může být období platnosti dále prodlouženo na období až 4 měsíců.</u>	a) Odůvodnění Pandemie COVID-19 s sebou přinesla drastická cestovní omezení a uzavření hranic mezi většinou států. V důsledku toho se piloti a řídicí letového provozu nemohou včas dostat k přezkoušení k prověření zachování jazykových znalostí. To by vedlo k vypršení platnosti jejich doložky týkající se jazykových znalostí. b) Podmínky / zmírňující opatření [Stát] požaduje následující. Piloti mají platnou doložku týkající se jazykových znalostí a obdrží instruktáž instruktora, který je držitelem příslušných instruktážních oprávnění, aby obnovili požadovanou úroveň vyjadřování a porozumění v jazyce používaném při radiotelefonní komunikaci potřebnou k bezpečnému provozu. Po úspěšném absolvování uvedených instruktáží bude v průkazu způsobilosti schváleno nové datum skončení platnosti nebo se k průkazu připojí úřední	Pokud jde o osvědčení a průkazy vydané členskými státy EU, jsou rozdíly automaticky uznány na základě nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů způsobilosti, na něž se vztahují zvláštní přechodná opatření (související s COVID-19), vydaných státy, které nejsou členy EU, použije se nařízení (ES) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí.

prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném pro radiotelefonní komunikaci. <i>1.2.9.4 Doporučení. — Letečtí navigátoři, u kterých je vyžadováno obsluhovat radiotelefonní zařízení na palubě letadel, by měli prokázat schopnost vyjadřování a porozumění v jazyce používaném pro radiotelefonní komunikaci na úrovni stanovené v požadavcích na jazykové znalosti, jež jsou uvedeny v dodatku 1.</i> 1.2.9.5 Do 2. listopadu 2022 musí být jazykové znalosti pilotů letounů, vzducholodí, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku, řídicích letového provozu, operátorů leteckých stanic, kteří neprokáží schopnosti na expertní úrovni (úroveň 6), úředně vyhodnocovány v intervalech závislých na prokázané úrovni individuálních schopností. 1.2.9.5 Počínaje 3. listopadem 2022 musí být jazykové znalosti pilotů letounů, vzducholodí, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku; dálkově řídicích pilotů letadel, vzducholodí, kluzáků, rotorových letadel, letadel s pohonem vzlaku nebo volných balónů; řídicích letového provozu; a operátorů leteckých stanic, kteří neprokáží schopnosti na expertní úrovni (úroveň 6), úředně vyhodnocovány v intervalech závislých na prokázané úrovni individuálních schopností. <i>1.2.9.6 Doporučení. — Do 2. listopadu 2022 by měly být jazykové znalosti pilotů letounů, vzducholodí, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku,</i>		dokument s novým datem skončení platnosti vystavený státem [stát]. V případě řídicích letového provozu, kteří jsou držiteli doložky týkající se jazykových znalostí, se musí poskytovatelé letových navigačních služeb v případě nedostupnosti subjektu pro vyhodnocování jazykových znalostí postarat o to, aby byly jazykové znalosti zajištěny jinými prostředky, např. prostřednictvím on-line kurzů.	
---	--	---	--

leteckých navigátorů, u kterých je vyžadováno obsluhu radiotelefonní zařízení na palubách letadel, řídicích letového provozu a operátorů leteckých stanic, kteří neprokáží schopnosti na expertní úrovni (úroveň 4) by měli být přezkoušeni intervalech závisejících na prokázané úrovni individuálních schopností, a to následujícím způsobem: a) ti, kteří prokáží své jazykové znalosti na Provozní úrovni (úroveň 4) by měli být přezkoušeni minimálně jednou za každé tři roky; a b) ti, kteří prokáží své jazykové znalosti na Rozšířené úrovni (úroveň 5) by měli být přezkoušeni minimálně jednou za každých šest let. Poznámka 1: Úřední vyhodnocování není vyžadováno pro žadatelů, kteří prokáží své expertní jazykové znalosti, jako jsou například rodilí mluvčí a podobně s velmi dobrou znalostí jazyka, jejichž dialekt nebo přízvuk nezhoršují srozumitelnost při použití v oblasti mezinárodního civilního letectví. Poznámka 2: Ustanovení části 1.2.9 odkazuje na přílohu 10, svazek II, hlavu 5, podle které může být při radiotelefonní komunikaci použit jazyk obvykle používaný pozemní stanicí nebo jazyk anglický. Ve skutečnosti proto budou nastávat situace, kdy členové letových posádek budou muset komunikovat pouze v jazyce obvykle používaném pozemní stanicí. 1.2.9.6 Doporučení. — Počínaje 3. listopadem 2022 by měly být jazykové znalosti pilotů letounů, vzducholodí, vrtulníků a letadel s pohonem vzlaku; dále řídicích pilotů letounů, vzducholodí, kluzáků, rotorových letadel, letadel s pohonem vzlaku a čí volných balónů; leteckých navigátorů,			
--	--	--	--

	<i>u kterých je vyžadováno obsluhovat radiotelefonní letadel; řídících letového provozu; a operátorů letadel; kteří prokáží schopnosti pod expertní úrovní (úroveň 6), úředně vyhodnocov intervalch záviselících na prokázané úrovni individuálních schopností, a to ná způsobem:</i> <i>a) ti, kteří prokáží své jazykové znalosti na Provozní úrovni (úroveň 4), by měli být přezkouš minimálně jednou za každé tři roky, a</i> <i>b) ti, kteří prokáží své jazykové znalosti na Rozšířené (úroveň 5), by měli být přezkoušeni minimálně jedn za každých šest let.</i> <i>Poznámka 1: Úřední vyhodnocování není vyžadová žadatelů, kteří prokáží své expertní jazykové znalosti, jako jsou například rodilí mluvčí a podobně s velmi dobrou znalostí jazyka, jejichž dialekt nebo p nezhoršují srozumitelnost při použití v oblasti mezinárodního civilního letectví.</i> <i>Poznámka 2: Ustanovení části 1.2.9 odkazuje na př svazek II, hlavu 5, podle které má být při radiotelefonní korespondenci použit jazyk obvykle používaný pozemní stanicí nebo jazyk anglický.</i> <i>Ve skutečnosti proto budou nastávat situace, kdy členové letových posádek a členové posádky dálkově řízených letů budou mus komunikovat pouze v jazyce obvykle používaném pozemní stanicí.</i>			
<u>Příloha 1 4.2.2.</u>	4.2.2.2 Oprávnění držitele průkazu způsobilosti k údržbě letadel uvedená v bodě 4.2.2.1 budou	„Předcházející“ období je státem [stát] prodlouženo o období 6 měsíců,	Odůvodnění Pandemie COVID-19 s sebou přinesla drastická	Pokud jde o osvědčení a průkazy vydané členskými státy EU, jsou

	vykonávána pouze: c) za podmínky, že během předcházejících 24 měsíců držitel průkazu způsobilosti buď po dobu nejméně šesti měsíců získal zkušenosti v prohlídkách, obsluze nebo údržbě letadla, nebo jeho částí v souladu s oprávněními, udělenými průkazem způsobilosti, jehož je držitelem nebo splnil podmínky pro vydání průkazu způsobilosti s příslušnými oprávněními ke spokojenosti orgánu, který průkazy způsobilosti vydává.	tj. předcházející období trvá celkem 30 měsíců. Nedávné zkušenosti o délce šesti měsíců se nemění.	cestovní omezení. Místní omezení mohou bránit schváleným organizacím a kvalifikovaným pracovníkům, aby ve stanovených lhůtách prokázali splnění požadavků na zachování jejich osvědčení nebo oprávnění. Podmínky/zmírňující opatření [Stát] požaduje, aby v případě, že osvědčující personál pracuje pro organizaci oprávněnou k údržbě, mohla tato organizace uplatnit toto prodloužení na požadavky na nedávnou praxi svého osvědčujícího personálu, pokud schválená organizace nestojí před pozastavením, zrušením nebo omezeními nebo pokud se na ni za posledních 24 měsíců nevztahovalo pozastavení ze strany příslušného orgánu. Ustanovení přílohy III (části 66) článku 66.B.500 nařízení (EU) č. 1321/2014 navíc zajišťuje další zmírňující opatření, jimiž příslušný úřad pozastaví, omezí nebo zruší průkaz způsobilosti k údržbě letadel, jestliže zjistí bezpečnostní problém nebo	rozdíly automaticky uznány na základě nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o uznání nebo přijetí platnosti osvědčení a průkazů způsobilosti, na něž se vztahují zvláštní přechodná opatření (související s COVID-19), vydaných státy, které nejsou členy EU, použije se nařízení (ES) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu provozovatelů ze třetích zemí.
--	--	---	---	---

			pochybení držitele průkazu.	
--	--	--	-----------------------------	--