



KOMPARACE LETECKÉ LEGISLATIVY V OBLASTI LICENCOVÁNÍ LETECKÉHO PERSONÁLU V EU, USA A KANADĚ

Kristýna Kyjovská
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina

Alena Novák Sedláčková
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina

Abstract

This article is focused on comparison and analysis of the aviation legislation governing the licensing of aviation personnel in the European Union, the United States of America, and Canada. The goal is to compare the differences in the legislative framework for aviation personnel licensing and the potential cross-border transfer and validation of licenses in between these regions. Furthermore, this work examines the implementation of international standards set by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the role of national and supranational organizations, including EASA, FAA, and Transport Canada. The European Union Aviation Safety Agency (EASA) oversees the standardization of legislation among EU member states. One of the many responsibilities of the Federal Aviation Administration (FAA) includes licensing aviation personnel in the United States of America. In Canada, matters of aviation legislative issues, including licensing of aviation personnel, are managed by Transport Canada Civil Aviation (TCCA). Despite the existence of a requirement for international unification of aviation personnel licensing, differences can be found between individual national legislations, and therefore, in the case of foreign license validation, fulfillment of specific requirements is necessary for their international transfer and recognition.

Keywords

aviation legislation, legislative unification, license conversion, licensing, legislative implementation

1. Úvod

S rozvojem letecké dopravy, jako klíčového odvětví moderního světa, vznikla potřeba jasně definovat letecký personál a stanovit podmínky příslušných kvalifikací. Pojem letecký personál zahrnuje všechny osoby podílející se na provozu, řízení a údržbě letadel. Patří mezi ně piloti, řidiči letového provozu, palubní průvodčí, technici údržby letadel a mnoho dalších, jejichž výčet můžeme nalézt v Předpisu L1 – O způsobilosti leteckého personálu civilního letectví z roku 2023. Pro každou z kategorií existují specifické tréninkové a kvalifikační požadavky. Vzhledem k rozsáhlosti této problematiky se tento článek zaměřuje specificky na legislativní rozdíly licencí dopravních pilotů.

Býti pilotem a disponovat licencí opravňující k řízení letadla je spojeno s určitými právními privilegii. Nejedná se tedy o základní právo ale o získané oprávnění, které je podmíněno splněním požadavků definovaných národními a nadnárodními předpisy. Toto oprávnění také může být regulováno nebo dokonce odebráno. Regulace licencování pilotů se proto stala nezbytnou součástí leteckého práva a bezpečnosti civilního letectví.

Postupně se ve světě vyvinuly různé regulační orgány, jako například Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), Federální úřad pro letectví (FAA) a Transport Canada, které dnes hrají klíčovou roli v regulaci leteckého personálu na mezinárodní úrovni v Evropě, USA a Kanadě.

Vzhledem k tomu, že piloti a další letecký personál často pracují v mezinárodním prostředí, je důležité zkoumat nejen rozdíly mezi jednotlivými legislativními systémy, ale i možnosti konverze a uznávání licencí mezi státy. Cílem je poskytnout komplexní porovnání letecké legislativy v oblasti licencování leteckého personálu v EU, USA a Kanadě, rozdíly mezi

legislativními rámci EASA, FAA a Transport Canada budou přitom detailně analyzovány. Pozornost je zaměřena na zhodnocení současného stavu i možných směrů budoucího vývoje v kontextu globalizace a mezinárodní spolupráce v civilním letectví. Na základě této komparativní analýzy jsou navržena konkrétní opatření pro zefektivnění procesu vzájemného uznávání licencí mezi těmito jurisdikcemi při zachování vysokých bezpečnostních standardů.

2. Metodika a metody zkoumání

Text se věnuje srovnání přístupů k licencování leteckého personálu v rámci EU (EASA), USA (FAA) a Kanady (Transport Canada). S ohledem na šíři tématu je pozornost soustředěna především na oblast průkazů způsobilosti dopravních pilotů (ATPL).

Analýza byla strukturována do tří hlavních fází. V první fázi byla provedena analýza základních mezinárodních standardů podle ICAO, především Annexu 1, který se týká způsobilosti leteckého personálu. V druhé fázi byla zpracována analýza požadavků jednotlivých legislativ. V rámci evropského prostoru byl vykonán rozbor Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, zejména jeho Přílohy I (Part-FCL). V rámci amerického regulačního systému byly prostudovány předpisy 14 CFR Chapter I, Subchapter D, zejména Part 61 – Subpart G, které vymezují požadavky FAA pro získání průkazu ATPL. V kanadském kontextu byly posouzeny předpisy Canadian Aviation Regulations (CARs) – Part IV, které upravují licencování leteckého personálu v Kanadě. Třetí fáze zahrnovala porovnání těchto požadavků s využitím komparativní metody. Byly srovnány klíčové požadavky, jako minimální věk žadatelů, specifické požadavky na zkušenosti jako velitel letadla, požadavky na navigační a noční lety, lety podle přístrojů,

možnosti využití leteckých simulátorů, teoretické znalosti a praktické zkoušky dovedností a další.

3. Výsledky

Ačkoliv národní legislativy v oblasti licencování leteckého personálu vycházejí z mezinárodních standardů ICAO, jejich konkrétní podoba se v jednotlivých jurisdikcích v mnoha ohledech liší.

Legislativní rámec Evropské unie (EASA)

V Evropské unii je hlavním právním nástrojem pro regulaci licencování leteckého personálu Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, známé jako "Part-FCL". Toto nařízení implementuje standardy ICAO Annex 1 do právního rámce EU. Poskytuje tak ucelený přehled požadavků pro členské státy EU. Letecké úřady jednotlivých států EU, jako ÚCL v České republice nebo Dopravný úřad na Slovensku, pak zajišťují implementaci těchto předpisů do národních nařízení a dohlížejí na jejich dodržování.

Legislativní rámec USA (FAA)

Ve Spojených státech amerických hlavní dozor v oblasti letectví vykonává FAA. Určuje pravidla pro výcvik a osvědčování leteckého personálu podle 14. titulu Sbírký federálních předpisů (14 CFR), především v sekcích 61, 63, 65, 67 a 68. Americký systém se od mezinárodních standardů ICAO odchyly výrazněji než evropské předpisy. FAA je ale velmi transparentní a jakékoli odchylky od standardů ICAO uvádí na svých veřejně dostupných webových stránkách k nalezení pod názvem *GEN 1.7 Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures*.

Legislativní rámec Kanady (TC)

V Kanadě reguluje licencování leteckého personálu Transport Canada prostřednictvím *Canadian Aviation Regulations (CARs)*, přičemž zásadní je *Part IV – Personnel Licensing and Training*. U kanadského systému můžeme pozorovat kombinaci prvků jak evropského, tak amerického přístupu k licencování leteckého personálu, ačkoliv oproti FAA se mnohem více snaží korespondovat s ICAO.

Porovnání požadavků pro ATPL

Minimální věk

- **EASA:** 21 let
- **FAA:** 23 let (standardně), 21 let (pro absolventy akreditovaných leteckých univerzitních programů)
- **Transport Canada:** 21 let

Předpoklady

- **EASA:** Držitel MPL nebo CPL(A) s přístrojovou kvalifikací pro vícemotorové letouny + výcvik MCC
- **FAA:** Držitel CPL s přístrojovou kvalifikací, nebo vojenské zkušenosti splňující požadavky § 61.73, nebo zahraniční ATPL/CPL s IR vydaný smluvním státem ICAO

- **Transport Canada:** Držitel CPL(A) s přístrojovou kvalifikací a osvědčením zdravotní způsobilosti 1. třídy

Celková letecká zkušenost

- **EASA:** Minimálně 1 500 hodin v letounech
- **FAA:** Minimálně 1 500 hodin
- **Transport Canada:** Minimálně 1 500 hodin, z nichž minimálně 900 hodin v letounech

Požadavky na velitele letadla (PIC)

- **EASA:**
 - 500 hodin jako PICUS, nebo
 - 250 hodin jako PIC, nebo
 - 250 hodin (včetně alespoň 70 hodin jako PIC a zbytek jako PICUS)
- **FAA:** 250 hodin jako PIC nebo jako druhý pilot vykonávající povinnosti PIC pod dohledem
- **Transport Canada:** 250 hodin jako PIC v letounech, z toho max. 100 hodin může být jako PICUS

Navigační lety

- **EASA:** 200 hodin, z toho alespoň 100 hodin jako PIC nebo PICUS
- **FAA:** 500 hodin celkem, z toho 100 hodin jako součást požadavku na PIC
- **Transport Canada:** 100 hodin jako PIC (včetně min. 25 hodin v noci) + dalších 100 hodin jako PIC nebo 200 hodin jako druhý pilot nebo jejich kombinace

Přístrojové lety

- **EASA:** 75 hodin, z toho max. 30 hodin získaných v leteckých simulátorech
- **FAA:** 75 hodin (ve skutečných nebo simulovaných podmínkách), běžně max. 25 hodin na simulátoru, až 50 hodin na simulátoru v certifikovaném středisku
- **Transport Canada:** 75 hodin, z toho max. 25 hodin na pozemních trenažérech a max. 35 hodin ve vrtulnících

Noční lety

- **EASA:** 100 hodin jako PIC nebo druhý pilot
- **FAA:** 100 hodin celkem, možnost alternativního zápočtu za noční vzlety a přistání
- **Transport Canada:** 100 hodin, z toho min. 30 hodin v letounech

Teoretické zkoušky

- **EASA:** 14 předmětů (právní předpisy, znalosti o letadle, hmotnost a vyvážení, výkonnost, plánování letu, lidský faktor, meteorologie, navigace, provozní postupy, letové zásady, komunikace)
- **FAA:** 14 oblastí podobných EASA, včetně CRM a specifických požadavků pro vícemotorové letouny
- **Transport Canada:** Tři zkoušky - SAMRA, SARON a INRAT (pokrývající meteorologii, navigaci, plánování letu, legislativu, provoz letadel a přístrojové létání)

Zkouška dovednosti

- **EASA:** Ve vícepilotním letounu podle IFR, prokazující schopnost provádět postupy a manévry ve funkci PIC
- **FAA:** Praktická zkouška v oblastech podle § 61.157(e)
- **Transport Canada:** Na vícemotorovém letounu bez centrálního tahu, vybaveném pro IFR lety v řízeném vzdušném prostoru, v období 12 měsíců před žádostí

Specifické rozdíly a unikátní požadavky

- **EASA**
 - Výrazný důraz na výcvik součinnosti vícečlenné posádky (MCC)
- **FAA**
 - Požadavek na "dobrý morální charakter" žadatele
 - Možnost získání ATPL ve věku 21 let pro absolventy akreditovaných programů
 - Specifické alternativní způsoby splnění požadavků na nálet hodin
 - Výrazné odchylky od ICAO standardů, zejména v oblasti záznamu letových hodin druhého pilota
 - Specifické podmínky a odchylky pro vydávání zdravotního osvědčení, hlavně pro piloty ve funkci druhého pilota
- **Transport Canada**
 - Tři specifické teoretické zkoušky (SAMRA, SARON, INRAT)
 - Možnost započtení až 50 hodin na třísých ultralehkých letounech
 - Požadavek na minimálně 900 hodin z celkových 1 500 hodin v letounech
 - Možnost započítání leteckých hodin z poměrně velké části z vrtulníků

V současné době existují mezi legislativou EU, FAA a TC značné rozdíly, přičemž zejména v oblasti licencování dopravních pilotů

by měla do budoucna existovat snaha eliminovat tyto rozdíly v oblastech, kde by taková unifikace byla efektivní a smysluplná. Obecně narůstá důraz na koncept otevřeného nebe, ale stále existuje rozpor mezi snahou o odstranění bariér na jedné straně a nejednotností letecké legislativy na straně druhé. Tento rozpor brzdí všeobecný pokrok v odvětví. Je však třeba uznat, že legislativní rozdíly často odrážejí specifika jednotlivých regionů. Dobrým příkladem je zavedení ATPL frozen v Evropě, které reaguje na tamní specifické podmínky. Vzhledem ke geografickým vlastnostem EU (kratší vzdálenosti mezi destinacemi) mají evropská piloti omezenější možnosti nalétat požadované množství hodin v počátcích své kariéry než jejich kolegové v jiných částech světa. Z analýzy vyplývá, že je nejednotnost požadavků často přehlížena a může v blízké budoucnosti vést ke sporům. Zároveň se začínají prosazovat koncepty mezinárodních leteckých společností a mezinárodních posádek v rámci aliancí leteckých dopravců. Vzniká tak otázka, jak by požadavky na tyto zaměstnance fungovaly, pokud by v každé zemi podléhali odlišným pravidlům. Která licence by byla preferována? A podle jakých kritérií by se mělo rozhodovat, která to bude? Určité regionální rozdíly v legislativě jsou však opodstatněné a reflektují specifika jednotlivých leteckých trhů a jejich historický vývoj. Místo úplné unifikace by proto mohlo být přínosnější zaměřit se na vzájemné učení a přejímání osvědčených postupů. Evropský systém může těžit z větší flexibility amerického přístupu, zatímco FAA a Transport Canada by mohly adaptovat některé prvky strukturovaného evropského výcviku. Cílem by mělo být sjednocení požadavků tam, kde je to praktické, při současném respektování regionálních specifik, která přinášejí do globálního leteckého odvětví jedinečné silné stránky.

Tato situace vytváří několik zásadních překážek pro letecký personál, který se rozhodne působit v jiné letecké legislativě:

a) Omezená mobilita leteckého personálu:

Pokud piloti chtějí působit v jiných jurisdikcích, musejí absolvovat zdoluhavý proces uznání jejich letecké způsobilosti, buď pomocí konverze či validace licence. Kromě licence samotné musejí také projít zdravotním posouzením podle místních požadavků, což znamená získání nového zdravotního osvědčení.

b) Nerovné podmínky pro piloty v různých regionech světa:

Určité legislativní odchylky mohou zvýhodňovat piloty z určitých regionů v přístupu k mezinárodnímu pracovnímu trhu.

c) Neefektivita v globálním leteckém průmyslu:

Letecké společnosti operující mezinárodně se musí orientovat v odlišných pravidlech různých jurisdikcí, což zvyšuje administrativní zátěž a náklady.

V této kapitole je navržena možná změna Evropské legislativy se zaměřením na praktičnost. Zaměřuje se především na oblasti, kde by mohla být evropská cesta benevolentnější v uznávání určitých leteckých hodin a zároveň jasnější a jednotnější. Úprava evropské legislativy v oblasti licencování leteckého personálu se zaměřením na ATPL by mohla přinést několik významných výhod:

- a) Zefektivnění procesu uznávání licencí ze třetích zemí, především z USA a Kanady, kde jsou standardy bezpečnosti a výcviku srovnatelné s evropskými.
- b) Zavedení alternativních způsobů zápočtu letové doby podle vzoru FAA a Transport Canada, což by usnadnilo splnění požadavků, které jsou v současném systému EASA obtížně dosažitelné.
- c) Rozšíření možností započítávání zkušeností z jiných kategorií letadel, podobně jako to umožňují systémy FAA a Transport Canada.
- d) Umožněním většího zápočtu hodin na leteckých simulátorech, specificky třídy FFS(Full Flight Simulator), které co nejdříve replikují reálné letové podmínky a scénáře, čímž by se zvýšila efektivita výcviku při zachování vysokých bezpečnostních standardů.
- e) Větší soulad teoretických zkoušek s cílem vytvořit jednotnější přístup k testování znalostí potřebných pro ATPL, což by usnadnilo mezinárodní mobilitu pilotů.
- f) Postupný vývoj směrem k jednoduššímu vzájemnému uznávání kvalifikací mezi hlavními leteckými jurisdikcemi.

Zjednodušení procesu konverze licencí ze třetích zemí

Piloti, kteří si přejí konvertovat své letecké licence na licence EASA, často musejí podstoupit zdoluhavý a administrativně náročný proces. V případě odlišných legislativních požadavků musí dodatečně splnit specifické požadavky EASA, například dolézat určité typy letových hodin, které v domovské jurisdikci mohli nahradit zkušenostmi z jiných kategorií letadel. Žadatelé také musí podstoupit prohlídku zdravotní způsobilosti 1. třídy provedenou autorizovaným leteckým lékařem EASA, a to i když již disponují ekvivalentním osvědčením z jiné jurisdikce. Povinností je rovněž absolvování teoretických zkoušek, často i z oblastí, které již byly předmětem testování v jejich původním systému.

V rámci zefektivnění tohoto procesu jsou navrženy následující úpravy:

- Vytvoření standardizovaného elektronického systému EASA pro podávání žádostí o konverzi licencí, který by zjednodušil a urychlil zpracování dokumentace.
- Zavedení systému částečného uznávání teoretických zkoušek na základě analýzy ekvivalence sylabů mezi EASA, FAA a Transport Canada, což by omezilo potřebu opakovaného testování již prokázaných znalostí.

Alternativní způsoby zápočtu letových hodin

V rámci EASA existuje v současné době několik možností započtení letových zkušeností z jiných kategorií letadel, ale ve srovnání s jinými jurisdikcemi jsou tyto možnosti prakticky méně flexibilní. EASA umožňuje započíst z TMG (motorový kluzák) nebo kluzáků maximálně 30 hodin jako PIC a teoreticky až 50 % celkových požadavků z vrtulníků, ovšem v praxi je tento zápočet

omezen dalšími specifickými požadavky na letovou dobu v letounech. Transport Canada nabízí v tomto ohledu praktičtější přístup, když z celkových 1500 požadovaných hodin vyžaduje na letounech pouze 900 hodin. To poskytuje pilotům jasně definovaný prostor pro započtení letové zkušenosti z jiných kategorií. Konkrétně mohou započítat až 50 hodin z kluzáků, 50 hodin z tříosých ultralehkých letadel a také mají jasná pravidla pro započítání zkušeností z vrtulníků - například až 35 hodin z vrtulníků do požadavku 75 hodin přístrojové doby. FAA umožňuje alternativní zápočet zkušeností palubních inženýrů. Za každé 3 hodiny v této pozici si pilot může zapsat jednu hodinu, a to až do výše 500 hodin. EASA také umožňuje držitelům průkazu palubního inženýra započíst 50 % jejich doby, ale pouze do maximální výše 250 hodin.

Navrhovaným řešením je rozšířit a zpřehlednit možnosti uznávání alternativních letových zkušeností v rámci EASA, konkrétně:

- Zvýšit limit pro započtení zkušeností z kluzáků a TMG z 30 na 50 hodin, což by odpovídalo kanadskému modelu.
- Zavést konkrétní možnost započtení zkušeností z ultralehkých letadel, podobně jako v Kanadě.
- Jasněji definovat prakticky využitelné zápočty z vrtulníků, zejména pro lety podle přístrojů.
- Zvážit navýšení limitu pro zápočet zkušeností palubních inženýrů na úroveň podobnou FAA.

Jednotné mezinárodní teoretické zkoušky

Současný systém teoretických zkoušek se v různých jurisdikcích liší. EASA vyžaduje 14 samostatných zkoušek, Transport Canada využívá systém tří hlavních zkoušek (SAMRA, SARON, INRAT) a FAA má svůj specifický přístup. Tato rozdílnost může vytvářet překážky pro piloty přecházející mezi jednotlivými systémy.

Pro zlepšení této situace jsou navrženy tyto realistické kroky:

- Částečné uznávání teoretických zkoušek mezi EASA, FAA a Transport Canada v oblastech, kde je obsah prokazatelně ekvivalentní. Pilot by tak musel doplnit pouze zkoušky ze specifických oblastí pro danou jurisdikci (např. letecké právo).
- Postupná modernizace procesu teoretických zkoušek v rámci EASA, což by mohlo zahrnovat větší využití elektronických prostředků při zachování potřebného dohledu a bezpečnostních protokolů.

V dlouhodobém horizontu, by mohla mezinárodní letecká komunita zvážit větší sjednocení teoretických zkoušek mezi hlavními leteckými jurisdikcemi. Kompletní sjednocení a digitalizace systému teoretických zkoušek by však vyžadovala rozsáhlou mezinárodní spolupráci, změny v legislativě mnoha zemí a vyřešení otázek týkajících se suverenity jednotlivých leteckých úřadů. Navrhovaná opatření v této práci respektují současnou realitu leteckého průmyslu a nabízejí praktické kroky, které by mohly být implementovány v rozumném časovém horizontu, zatímco udržují otevřené dveře pro potenciální hlubší integraci v budoucnosti.

4. Závěr

Analýza legislativních rámců EASA, FAA a Transport Canada odhalila, že ačkoliv všechny tři jurisdikce vycházejí ze standardů ICAO, jejich implementace se v mnoha ohledech liší. Společnými prvky všech tří systémů jsou základní požadavky jako celková doba letu 1500 hodin, zkušenosti v roli velitele letadla, lety podle přístrojů a noční lety. Tyto požadavky tvoří jádro kompetencí nezbytných pro funkci dopravního pilota. Zásadní rozdíly byly identifikovány v několika oblastech. FAA nabízí flexibilnější možnosti zápočtu letových hodin, Transport Canada používá zjednodušený systém teoretických zkoušek a EASA klade větší důraz na strukturovaný výcvik vícečlenné posádky. Významné rozdíly existují také v uznávání zkušeností z jiných kategorií letadel, kde evropský systém nabízí menší flexibilitu než jeho severoamerické protějšky.

V současném globalizovaném leteckém prostředí, kdy narůstá koncept otevřeného nebe a plně fungují mezinárodní aliance leteckých dopravců, představuje nejednotnost požadavků potenciální zdroj problémů. Piloti přecházející mezi jurisdikcemi čelí zdoluhavým procesům konverze licencí, nutnosti opakovat již absolvované zkoušky a dalším administrativním překážkám.

Na základě provedené analýzy bylo navrženo několik praktických úprav evropské legislativy:

- Zefektivnění procesu uznávání licencí ze třetích zemí prostřednictvím standardizovaného elektronického systému
- Rozšíření možností započítávání leteckých zkušeností alternativními způsoby
- Zavedení systému možnosti částečného uznávání teoretických zkoušek

Tyto změny respektují současnou realitu leteckého průmyslu a nabízejí realizovatelná řešení, která by mohla být implementována v rozumném časovém horizontu. Důležitým aspektem všech navrhovaných úprav je zachování vysokých bezpečnostních standardů.

Je třeba zdůraznit, že určité regionální rozdíly v legislativě jsou opodstatněné a reflektují specifika jednotlivých regulačních rámců. Příkladem je koncept ATPL frozen v Evropě, který reaguje na geografická specifika regionu. Místo úplné unifikace je proto přínosnější zaměřit se na vzájemné učení a přejímání osvědčených postupů mezi jednotlivými systémy.

V dlouhodobém horizontu by bylo užitečné uvažovat o větším sjednocení těchto systémů, což by usnadnilo mezinárodní mobilitu kvalifikovaného leteckého personálu a zefektivnilo globální letecký provoz. Taková unifikace by však vyžadovala rozsáhlou mezinárodní spolupráci a řešení otázek týkajících se suverenity jednotlivých leteckých úřadů.

Reference

[1] SEDLÁČKOVÁ NOVÁK, Alena. *Letecké právní normy a ochrana civilního letectva před činy protiprávného zasahování*. Vydání první. V Žilina: Žilinská univerzita v Žilina v EDIS-vydavatelství ŽU, 2013. ISBN 978-80-554-0795-1.

[2] The first U.S Federal Pilot License. Dostupné z: https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/about/history/milestones/first_pilots_license.pdf (citováno dne: 5. prosince 2024).

[3] Air Commerce Act of 1926. Dostupné z: <https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/books-online/aircommerceact1926.pdf> (citováno dne 3. ledna 2025).

[4] PRUŠA, Jiří; BRANDÝSKÝ, Martin; HLINOVSKÝ, Luboš; HORNÍK, Jiří; PAZOUREK, Michal et al. *Svět letecké dopravy*. Il., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.

[5] DIEDERIKS-VERSCHOOR, Isabella Henrietta Philepina. *An introduction to air law*. 8th rev. ed. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2006. ISBN 90-411-2458-6.

[6] Convention on International Civil Aviation - DOC 7300. Dostupné z: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx> (citováno dne 20. ledna 2025).

[7] International Civil Aviation Organization. *The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18*. Dostupné z: https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf (citováno dne 10. února 2025).

[8] ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Předpis L1 – O způsobilosti leteckého personálu civilního letectví*. Praha: Úřad pro civilní letectví, 2013. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-1/index.htm> (citováno dne 16. března 2025).

[9] ČESKÁ REPUBLIKA. *Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů*. Sbíрка zákonů České republiky, 1997, částka 16

[10] International Civil Aviation Organization. *Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation: Personnel Licensing*. Dostupné z: <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>, část 2.6.2.1 (citováno dne 18. března 2025)

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1139> (citováno dne 21. března 2025)

[12] Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32011R1178> (citováno dne 23. března 2025)

[13] Úmluva č. 35/1924 Sb., o úpravě letectví. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/3515/1/2/umluva-c-35-1924-sb-o-uprave-letectvi/umluva-c-35-1924-sb-o-uprave-letectvi> (citováno dne 25. března 2025)

[14] Canadian Aviation Regulations (SOR/96-433). Dostupné z: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/acts->

regulations/list-regulations/canadian-aviation-regulations-sor-96-433 (citováno dne 25. března 2025)

[15] Convention on International Civil Aviation (Doc 7300). Dostupné z: <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (citováno dne 26. března 2025)

[16] Canadian Aviation Regulations (SOR/96-433), Section 401.34. Dostupné z: <https://lois-laws.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-433/FullText.html#s-401.34> (citováno dne 1. dubna 2025)

[17] MARTÍNEK, Karel. Příloha 1: Převážní práva a letecké svobody. České vysoké učení technické v Praze, 2017. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/bitstream/handle/10467/73999/F6-DP-2017-Martinek-Karel-priloha-Priloha-1-Prepravni-prava-a-letecke-svobody.pdf?sequence=-1&isAllowed=y> (citováno dne 1. dubna 2025)

[18] European Commission. Bilateral agreements on civil aviation safety. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-safety/aviation-safety-and-international-cooperation/bilateral-agreements-civil-aviation-safety_en (citováno dne 2. dubna 2025)

[19] Transport Canada. Standard 421 - Flight Crew Permits, Licences and Ratings. Canadian Aviation Regulations (CARs), Section 421.11. Dostupné z: https://tc.canada.ca/en/corporate-services/acts-regulations/list-regulations/canadian-aviation-regulations-sor-96-433/standards/standard-421-flight-crew-permits-licences-ratings-canadian-aviation-regulations-cars#421_11 (citováno dne 5. dubna 2025)

[20] Zákon č. 143/1998 Z. z., o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Dostupné z: <https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/1998/143/> (citováno dne 5. dubna 2025)

[21] European Union Aviation Safety Agency. Organizační struktura agentury. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/cs/the-agency/agency-organisation-structure> (citováno dne 8. dubna 2025)

[22] Federal Aviation Administration. About FAA. Dostupné z: <https://www.faa.gov/about> (citováno dne 8. dubna 2025)

[23] NAV CANADA. About Us. Dostupné z: <https://www.navcanada.ca/en/corporate/about-us.aspx> (citováno dne 8. dubna 2025)

[24] Federal Aviation Administration. Who We Are: Offices & Locations. Dostupné z: https://www.faa.gov/jobs/who_we_are/offices_locations (citováno dne 8. dubna 2025)

[25] Transport Canada. About Transport Canada – Corporate Information. Dostupné z: <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/about-transport-canada-corporate-information> (citováno dne 10. dubna 2025)

[26] Legal Information Institute. 14 CFR Part 61, Subpart G - Airline Transport Pilots. Cornell Law School. Dostupné z:

<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/part-61/subpart-G> (citováno dne 19. dubna 2025)

[27] Federal Aviation Administration. Aeronautical Information Publication (AIP), Part 1: GEN, Section 1.7. Dostupné z: https://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/aip_html/part1_gen_section_1.7.html (citováno dne 19. dubna 2025)

[28] Legal Information Institute. 14 CFR Chapter I, Subchapter D - Airmen. Cornell Law School. Dostupné z: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/chapter-1/subchapter-D> (citováno dne 19. dubna 2025)

[29] ICAO. Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation - Personnel Licensing (12th Edition). International Civil Aviation Organization. (citováno dne: 5. února 2025)