

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 245/2014**z dnia 13 marca 2014 r.****zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 5 i 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾ ustanawia wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym.
- (2) Niektóre państwa członkowskie uznały, że niektóre wymagania zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 nakładają niepotrzebne i nieproporcjonalne obciążenia administracyjne lub ekonomiczne na te państwa lub na zainteresowane podmioty, i wystąpiły z wnioskiem o przyznanie odstępstw od niektórych wymagań zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (3) Wnioski o odstępstwa zostały przeanalizowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, czego efektem było skierowane do Komisji zalecenie dotyczące przyjęcia niektórych odstępstw.
- (4) W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 znaleziono również szereg błędów redakcyjnych, które w niezamierzony sposób spowodowały trudności z jego wdrożeniem.
- (5) W związku z tym należy zmienić obowiązujące wymagania w celu wprowadzenia odstępstw, które wpłyną wyraźnie na jasność przepisów, oraz w celu skorygowania błędów redakcyjnych.
- (6) Ponadto w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 zawarto wymagania dotyczące szkoleń i kontroli w zakresie lotów według wskazań przyrządów (IR). Ponieważ te wymagania dotyczące IR zostały oparte na poprzednich wymaganiach JAR-FCL, uznano, że należy dokonać ich przeglądu.

- (7) W związku z tym należy wprowadzić dodatkowe wymagania dotyczące kwalifikacji do lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów i szczególne wymagania dotyczące lotów chmurowych na szybowcach.
- (8) Aby zapewnić – na potrzeby uzyskania tych uprawnień – możliwość uwzględnienia szkoleń według wskazań przyrządów zaliczonych przed datą rozpoczęcia obowiązywania niniejszego rozporządzenia lub doświadczenia w lotach według wskazań przyrządów zdobytego przed tą datą, należy określić warunki uznawania tego rodzaju zaliczonych szkoleń lub zdobytego doświadczenia.
- (9) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zaliczania doświadczenia w lotach według wskazań przyrządów zdobytego przez posiadacza licencji wydanej przez państwo trzecie, jeżeli może zostać zapewniony poziom bezpieczeństwa odpowiadający poziomowi bezpieczeństwa określonego w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008. Należy również określić warunki uznawania takiego doświadczenia.
- (10) Aby zapewnić płynne przejście oraz zagwarantować wysoki, ujednolicony poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie szkolenia pilotów. W związku z tym w niniejszym zestawie przepisów należy uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz opracowane już wymagania zawarte w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, jak również istniejące przepisy krajowe dotyczące szczególnych warunków krajowych, uwzględniając przy tym szczególne potrzeby pilotów lotnictwa ogólnego w Europie.
- (11) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (12) Państwa członkowskie, które ustanowiły krajowy system zezwalający pilotom na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) na podstawie uprawnień ograniczonych do krajowej przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego i które mogą przedstawić dowody, że system ten jest bezpieczny i że istnieją szczególne potrzeby lokalne, powinny w dalszym ciągu mieć możliwość wydawania takich zezwoleń przez ograniczony okres, z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków.

⁽¹⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.⁽²⁾ Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1.

- (13) Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012⁽¹⁾ zezwala na wykonywanie niektórych lotów, takich jak loty, w których kosztach partycypują osoby fizyczne, i loty zapoznawcze, zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do niezarobkowych operacji nieskomplikowanych statków powietrznych. Istnieje więc potrzeba zapewnienia spójności uprawnień pilotów ustanowionych w rozporządzeniu (UE) 1178/2011 z tym podejściem.
- (14) Należy zatem zezwolić posiadaczom licencji PPL, SPL, BPL lub LAPL na wykonywanie lotów należących do tych kategorii określonych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (16) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) artykuł 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich pilotom

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 8 niniejszego rozporządzenia, piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) oraz art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą stosować się do wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w załącznikach I i IV do niniejszego rozporządzenia.

2. Niezależnie od uprawnień posiadaczy licencji określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, posiadacze licencji pilota wydanych zgodnie z podczęścią B lub C załącznika I do niniejszego rozporządzenia mogą wykonywać loty, o których mowa w art. 6 ust. 4a rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązku spełnienia wszelkich dodatkowych wymagań dotyczących przewozu pasażerów lub prowadzenia operacji zarobkowych określonych w podczęściach B lub C załącznika I do niniejszego rozporządzenia.”;

- 2) w art. 4 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Do dnia 8 kwietnia 2019 r. państwo członkowskie może wydawać pilotom zezwolenia z określonymi ograniczonymi uprawnieniami do pilotowania samolotów według

wskazań przyrządów, zanim spełnią oni wszystkie wymagania konieczne do wydania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z zastrzeżeniem następujących warunków:

- a) państwo członkowskie może wydawać takie zezwolenia tylko wtedy, gdy jest to uzasadnione szczególną lokalną potrzebą, która nie może zostać spełniona w oparciu o uprawnienia wydane na podstawie niniejszego rozporządzenia;
- b) zakres uprawnień przyznanych w ramach zezwolenia jest oparty na ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzanej przez państwo członkowskie, z uwzględnieniem zakresu niezbędnych szkoleń, które pilot musi odbyć w celu uzyskania odpowiedniego poziomu kompetencji;
- c) uprawnienia przyznane w ramach zezwolenia są ograniczone do przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego lub jej części;
- d) zezwolenie wydaje się kandydatom, którzy ukończyli odpowiednie szkolenie prowadzone przez wykwalifikowanych instruktorów i którzy wykazali się wymaganymi kompetencjami przed wykwalifikowanym egzaminatorem, zgodnie z ustaleniami danego państwa członkowskiego;
- e) państwo członkowskie przekazuje Komisji, EASA i pozostałym państwom członkowskim szczegółowe informacje na temat przedmiotowego zezwolenia, wraz z uzasadnieniem i oceną ryzyka w zakresie bezpieczeństwa;
- f) państwo członkowskie monitoruje działania związane z zezwoleniem w celu zapewnienia możliwego do zaakceptowania poziomu bezpieczeństwa oraz podejmuje stosowne działania w przypadku stwierdzenia podwyższonego ryzyka lub jakichkolwiek zagrożeń bezpieczeństwa;
- g) państwo członkowskie dokonuje przeglądu kwestii bezpieczeństwa związanych z realizacją zezwolenia oraz do dnia 8 kwietnia 2017 r. przedstawia Komisji sprawozdanie na ten temat.”;

- 3) art. 12 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów rozporządzenia w odniesieniu do pilotów posiadających licencje i odpowiednie orzeczenia lekarskie wydane przez państwo trzecie uczestniczące w niezarobkowej eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, do dnia 8 kwietnia 2015 r.”;

- 4) załączniki I, II, III i VI zmienia się zgodnie z załącznikami do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł FCL.015 otrzymuje brzmienie:

„FCL.015 Wnioskowanie o wydanie licencji, uprawnień i certyfikatów oraz ich wydawanie, przedłużanie i wznowianie”;

- 2) część FCL.020 otrzymuje brzmienie:

„FCL.020 Uczeń-pilot

- a) Uczeń-pilot nie może wykonywać samodzielnych lotów, chyba że został do tego upoważniony przez instruktora lotniczego i jest przez niego nadzorowany.

- b) Przed odbyciem swojego pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi mieć ukończone co najmniej:

- 1) w przypadku samolotów, śmigłowców i sterowców: 16 lat;
- 2) w przypadku szybowców i balonów: 14 lat.”;

- 3) w części FCL.025 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„FCL.025 Egzamin z wiedzy teoretycznej poprzedzające wydanie licencji i uprawnień”;

- b) w lit. a) pkt 1) i 2) otrzymują brzmienie:

„1) Osoby wnioskujące o określoną licencję lub uprawnienie muszą zdać cały zestaw egzaminów z wiedzy teoretycznej w jednym państwie członkowskim.

2) Osoby wnioskujące przystępują do egzaminu z wiedzy teoretycznej tylko po uzyskaniu zaświadczenia zatwierdzonego ośrodka szkolenia (ATO – Approved Training Organisation) odpowiedzialnego za ich szkolenie, co następuje po zadowalającym ukończeniu odpowiednich elementów kursu szkoleniowego z zakresu wiedzy teoretycznej.”;

- c) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) Osoba wnioskująca zalicza dany test z wiedzy teoretycznej, jeżeli uzyska co najmniej 75 % punktów możliwych do zdobycia w tym teście. Nie przyznaje się punktów karnych.”;

- (ii) pkt 3 oraz drugi akapit lit. b) otrzymują brzmienie:

„3) Jeżeli osoba wnioskująca nie zaliczy jednego z testów z wiedzy teoretycznej w 4 podejściach, bądź jeżeli nie zaliczy wszystkich testów w ciągu 6 sesji lub w okresie, o którym mowa w ust. 2, musi ona ponownie przystąpić do całego zestawu testów egzaminacyjnych.

Przed ponownym przystąpieniem do egzaminów z wiedzy teoretycznej osoba wnioskująca musi przejść dodatkowe szkolenie w ATO. Poziom i zakres potrzebnego szkolenia jest ustalany przez ATO w oparciu o potrzeby osoby wnioskującej.”;

- d) w lit. c) pkt 1) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) w przypadku wydania licencji pilota zawodowego, uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR – Instrument Rating) lub uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR – En-route Instrument Rating) przez okres 36 miesięcy”;

- 4) w części FCL.035 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pkt 1) i pkt 2) zdanie pierwsze otrzymują brzmienie:

„1) O ile pozostałe przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, czas lotu zaliczany do licencji, uprawnień lub certyfikatu musi być wykonany na tej samej kategorii statku powietrznego co kategoria we wniosku o wydanie licencji, uprawnień lub certyfikatu.

2) Pilot dowódca lub pilot podczas szkolenia.”;

- (ii) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) Czas lotu w charakterze drugiego pilota lub PICUS. O ile pozostałe przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, posiadacz licencji pilota, pełniący funkcję drugiego pilota lub PICUS, jest uprawniony do zaliczenia całego czasu lotu wykonanego jako drugi pilot na poczet całkowitego czasu lotu wymaganego do uzyskania wyższego stopnia licencji pilota.”;

b) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) Osobie wnioskującej, która zdała egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję pilota liniowego, zalicza się wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej dla licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota turystycznego, licencji pilota zawodowego oraz, z wyjątkiem śmigłowców, uprawnienia IR oraz EIR na tę samą kategorię statków powietrznych.”;

(ii) dodaje się pkt 5) w brzmieniu:

„5) Niezależnie od lit. b) pkt 3), posiadacz uprawnienia IR(A), który ukończył szkolenie modułowe IR(A) oparte na posiadanych kompetencjach, lub posiadacz uprawnienia EIR, uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymagań dotyczących szkolenia i egzaminu z wiedzy teoretycznej dla uprawnienia IR na inną kategorię statków powietrznych, tylko jeżeli zaliczył on szkolenie i egzamin z wiedzy teoretycznej dla części kursu dotyczącej IFR zgodnie z wymaganiami zawartymi w FCL.720.A. lit. b) pkt 2) ppkt (i).”;

5) w części FCL.055 wprowadza się następujące zmiany:

a) część wprowadzająca w lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Szczególne wymagania dla posiadaczy uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR) lub uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR). Bez uszczerbku dla powyższych ustępów, posiadacze uprawnienia IR lub EIR muszą wykazać się umiejętnością używania języka angielskiego na poziomie pozwalającym im.”;

b) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Wykazanie się biegłością językową oraz umiejętnością używania języka angielskiego w przypadku posiadaczy uprawnienia IR lub EIR odbywa się przy użyciu metody oceny ustalonej przez właściwy organ.”;

6) w części FCL.060 lit. b) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) jako drugi pilot zastępujący podczas przelotu, jeżeli:

(i) nie spełnił wymagań podanych w lit. b) pkt 1; lub

(ii) w ciągu 90 ostatnich dni nie wykonał co najmniej 3 lotów po trasie jako pilot zastępujący podczas przelotu na tym samym typie lub klasie statku powietrznego; lub

(iii) nie przechodził bieżącej praktyki ani szkoleń odświeżających na FFS w odstępach nieprzekraczających 90 dni. Szkolenie odświeżające może być łączone ze szkoleniem odświeżającym u operatora określonym w stosownych wymaganiach części ORO.”;

7) w części FCL.105.A lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Posiadaczowi licencji LAPL(A) wolno przewozić pasażerów dopiero, gdy po wydaniu licencji wykona 10 godzin czasu lotu jako pilot dowódca samolotów lub motoszybowców turystycznych.”;

8) w części FCL.105.S lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Posiadaczowi licencji LAPL(S) wolno przewozić pasażerów dopiero, gdy po wydaniu licencji wykona 10 godzin czasu lotu lub 30 startów jako pilot dowódca szybowców lub szybowców z napędem.”;

9) część FCL.105.B otrzymuje brzmienie:

„FCL.105.B LAPL(B) — uprawnienia

Posiadacz licencji balonowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy balonów na ogrzane powietrze lub sterowców na ogrzane powietrze o maksymalnej pojemności powłoki 3 400 m³, bądź balonów gazowych o maksymalnej pojemności powłoki 1 260 m³, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie statku powietrznego nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.”;

10) w części FCL.110.B tytuł otrzymuje brzmienie:

„FCL.110.B LAPL(B) — wymagane doświadczenie i zaliczenia”;

11) w części FCL.235 lit. c) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Niezaliczenie więcej niż jednej sekcji powoduje niezaliczenie całego egzaminu.”;

12) w części FCL.205.A lit. b) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) szkolenie oraz za testowanie i sprawdzanie uprawnień i certyfikatów wpisanych do tej licencji.”;

13) w części FCL.205.H lit. b) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) szkolenie oraz za testowanie i sprawdzanie uprawnień i certyfikatów wpisanych do tej licencji.”;

14) w części FCL.205.As lit. b) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) szkolenie oraz za testowanie i sprawdzanie uprawnień i certyfikatów wpisanych do tej licencji.”;

15) w części FCL.205.S lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Niezależnie od przepisów lit. b) pkt 2, posiadacz licencji SPL z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:

- 1) prowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji LAPL(S) lub SPL;
- 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie powyższych licencji;
- 3) szkolenie oraz za testowanie i sprawdzanie uprawnień i certyfikatów wpisanych do tych licencji.”;

16) w części FCL.205.B wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Posiadacz licencji BPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy balonów.”;

b) w lit. c) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) szkolenie oraz za testowanie i sprawdzanie uprawnień i certyfikatów wpisanych do tych licencji.”;

17) w części FCL.230.B lit. a) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) 1 lotu szkolnego z instruktorem na balonie odpowiedniej klasy i należącego do największej grupy, w odniesieniu do której ma uprawnienia.”;

18) w części FCL.510.A lit. c) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) Posiadacz licencji mechanika pokładowego wydanej zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi uzyskuje zaliczenie 50 % czasu spędzonego w charakterze mechanika pokładowego, do maksymalnej liczby 250 godzin. Wspomniane 250 godzin może zostać zaliczone na poczet 1 500 godzin wymaganych zgodnie z lit. b) oraz 500 godzin wymaganych zgodnie z lit. b) pkt 1), pod warunkiem że całkowite zaliczenie na poczet obydwu tych wymagań nie przekracza ogółem 250 godzin.”;

19) część FCL.600 otrzymuje brzmienie:

„FCL.600 IR – Przepisy ogólne

Z wyjątkiem przypadków określonych w FCL.825, operacje wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) na samolotach, śmigłowcach, sterowcach lub pionowzłotach mogą być wykonywane tylko przez tych posiadaczy licencji PPL, CPL, MPL oraz ATPL, którzy posiadają uprawnienie IR odpowiednie dla danej kategorii statku powietrznego bądź zaliczają egzamin praktyczny lub realizują szkolenie z instruktorem.”;

20) w części FCL.610 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) pkt 1) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) uprawnienia do wykonywania lotów nocnych zgodnie z FCL.810, jeżeli uprawnienia IR będą wykorzystywane w nocy, lub”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„(b) musi wykonać co najmniej 50 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy samolotu, motoszybowca turystycznego, śmigłowca lub sterowca, z czego co najmniej 10 godzin lub, w przypadku sterowców, 20 godzin na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.”;

21) w części FCL.615 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Egzamin. Kandydat musi wykazać, że posiada wiedzę teoretyczną na odpowiednim poziomie dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:

- prawo lotnicze,
- ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,
- planowanie i monitorowanie lotu,
- człowiek – możliwości i ograniczenia,
- meteorologia,
- radionawigacja,
- łączność IFR.”;

22) w części FCL.625.H lit. a) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) jeżeli nie towarzyszy temu przedłużenie ważności uprawnienia na typ, musi zaliczyć, na odpowiednim typie śmigłowca, tylko sekcję 5 oraz odpowiednie części sekcji 1 kontroli umiejętności przewidzianej w dodatku 9 do niniejszej części. W takim przypadku można skorzystać z urządzeń FTD 2/3 lub symulatora FFS odpowiedniego typu śmigłowca, jednakże przynajmniej każda co druga kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności IR(H) w takich warunkach musi być przeprowadzana na śmigłowcu.”;

23) w części FCL.710 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Jeżeli na danym wariantcie statku powietrznego nie wykonywano lotów w okresie 2 lat po ukończeniu szkolenia w różnicach, do utrzymania uprawnień wymagane jest dalsze szkolenie w różnicach lub kontrola umiejętności na tym wariantcie; nie dotyczy to typów lub wariantów objętych uprawnieniami na klasę jednosilnikowych tłokowych statków powietrznych i motoszybowców turystycznych.”;

24) w części FCL.725 lit. b) pkt 4) otrzymuje brzmienie:

„4) W przypadku samolotów z załogą jednoosobową sklasyfikowanych jako samoloty o wysokich osiągnięciach, egzamin ma formę pisemną i składa się z co najmniej 100 pytań wielokrotnego wyboru w równy sposób obejmujących przedmioty z programu szkolenia.”;

25) w części FCL.720.A lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Niezależnie od przepisów lit. d), państwo członkowskie może wydać uprawnienie na typ z uprawnieniami ograniczonymi dotyczące samolotów z załogą wieloosobową, umożliwiające jego posiadaczowi wykonywanie czynności drugiego pilota zastępującego podczas przelotu powyżej poziomu lotu 200, pod warunkiem że dwóch innych członków załogi posiada uprawnienie na typ zgodnie z lit. d).”;

26) w części FCL.740.A lit. a) pkt 4) otrzymuje brzmienie:

„4) Przedłużenie ważności uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR) lub ważności uprawnienia IR(A), jeżeli pilot takowe posiada, można połączyć z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę lub typ.”;

27) w części FCL.735.As lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej (MCC) musi składać się z co najmniej:

- 1) 12 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń; oraz
- 2) 5 godzin szkolenia praktycznego MCC.

Podczas szkolenia używa się urządzenia FNPT II lub III kwalifikowanego dla MCC, urządzenia FTD 2/3 lub symulatora FFS.”;

28) w części FCL.810 lit. a) pkt 1) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1) Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji LAPL, SPL lub PPL na samoloty, motoszybowce turystyczne lub sterowce w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie to musi obejmować:”;

b) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) co najmniej 5 godzin czasu lotu na statku powietrznym odpowiedniej kategorii w nocy, w tym co najmniej 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego z co najmniej jednym lotem nawigacyjnym z instruktorem na odległość co najmniej 50 km (27 NM), a także 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem.”;

29) dodaje się nowe części FCL.825 i FCL.830 w brzmieniu:

„FCL.825 Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR)

a) Uprawnienia i warunki

- (1) Posiadacz uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR) może wykonywać loty IFR w dzień w fazie przelotowej na samolocie, dla którego posiada on uprawnienie na klasę lub typ. Uprawnienie to można rozszerzyć na wykonywanie lotów IFR nocą w fazie przelotowej, jeżeli pilot posiada uprawnienie do wykonywania lotów nocnych zgodnie z FCL.810.
- 2) Posiadacz uprawnienia EIR rozpoczyna lub kontynuuje lot, podczas którego zamierza skorzystać z przysługujących mu uprawnień, tylko jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują na to, że:
 - (i) warunki pogodowe podczas odlotu pozwalają na wykonanie segmentu lotu od startu do planowanego przejścia z VFR do IFR zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR); oraz
 - (ii) warunki pogodowe na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie przylotu pozwalać na wykonanie segmentu lotu od przejścia z IFR do VFR do lądowania zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR).

b) Warunki wstępne. Osoby ubiegające się o uprawnienie EIR muszą posiadać co najmniej licencję PPL(A) oraz wykonać co najmniej 20 godzin lotu nawigacyjnego w charakterze pilota dowódcy na samolotach.

c) Szkolenia. Osoby ubiegające się o uprawnienie EIR muszą odbyć w zatwierdzonym ośrodku szkolenia w okresie 36 miesięcy:

- 1) co najmniej 80 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej zgodnie z FCL.615; oraz
- 2) szkolenie w locie według wskazań przyrządów, podczas którego:
 - (i) szkolenie w locie do uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe obejmuje co najmniej 15 godzin lotu szkolnego według wskazań przyrządów; oraz
 - (ii) szkolenie w locie do uprawnienia EIR na samoloty wielosilnikowe obejmuje co najmniej 16 godzin lotu szkolnego według wskazań przyrządów, z czego co najmniej 4 godziny na samolotach wielosilnikowych.

d) Wiedza teoretyczna. Przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego osoba ubiegająca się o uprawnienie EIR musi wykazać, że posiada wiedzę teoretyczną z zakresu tematów, o których mowa w FCL.615 lit. b), na poziomie odpowiednim dla nadawanych uprawnień.

e) Egzamin praktyczny. Po ukończeniu szkolenia osoba ubiegająca się o uprawnienie zdaje egzamin praktyczny w samolocie w obecności egzaminatora IRE. W przypadku uprawnienia EIR na samoloty wielosilnikowe egzamin praktyczny należy wykonać na samolocie wielosilnikowym. W przypadku uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe egzamin praktyczny odbywa się w samolocie jednosilnikowym.

f) W drodze odstępstwa od lit. c) i d), posiadacz uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe, który posiada również uprawnienie na klasę lub typ samolotu wielosilnikowego i który pragnie uzyskać po raz pierwszy uprawnienie EIR na samoloty wielosilnikowe, musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia obejmujące co najmniej 2 godziny lotu szkolnego według wskazań przyrządów w fazie przelotowej w samolocie wielosilnikowym oraz zdać egzamin praktyczny, o którym mowa w lit. e).

g) Ważność oraz przedłużenie i wznowienie ważności uprawnień

- 1) Uprawnienie EIR jest ważne przez 1 rok.
- 2) Osoby ubiegające się o przedłużenie ważności uprawnienia EIR muszą:
 - (i) zaliczyć kontrolę umiejętności w samolocie w ciągu 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających termin upływu ważności uprawnienia; lub
 - (ii) w ciągu 12 miesięcy poprzedzających termin upływu ważności uprawnienia, zaliczyć 6 godzin lotu IFR w charakterze pilota dowódcy i odbyć co najmniej 1 godzinę lotu szkolnego z instruktorem posiadającym uprawnienia do prowadzenia szkoleń na IR(A) lub EIR.
- 3) W ramach każdego co drugiego przedłużenia ważności uprawnienia posiadacz uprawnienia EIR musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z lit. g) pkt 2) ppkt (i).
- 4) W celu wznowienia ważności uprawnienia EIR, którego termin ważności upłynął, jego posiadacz musi:
 - (i) w celu osiągnięcia potrzebnego poziomu umiejętności odbyć szkolenie odświeżające prowadzone przez instruktora uprawnionego do prowadzenia szkoleń na uprawnienia IR(A) lub EIR; oraz
 - (ii) zaliczyć kontrolę umiejętności.

- 5) W przypadku nieprzedłużenia lub niewznowienia ważności uprawnienia EIR w ciągu 7 lat od ostatniego terminu ważności jego posiadacz musi również ponownie zdać egzamin z wiedzy teoretycznej na EIR zgodnie z FCL.615 lit. b).
- 6) W przypadku uprawnienia EIR na samoloty wielosilnikowe, kontrola umiejętności do przedłużenia lub wznowienia jego ważności, a także lot szkolny wymagany zgodnie z lit. g) pkt 2) ppkt (ii) odbywają się w samolocie wielosilnikowym. Jeżeli pilot posiada również uprawnienie EIR na samoloty jednosilnikowe, zaliczenie kontroli umiejętności, o której mowa wyżej, skutkuje również przedłużeniem lub wznowieniem ważności uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe.
- (h) W przypadku gdy osoba ubiegająca się o uprawnienie EIR zaliczyła czas lotu szkolnego według wskazań przyrządów z instruktorem IRI(A) lub FI(A) uprawnionym do prowadzenia szkoleń na uprawnienia IR lub EIR, odpowiednio maksymalnie 5 lub 6 godzin tego czasu można zaliczyć na poczet godzin wymaganych w lit. c) pkt 2) ppkt (i) i (ii). Zaliczenie to nie dotyczy 4 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów na samolotach wielosilnikowych wymaganych zgodnie z lit. c) pkt 2) ppkt (ii).
- 1) W celu określenia liczby godzin do zaliczenia oraz ustalenia potrzeb szkoleniowych kandydat przechodzi ocenę wstępną w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
- 2) Ukończenie szkolenia w locie według wskazań przyrządów prowadzonego przez instruktora IRI(A) lub FI(A) jest dokumentowane w specjalnym dzienniku szkoleniowym i potwierdzane podpisem instruktora.
- (i) Osoby ubiegające się o uprawnienie EIR posiadające licencję PPL lub CPL zgodną z częścią FCL oraz ważne uprawnienie IR(A) nadane przez kraj trzeci zgodnie z wymogami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej mogą uzyskać pełne zaliczenie wymogów szkoleniowych, o których mowa w lit. c). Aby uzyskać uprawnienie EIR, osoba ubiegająca się musi:
- 1) zdać egzamin praktyczny na uprawnienie EIR;
- 2) w drodze odstępstwa od lit. d) wykazać przed egzaminatorem podczas egzaminu praktycznego, że zdobyła odpowiednią wiedzę teoretyczną z zakresu prawa lotniczego, meteorologii oraz planowania i wykonania lotu (IR);
- 3) posiadać minimalne doświadczenie co najmniej 25 godzin lotu IFR samolotem w charakterze pilota dowódcy.”

„FCL.830 Uprawnienie do wykonywania lotów chmurowych na szybowcach

- a) Posiadacze licencji pilota z uprawnieniami do wykonywania lotów na szybowcach użytkują szybowce lub motoszybowce, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, w chmurach, tylko jeżeli posiadają uprawnienie do wykonywania lotów chmurowych na szybowcach.
- b) Osoby ubiegające się o uprawnienie do wykonywania lotów chmurowych na szybowcach muszą zaliczyć co najmniej:
- 1) 30 godzin w charakterze pilota dowódcy na szybowcach lub motoszybowcach po otrzymaniu licencji;
- 2) szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia obejmujące:
- (i) wykłady z wiedzy teoretycznej; oraz
- (ii) co najmniej 2 godziny lotu szkolnego na szybowcu lub motoszybowcu, podczas których szybowiec jest pilotowany wyłącznie według wskazań przyrządów, z czego maksimum jedną godzinę można wykonać na motoszybowcu turystycznym; oraz
- 3) egzamin praktyczny przed egzaminatorem FE posiadającym odpowiednie kwalifikacje.
- c) Posiadacze uprawnień EIR lub IR(A) uzyskują zaliczenie wymagań, o których mowa w lit. b) pkt 2) ppkt (i). W drodze odstępstwa od lit. b) pkt 2) ppkt (ii), dopuszcza się zaliczenie co najmniej jednej godziny lotu szkolnego z instruktorem na szybowcu lub motoszybowcu, z wyjątkiem motoszybowca turystycznego, podczas której szybowiec jest pilotowany wyłącznie według wskazań przyrządów.
- d) Posiadacze uprawnienia do wykonywania lotów chmurowych korzystają z przysługujących im uprawnień, tylko jeżeli w okresie ostatnich 24 miesięcy zaliczyli co najmniej 1 godzinę lotu lub 5 lotów w charakterze pilota dowódcy szybowca lub motoszybowca, z wyjątkiem motoszybowca turystycznego, z wykorzystaniem uprawnienia do wykonywania lotów chmurowych.
- e) Posiadacze uprawnienia do wykonywania lotów chmurowych, którzy nie spełniają wymagań podanych w lit. d), przed ponownym skorzystaniem z tego uprawnienia muszą:

- 1) poddać się kontroli umiejętności przed egzaminatorem FE posiadającym odpowiednie kwalifikacje; lub
 - 2) zaliczyć dodatkowy czas lotu lub loty wymagane zgodnie z lit. d) w obecności wykwalifikowanego instruktora.
 - f) Posiadacze ważnego uprawnienia EIR lub IR(A) uzyskują pełne zaliczenie wymagań podanych w lit. d).”;
- 30) w części FCL.915 lit. b) pkt 2) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
- „(i) posiadać co najmniej 15 godzin czasu lotu w charakterze pilota klasy lub typu statku powietrznego, na którym ma być prowadzone szkolenie w locie, z czego nie więcej niż 7 godzin na urządzeniu FSTD tego typu lub klasy, w stosownych przypadkach; lub”;
- 31) w części FCL.905.FI wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) uprawnień do wykonywania lotów holujących, akrobacyjnych lub, w przypadku instruktora FI(S), lotów chmurowych, pod warunkiem posiadania takich uprawnień i wykazania się przed instruktorem FI uprawnionym zgodnie z lit. i) zdolnością prowadzenia szkolenia w zakresie tych uprawnień;”
 - b) część wprowadzająca w lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) uprawnień EIR lub IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego pod warunkiem.”;
 - c) lit. g) pkt 3) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) w przypadku samolotów wielosilnikowych, spełnienia wymagań dotyczących CRI w przypadku samolotów wielosilnikowych;”
 - d) lit. h) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) w przypadku śmigłowców, wymagań określonych w FCL.910.TRI lit. c) pkt 1 oraz warunków wstępnych dotyczących szkolenia TRI(H) określonych w FCL.915.TRI lit. d) pkt 2;”;
- 32) w części FCL.910.FI lit. a) pkt 3) otrzymuje brzmienie:
- „3) w odniesieniu do uprawnień na klasę lub typ jednosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów skomplikowanych o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową, oraz w odniesieniu do rozszerzeń na klasę lub grupę balonów oraz rozszerzeń na klasę szybowców;”;
- 33) w części FCL.915.FI lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) w przypadku uprawnienia FI(S), wykonać 100 godzin czasu lotu oraz 200 startów jako pilot dowódca na szybowcach. Dodatkowo, jeżeli kandydat chce prowadzić szkolenie w locie na motoszybowcach turystycznych, musi wykonać 30 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na motoszybowcach turystycznych oraz przejść dodatkową ocenę kompetencji na motoszybowcu turystycznym zgodnie z FCL.935 z instruktorem FI uprawnionym zgodnie z FCL.905.FI lit. i);”;
- 34) w części FCL.930.FI lit. b) pkt 3) otrzymuje brzmienie:
- a) ppkt (v) otrzymuje brzmienie:

„(v) w przypadku FI(B), co najmniej 3 godziny szkolenia w locie, w tym 3 starty.”;
 - b) pkt 3) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„4) W przypadku ubiegania się o uprawnienie FI na inną kategorię statku powietrznego pilotowi, który posiada lub posiadał uprawnienie FI(A), (H) lub (As), zalicza się 55 godzin na poczet wymagania określonego w lit. b) pkt 2 ppkt (i) lub 18 godzin na poczet wymagań określonych w lit. b) pkt 2 ppkt (ii).”;
- 35) w części FCL.905.TRI, po słowach wprowadzających, lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) przedłużania i wznowiania ważności uprawnień EIR lub IR pod warunkiem posiadania ważnego uprawnienia IR;”;

36) w części FCL.905.CRI wprowadza się następujące zmiany:

a) w części FCL.905.CRI lit. a) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) wydawania, przedłużania lub wznowiania ważności uprawnień na klasę lub typ samolotów z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów skomplikowanych o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienia do wykonywania lotów w ramach operacji w załodze jednoosobowej;”;

b) dodaje się nową literę c) w brzmieniu:

„c) Osoby ubiegające się o uprawnienie CRI dla samolotów wielosilnikowych, które posiadają uprawnienie CRI dla samolotów jednosilnikowych, muszą spełnić warunki wstępne uzyskania uprawnienia CFI określone w FCL.915.CRI lit. a) oraz wymagania określone w FCL.930.CRI lit. a) pkt 3) i FCL.935.”;

37) w części FCL.905.IRI lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Instruktor IRI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w zakresie wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień EIR lub IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego.”;

38) w części FCL.915.IRI lit. a) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) w przypadku osób ubiegających się o uprawnienie IRI(A) na samoloty wielosilnikowe, spełniać wymagania określone w FCL.915.CRI lit. a), FCL.930.CRI i FCL.935.”;

39) w części FCL.905.SFI lit. d) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) szkolenia MCC, jeżeli SFI upoważnia do prowadzenia szkolenia w zakresie śmigłowców z załogą wieloosobową.”;

40) w części FCL.915.MCCI lit. b) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) w przypadku samolotów, sterowców i pionowzłotów, 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej;”;

41) część FCL.940.MI otrzymuje brzmienie:

„FCL.940.MI Ważność uprawnień MI

Uprawnienie MI zachowuje ważność przez cały okres ważności uprawnień FI, TRI lub CRI.”;

42) w części FCL.1015 wprowadza się następujące zmiany:

a) w literze f) dodaje się następujące punkty 4) i 5):

„(4) sesja informacyjna na temat potrzeby dokonania przeglądu i zastosowania elementów określonych w pkt 3) w trakcie przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji kandydatów niepodlegających temu samemu właściwemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie; oraz

5) wskazówki na temat tego, w jaki sposób można uzyskać w razie potrzeby dostęp do tych krajowych procedur i wymagań innych właściwych organów;”;

b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Posiadacz upoważnienia egzaminatora nie może przeprowadzać egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności ani ocen kompetencji kandydatów niepodlegających temu samemu właściwemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie, chyba że dokonał przeglądu najnowszych dostępnych informacji na temat odpowiednich krajowych procedur stosowanych przez właściwy organ kandydata.”;

43) w części FCL.1030 lit. b) pkt 3) wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się nowy ppkt (iv):

„(iv) oświadczenie mówiące o tym, że egzaminator dokonał przeglądu krajowych procedur i wymagań stosowanych przez właściwy organ kandydata, oraz że je zastosował, jeżeli właściwy organ odpowiedzialny za licencję kandydata nie jest tym samym organem, który wydał egzaminatorowi jego certyfikat;”;

b) dodaje się nowy ppkt (v):

„(v) kopię upoważnienia egzaminatora, zawierającego zakres jego/jej uprawnień jako egzaminatora w przypadku egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji kandydatów niepodlegających temu samemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego certyfikat.”;

44) w części FCL.1005.FE wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) dodaje się pkt 5) w brzmieniu:

„5) kontroli umiejętności w celu przedłużania i wznowiania ważności uprawnień EIR, pod warunkiem zaliczenia co najmniej 1 500 godzin w charakterze pilota samolotu i spełnienia wymagań podanych w FCL.1010.IRE lit. a) pkt 2).”;

b) w lit. d) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) egzaminów praktycznych w celu rozszerzenia uprawnień licencji SPL lub LAPL(S) na motoszybowce turystyczne, pod warunkiem że egzaminator posiada 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota szybowców lub szybowców z napędem, z czego 50 godzin w ramach szkolenia w locie na motoszybowcach turystycznych;

4) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności do uprawnienia do wykonywania lotów chmurowych, pod warunkiem że egzaminator posiada co najmniej 200 godzin czasu lotu w charakterze pilota szybowców lub szybowców z napędem, w tym co najmniej 5 godzin lub 25 lotów w ramach szkolenia w locie do lotów chmurowych lub co najmniej 10 godzin szkolenia w locie do uprawnień EIR lub IR(A).”;

45) w części FCL.1005.TRE lit. a) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ oraz uprawnień EIR i IR.”;

46) w części FCL.1010.TRE lit. b) pkt 5) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) posiadać licencję CPL (H) lub ATPL (H).”;

47) w części FCL.1005.CRE lit. b) dodaje się pkt 3) w brzmieniu:

„3) przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień EIR, pod warunkiem zaliczenia co najmniej 1 500 godzin w charakterze pilota samolotu i spełnienia wymagań podanych FCL.1010.IRE lit. a) pkt 2).”;

48) część FCL.1005.IRE otrzymuje brzmienie:

„FCL.1005.IRE IRE – Uprawnienia

Posiadacz upoważnienia IRE jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych w celu wydania oraz kontroli umiejętności umożliwiających przedłużenie lub wznowienie ważności uprawnień EIR lub IR.”;

49) w dodatku 1 do załącznika I (część FCL) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Osoba, o której mowa w powyższym ustępie, musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszej części z następujących przedmiotów dotyczących odpowiedniej kategorii statku powietrznego:

021 — Ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, urządzenia elektryczne, zespół napędowy, sprzęt ratunkowy,

022 — Ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie,

032/034 — Osiągi samolotów lub śmigłowców, odpowiednio do przypadku,

070 — Procedury operacyjne, oraz

080 — Zasady lotu.”;

b) pkt. 4.1. otrzymuje brzmienie:

„4.1. Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR lub EIR, która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję CPL na tę samą kategorię statku powietrznego, uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:

— człowiek – możliwości i ograniczenia,

— meteorologia.”;

50) w dodatku 3 do załącznika I (część FCL) wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji E, pod nagłówkiem PRZEPISY OGÓLNE w pkt 12 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) 6 godzin czasu lotu na samolocie wielosilnikowym, jeżeli samolot wielosilnikowy jest użyty do przeprowadzenia egzaminu.”;

b) w sekcji K, pod nagłówkiem PRZEPISY OGÓLNE w pkt 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) posiadać 155 godzin czasu lotu, w tym 50 godzin w charakterze pilota dowódcy śmigłowców, z czego 10 godzin w lotach nawigacyjnych. Czas lotu w charakterze pilota dowódcy na innych kategoriach statków powietrznych można zaliczyć na poczet wymaganych 155 godzin czasu lotu zgodnie z pkt 11 sekcji K;”;

51) w dodatku 5 do załącznika I (część FCL), pod nagłówkiem PRZEPISY OGÓLNE pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2. Zgoda na prowadzenie szkolenia MPL może być udzielona wyłącznie zatwierdzonemu ośrodkowi szkolenia należącemu do operatora wykonującego zarobkowe przewozy lotnicze certyfikowanego zgodnie z częścią ORO lub posiadającemu specjalną umowę z takim operatorem. Do czasu ukończenia szkolenia przejściowego u operatora liniowego, zakres licencji ogranicza się do operatora, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym.”;

52) w dodatku 6 do części FCL wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji A wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2. Kandydat do szkolenia modułowego do uprawnień IR(A) musi być posiadaczem licencji PPL(A) lub CPL(A). Kandydat do podjęcia proceduralnego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów, który nie posiada licencji CPL(A), musi posiadać zaświadczenie ukończenia kursu wydane po ukończeniu podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów.

Zatwierdzony ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie musi dopilnować, aby kandydat ubiegający się o uprawnienia IR(A) na samoloty wielosilnikowe, nieposiadający uprawnień na typ lub klasę samolotu wielosilnikowego, przed rozpoczęciem szkolenia IR(A) przeszedł szkolenie w zakresie samolotów wielosilnikowych określone w podczęści H.”;

(ii) pkt 10.2 otrzymuje brzmienie:

„10.2. W przypadku posiadacza uprawnień IR(H), łączną długość szkolenia wymaganą zgodnie z ust. 7 lub 8 powyżej można zmniejszyć do 10 godzin.”;

b) dodaje się nową sekcję Aa w brzmieniu:

„Aa IR(A) – Szkolenie modułowe oparte na posiadanych kompetencjach

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia modułowego opartego na posiadanych kompetencjach jest przeszkolenie posiadacza licencji PPL lub CPL do wykonywania lotów według wskazań przyrządów z uwzględnieniem uprzedniego szkolenia i doświadczenia w locie według wskazań przyrządów. Szkolenie jest skonstruowane w taki sposób, aby zapewnić zdobycie poziomu umiejętności niezbędnego do pilotowania samolotów w lotach IFR oraz w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IMC). Kurs składa się ze szkolenia w locie według wskazań przyrządów prowadzonego przez instruktora IRI(A) lub FI(A) uprawniającego do prowadzenia szkoleń na IR oraz szkolenia w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
2. Kandydat ubiegający się o odbycie szkolenia modułowego IR(A) opartego na posiadanych kompetencjach musi posiadać licencję PPL(A) lub CPL(A).
3. Szkolenie teoretyczne należy ukończyć w ciągu 18 miesięcy. Część kursu obejmującą szkolenie w locie według wskazań przyrządów oraz egzamin praktyczny należy ukończyć w okresie ważności zaliczenia egzaminów teoretycznych.
4. Kurs ten obejmuje:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu IR(A);
 - b) szkolenie w locie według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

5. Zatwierdzone szkolenie modułowe do uprawnień IR(A) oparte na posiadanych kompetencjach obejmuje co najmniej 80 godzin szkolenia teoretycznego. Szkolenie teoretyczne może zawierać elementy nauczania z wykorzystaniem komputera i za pośrednictwem internetu. Należy zapewnić minimalną wymaganą liczbę zajęć w klasie przewidzianą w ORA.ATO.305.

SZKOLENIE W LOCIE

6. Uprawnienie IR(A) jest uzyskiwane po ukończeniu tego szkolenia modułowego w oparciu o ocenę posiadanych kompetencji. Kandydat musi spełnić jednakże poniższe wymagania minimalne. W tym celu konieczne może być przejście dodatkowego szkolenia.
- a) Oparte na posiadanych kompetencjach szkolenie modułowe do uprawnień IR(A) na samoloty jednosilnikowe obejmuje co najmniej 40 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego w ramach czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów można wykonać do 10 godzin na urządzeniu FNPT I lub do 25 godzin na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II. Z czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów przewidzianego na urządzenia FNPT II lub symulator FFS, do 5 godzin można zrealizować na urządzeniu FNPT I.
- (i) W przypadku gdy kandydat:
- A) ma zaliczone szkolenie w locie według wskazań przyrządów przeprowadzone przez instruktora IRI(A) lub FI(A) uprawnionego do prowadzenia szkoleń na IR; lub
- B) ma już uzyskany wcześniej czas lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu w ramach uprawnień do wykonywania lotów według przepisów IFR oraz w warunkach IMC,
- maksimum 30 godzin z tego czasu można zaliczyć na poczet 40 godzin, o których mowa powyżej;
- (ii) W przypadku gdy kandydat uzyskał już wcześniej czas lotu według wskazań przyrządów w ramach szkolenia inny niż określony w lit. a) pkt (i), maksimum 15 godzin z tego czasu można zaliczyć na poczet wymaganych 40 godzin.
- (iii) W każdym przypadku szkolenie w locie powinno obejmować co najmniej 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów przeprowadzonego w samolocie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
- (iv) Łączna długość szkolenia w locie według wskazań przyrządów w obecności instruktora wynosi co najmniej 25 godzin.
- b) Oparte na posiadanych kompetencjach szkolenie modułowe do uprawnień IR(A) na samoloty wielosilnikowe obejmuje co najmniej 45 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego w ramach czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów można wykonać do 10 godzin na urządzeniu FNPT I lub do 30 godzin na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II. Z czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów przewidzianego na urządzenia FNPT II lub symulator FFS, do 5 godzin można zrealizować na urządzeniu FNPT I.
- (i) W przypadku gdy kandydat:
- A) ma zaliczone szkolenie w locie według wskazań przyrządów przeprowadzone przez instruktora IRI(A) lub FI(A) uprawnionego do prowadzenia szkoleń na IR; lub
- B) ma już uzyskany wcześniej czas lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu w ramach uprawnień do wykonywania lotów według przepisów IFR oraz w warunkach IMC,
- maksimum 35 godzin z tego czasu można zaliczyć na poczet 45 godzin, o których mowa powyżej.
- (ii) W przypadku gdy kandydat uzyskał już wcześniej czas lotu według wskazań przyrządów w ramach szkolenia inny niż określony w lit. b) pkt (i), maksimum 15 godzin z tego czasu można zaliczyć na poczet wymaganych 45 godzin.
- (iii) W każdym przypadku szkolenie w locie powinno obejmować co najmniej 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów przeprowadzonego w samolocie wielosilnikowym w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
- (iv) Łączna długość szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem musi wynosić co najmniej 25 godzin, z czego co najmniej 15 godzin należy zrealizować w samolocie wielosilnikowym.
- c) W celu określenia liczby godzin do zaliczenia oraz ustalenia potrzeb szkoleniowych kandydat przechodzi ocenę wstępną w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
- d) Ukończenie szkolenia w locie według wskazań przyrządów prowadzonego przez instruktora IRI(A) lub FI(A) zgodnie z lit. a) ppkt (i) lub lit. b) ppkt (i) jest dokumentowane w specjalnym dzienniku szkoleniowym i potwierdzane podpisem instruktora.

7. Szkolenie w locie na modułowe IR(A) oparte na posiadanych kompetencjach obejmuje:

- a) procedury i manewry z podstaw lotu według wskazań przyrządów, obejmujące co najmniej:
 - (i) podstawy lotu według wskazań przyrządów bez zewnętrznych odniesień wzrokowych;
 - (ii) lot poziomy;
 - (iii) wznoszenie;
 - (iv) opadanie;
 - (v) zakręty w locie poziomym oraz podczas wznoszenia i opadania;
 - (vi) wskazania przyrządów;
 - (vii) głębokie zakręty;
 - (viii) radionawigację;
 - (ix) wyprowadzanie z nietypowych położeń;
 - (x) lot z ograniczonym zestawem przyrządów; oraz
 - (xi) rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy przeciągnięcia i pełnego przeciągnięcia;
- b) procedury przygotowawcze do lotu IFR, w tym korzystanie z instrukcji użytkownika w locie oraz odpowiednich dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego do przygotowania planu lotu IFR;
- c) procedury i manewry stosowane podczas lotu IFR w warunkach normalnych, anormalnych i w sytuacjach awaryjnych, w tym co najmniej:
 - (i) przejście z lotu z widocznością do lotu według wskazań przyrządów w momencie startu;
 - (ii) standardowy odlot i dolot według wskazań przyrządów;
 - (iii) procedury IFR podczas przelotu;
 - (iv) procedury oczekiwania;
 - (v) podejścia według wskazań przyrządów do określonych minimów;
 - (vi) procedury odlotu po nieudanym podejściu; oraz
 - (vii) lądowanie po podejściu według wskazań przyrządów, w tym podejście z okrążeniem;
- d) manewry podczas lotu oraz poszczególne parametry lotu;
- e) jeżeli jest to wymagane, wykonywanie powyższych ćwiczeń na samolocie wielosilnikowym, w tym:
 - (i) pilotowanie samolotu wyłącznie według wskazań przyrządów w symulowanym locie z jednym silnikiem nieczynnym;
 - (ii) wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika podczas lotu (to ćwiczenie należy wykonywać na bezpiecznej wysokości, chyba że jest wykonywane na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II).

8. Kandydaci ubiegający się o modułowe, oparte na posiadanych kompetencjach uprawnienie IR(A), którzy posiadają licencję PPL lub CPL zgodną z częścią FCL oraz ważne uprawnienie IR(A) wydane przez państwo trzecie zgodnie z wymaganiami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej, mogą uzyskać pełne zaliczenie wymogów szkoleniowych, o których mowa w pkt 4. Aby uzyskać takie uprawnienie IR(A), kandydat musi:

- a) zdać egzamin praktyczny na IR(A) zgodnie z dodatkiem 7;
- b) wykazać przed egzaminatorem podczas egzaminu praktycznego, że zdobył odpowiednią wiedzę teoretyczną z zakresu prawa lotniczego, meteorologii oraz planowania i wykonania lotu (IR); oraz
- c) posiadać minimalne doświadczenie co najmniej 50 godzin czasu lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu.

OCENA WSTĘPNA

9. Zakres tematyczny i czas trwania oceny wstępnej jest ustalany przez zatwierdzony ośrodek szkolenia w oparciu o posiadane przez kandydata doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów.

SAMOLOTY WIELOSILNIKOWE

10. Posiadacz uprawnień IR(A) na samoloty jednosilnikowe, który posiada również uprawnienia na typ lub klasę samolotu wielosilnikowego i pragnie zdobyć po raz pierwszy uprawnienia IR(A) na samoloty wielosilnikowe, musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmujące co najmniej 5 godzin szkolenia według wskazań przyrządów na samolotach wielosilnikowych, z czego 3 godziny można zrealizować na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II, oraz zdać egzamin praktyczny.”;

c) w sekcji B wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2. Kandydat do szkolenia modułowego do uprawnień IR(H) musi być posiadaczem licencji PPL(A) bądź CPL(H) lub ATPL(H). Przed rozpoczęciem etapu szkolenia na statku powietrznym w ramach szkolenia IR(H), kandydat musi uzyskać uprawnienia na typ śmigłowca, który będzie wykorzystany podczas egzaminu praktycznego do uprawnień IR(H), lub ukończyć zatwierdzone szkolenie do uprawnień na ten typ. Jeżeli egzamin praktyczny ma zostać przeprowadzony w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, kandydat musi posiadać zaświadczenie zaliczenia szkolenia MCC.”;

(ii) pkt 9.2 otrzymuje brzmienie:

„9.2. W przypadku posiadacza uprawnień IR(A) długość szkolenia można zmniejszyć do 10 godzin.”;

(iii) dodaje się ust. 9.3. w brzmieniu:

„9.3. W przypadku posiadacza licencji PPL(H) z uprawnieniami do wykonywania lotów nocnych na śmigłowcach lub licencji CPL (H) łączną długość czasu szkolenia według wskazań przyrządów można zmniejszyć o 5 godzin.”;

53) w dodatku 9 do załącznika I (część FCL) wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji B pkt 5) lit. f) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) kwalifikacja symulatora FFS lub urządzenia FNPT II zgodnie z odpowiednimi wymaganiami części ARA i ORA;”;

b) w sekcji C wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające w pkt 4) otrzymuje brzmienie:

„4. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego śmigłowca.”

(ii) w pkt 10) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) kwalifikacja urządzenia FSTD zgodnie z odpowiednimi wymaganiami części ARA i ORA;”;

(iii) w sekcji D pkt 8) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„(a) kwalifikacja szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z odpowiednimi wymaganiami części ARA i ORA;”;

(iv) w sekcji E pkt 8) zdanie wprowadzające i lit. a) zastępuje się tekstem w brzmieniu:

„8. Jeżeli ćwiczenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD) wchodzą w zakres kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z urządzeń FSTD. W przypadku takiego kursu należy uwzględnić następujące aspekty:

a) kwalifikacja szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z odpowiednimi wymaganiami części ARA i ORA;”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w sekcji A „SAMOLOTY” w pkt 1) wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) wykazanie się znajomością odpowiednich zagadnień z wymagań operacyjnych i z części FCL;”

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) spełnienie wymagań podanych w poniższej tabeli:

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(A)	Nie dotyczy	(a)
ATPL(A)	> 1 500 na samolotach z załogą wieloosobową	Brak	Jak w (c)(4)	Jak w (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 na samolotach z załogą wieloosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania lotu i osiągnięć zgodnie z FCL.515	ATPL(A), z uprawnieniami na typ ograniczonymi do funkcji drugiego pilota	Wykazanie się zdolnością działania w charakterze pilota dowódcy zgodnie z wymaganiami dodatku 9 do części FCL	(c)
CPL/IR(A) z egzaminem teoretycznym ICAO ATPL zaliczonym w państwie członkowskim, które wydało licencję		(i) wykazanie się wiedzą z zakresu planowania lotu i osiągnięć zgodnie z FCL.310 i FCL.615 lit. b) (ii) spełnienie pozostałych wymagań FCL.720.A lit. c)	CPL/IR(A) z zaliczeniem teorii ATPL	Nie dotyczy	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na samolotach z załogą wieloosobową albo podczas operacji w załodze wieloosobowej na samolotach z załogą jednoosobową sklasyfikowanych jako samoloty komunikacji lokalnej kategorii CS-23 lub na równorzędnych samolotach zgodnie z odpowiednimi wymaganiami części CAT i ORO dotyczącymi zarobkowego transportu lotniczego	(i) zaliczenie egzaminu teoretycznego do ATPL(A) w państwie członkowskim, które wydało licencję (*) (ii) spełnienie wymagań FCL.720.A lit. c)	CPL/IR(A) z zaliczeniem teorii ATPL	Nie dotyczy	(e)
CPL/IR(A)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu na poziomie CPL/IR	Jak w (4)(f)	Uzyskanie uprawnień na typ z załogą wieloosobową zgodnie z częścią FCL	(g)

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	> 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, w miarę potrzeby	CPL(A) z wpisanymi uprawnieniami na klasę/typ ograniczonymi do samolotów z załogą jednoosobową		(h)
CPL(A)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	(i) Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, w miarę potrzeby; (ii) wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.310	Jak w (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 zgodnie z przepisami IFR		PPL/IR(A) (uprawnienia IR ograniczone do PPL)	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.615 lit. b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na samolotach	Wykazanie się umiejętnością używania radiowych pomocy nawigacyjnych	PPL(A)		(k)

(*) Posiadacze licencji CPL, którzy uzyskali już uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, nie muszą zdać egzaminu teoretycznego do licencji ATPL(A), o ile nadal będą pilotować ten sam typ samolotu, jednakże nie uzyskają zaliczenia teorii ATPL(A) do licencji zgodnej z częścią FCL. Jeżeli osoby te chcą uzyskać uprawnienia na inny typ samolotu z załogą wieloosobową, muszą spełnić wymagania podane w kolumnie (3), rząd (e)(i) powyższej tabeli."

2) w sekcji B „ŚMIGŁOWCE” w pkt 1) wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) wykazanie się znajomością odpowiednich zagadnień z wymagań operacyjnych i z części FCL;”

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) spełnienie wymagań podanych w poniższej tabeli:

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR(H)	> 1 000 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H) oraz IR	Nie dotyczy	(a)
ATPL(H) bez uprawnień IR(H)	> 1 000 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H)		(b)

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR(H)	> 1 000 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H), a także IR z uprawnieniami na typ ograniczonymi do roli drugiego pilota	Wykazanie się zdolnością działania w charakterze pilota dowódcy zgodnie z wymaganiami dodatku 9 do części FCL	(c)
ATPL(H) bez uprawnień IR(H)	> 1 000 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H) z uprawnieniem na typ ograniczonym do roli drugiego pilota	Wykazanie się zdolnością działania w charakterze pilota dowódcy zgodnie z wymaganiami dodatku 9 do części FCL	(d)
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR(H)	> 500 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z wymaganiami FCL.515 i FCL.615 lit. b)	Jak w (4)(c)	Jak w (5)(c)	(e)
ATPL(H) bez uprawnień IR(H)	> 500 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Jak w (3)(e)	Jak w (4)(d)	Jak w (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) z egzaminem teoretycznym ICAO ATPL(H) zaliczonym w państwie członkowskim, które wydało licencję		(i) Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z wymaganiami FCL.310 i FCL.615 lit. b); (ii) Spełnienie pozostałych wymagań FCL.720.H lit. b)	CPL/IR(H) z zaliczeniem teorii do ATPL(H) pod warunkiem zaliczenia egzaminu teoretycznego ATPL(H) ICAO, którego poziom spełnia wymagania części FCL	Nie dotyczy	(g)
CPL/IR(H)	> 500 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	(i) Zaliczenie egzaminu teoretycznego do licencji ATPL(H) zgodnej z częścią FCL w państwie członkowskim, które wydało licencję (*) (ii) Spełnienie pozostałych wymagań FCL.720.H lit. b)	CPL/IR(H) z zaliczeniem teorii do licencji ATPL(H) zgodnej z częścią FCL	Nie dotyczy	(h)

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Brak	CPL/IR(H) z wpisanymi uprawnieniami na typ ograniczonymi do śmigłowców z załogą jednoosobową	Uzyskanie uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową zgodnie z wymaganiami części FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z wymaganiami FCL.310 i FCL.615 lit. b)	Jak w (4)(i)		(j)
CPL(H)	>500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych	CPL(H) z wpisanymi uprawnieniami na typ ograniczonymi do śmigłowców z załogą jednoosobową		(k)
CPL(H)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych; wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.310	Jak w (4)(k)		(l)
CPL (H) bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych	>500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową		Jak w (4)(k) i ograniczone do dziennych lotów VFR	Uzyskanie uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową zgodnie z wymaganiami części FCL, a także uzyskanie uprawnień do wykonywania lotów nocnych	(m)
CPL (H) bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych	< 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z FCL.310	Jak w (4)(k) i ograniczone do dziennych lotów VFR		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 zgodnie z przepisami IFR		PPL/IR(H) (IR ograniczone do PPL)	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.615 lit. b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 na śmigłowcach	Wykazanie się umiejętnością używania radiowych pomocy nawigacyjnych	PPL(H)		(p)

(*) Posiadacze licencji CPL, którzy uzyskali już uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową, nie muszą zdać egzaminu teoretycznego do licencji ATPL(H), o ile nadal będą pilotować ten sam typ śmigłowca, jednakże nie uzyskują zaliczenia teorii ATPL(H) do licencji zgodnej z częścią FCL. Jeżeli osoby te chcą uzyskać uprawnienia na inny typ śmigłowca z załogą wieloosobową, muszą spełnić wymagania podane w kolumnie (3), rząd (h)(i) powyższej tabeli."

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) W sekcji A. „UZNAWANIE LICENCJI” wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1. Licencja pilota wydana przez państwo trzecie zgodnie z wymaganiami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej może zostać uznana przez właściwy organ państwa członkowskiego.

W tym celu pilot wnioskuje do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym mieszka lub ma siedzibę. Jeżeli pilot nie mieszka na terytorium państwa członkowskiego, składa wniosek do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, dla którego dany pilot wykonuje loty lub zamierza wykonywać loty, lub w którym zarejestrowany jest statek powietrzny, na którym wykonuje loty lub zamierza wykonywać loty.”;

b) w pkt 3) wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) wykazać się znajomością odpowiednich zagadnień z wymagań operacyjnych i z części FCL;

c) wykazać się biegłą znajomością języka zgodnie z FCL.055;”;

(ii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) w przypadku samolotów, spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w poniższej tabeli:

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Uprawnienia	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca	(a)
ATPL(A) lub CPL(A)/IR (*)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą wieloosobową zgodnie z wymaganiami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą jednoosobową zgodnie z wymaganiami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako drugi pilot zgodnie z wymaganiami operacyjnymi	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 godzin na samolotach innych niż motoszybowce turystyczne, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczyć ma uznanie, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy	Korzystanie z uprawnień na samolotach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy	(e)
CPL(A)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym, w tym 500 godzin w operacjach na wodnosamolotach	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	(f)

(*) Posiadacz licencji CPL(A)/IR na samoloty z załogą wieloosobową przed jej uznaniem musi wykazać się wiedzą na poziomie ATPL(A) ICAO.”;

c) w pkt 4) wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) wykazać się biegłą znajomością języka zgodnie z FCL.055;”;

(ii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów jako pilot dowódca na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.”;

d) w ust. 6 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) jest zatrudniona, pośrednio lub bezpośrednio, przez producenta statków powietrznych.”;

2) w sekcji B. „KONWERSJA LICENCJI” pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwy organ państwa członkowskiego może dokonać konwersji licencji PPL/BPL/SPL, CPL lub ATPL, która została wydana przez państwo trzecie zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej, do licencji PPL/BPL/SPL na klasę lub typ statku powietrznego z załogą jednoosobową zgodnej z częścią FCL.”.

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w podczęści FCL sekcja II część ARA.FCL.205 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ prowadzi wykaz certyfikowanych przez niego egzaminatorów. Wykaz ten zawiera uprawnienia egzaminatorów oraz jest publikowany i aktualizowany przez właściwy organ.”;

2) w podczęści FCL sekcja II część ARA.FCL.210 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FCL.210 Informacje dla egzaminatorów

a) Właściwy organ powiadamia Agencję o krajowych procedurach administracyjnych, wymaganiach w zakresie ochrony danych osobowych, odpowiedzialności, ubezpieczeń od wypadków i opłat, mających zastosowanie na jego terytorium, które są wykorzystywane przez egzaminatorów w trakcie przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności oraz ocen kompetencji kandydatów niepodlegających temu samemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego certyfikat.

b) W celu ułatwienia rozpowszechniania informacji otrzymanych od właściwych organów, o których mowa w lit. a), i w celu ułatwienia dostępu do nich, Agencja publikuje te informacje w formacie zaleconym przez Agencję.

c) Właściwy organ może nałożyć na egzaminatorów, których sam certyfikował lub którzy zostali certyfikowani przez inne właściwe organy korzystające ze swoich praw na swoim terytorium, obowiązek przestrzegania kryteriów bezpieczeństwa podczas egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności przeprowadzanych na statku powietrznym.”;

3) w PODCZĘŚCI MED wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji I część ARA.MED.130 otrzymuje brzmienie:

„ARA.MED.130 Wzór orzeczenia lotniczo-lekarskiego

Orzeczenie lotniczo-lekarskie musi być zgodne z następującymi specyfikacjami:

a) Treść

1) państwo, w którym złożono wniosek o licencję pilota lub ją wydano (I);

2) klasa orzeczenia lotniczo-lekarskiego (II);

3) numer licencji rozpoczynający się od określenia kraju, w którym złożono wniosek o wydanie licencji pilota lub ją wydano, za pomocą kodu kraju według ONZ, po którym następuje kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego (III);

4) nazwisko i imię posiadacza (IV);

5) obywatelstwo posiadacza (VI);

6) data urodzenia posiadacza: (dd/mm/rrrr) (XIV);

7) podpis posiadacza (VII);

8) ograniczenie(-a) (XIII);

9) data wygaśnięcia orzeczenia lotniczo-lekarskiego (IX) dla:

(i) klasy 1: operacje zarobkowe w załodze jednoosobowej w przewozie pasażerów,

(ii) klasy 1: inny rodzaj operacji zarobkowych,

(iii) klasy 2,

(iv) LAPL;

10) data badania lekarskiego;

11) data wykonania ostatniego elektrokardiogramu;

12) data wykonania ostatniego audiogramu;

13) data wydania i podpis lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub konsultanta medycznego, który wydał orzeczenie lotniczo-lekarskie. W tym polu można dodać lekarza medycyny ogólnej, jeśli jest on uprawniony do wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego, w którym wydawana jest licencja;

14) odcisk pieczęci lub stempla (XI).

- b) Materiał: Z wyjątkiem licencji LAPL wydanych przez lekarza medycyny ogólnej, wykorzystany papier lub inny materiał musi uniemożliwiać wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub usunięcie fragmentu bądź pozwalać na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian lub usuniętych fragmentów. Każde uzupełnienie lub usunięcie wpisu w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wymaga uzyskania wyraźnego upoważnienia od władzy uprawnionej do licencjonowania.
 - c) Język: Orzeczenie sporządza się w języku(-ach) narodowym(-ych), języku angielskim i innych językach uznanych przez władzę uprawnioną do licencjonowania za odpowiednie.
 - d) Wszystkie daty na orzeczeniu lotniczo-lekarskim muszą mieć format dd/mm/rrrr.”;
- b) w sekcji II w części ARA.MED.200 „Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej (AME)” lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Po uzyskaniu pewności, że dany lekarz orzecznik medycyny lotniczej (AME) spełnia stosowne wymagania, właściwy organ musi wydać, przedłużyć, wznowić lub wymienić certyfikat AME na okres nieprzekraczający trzech lat, korzystając z formularza ustanowionego w dodatku VII do niniejszej części.”;
- 4) w dodatku II „Standardowy format świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego opracowany przez EASA”, w części „Instrukcje” wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
 - „a) Świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego obejmuje wszystkie punkty wyszczególnione w formularzu 142 EASA zgodnie z instrukcjami zawartymi w punktach 1–12 wskazanymi poniżej.
 - b) Wymiary świadectwa wynoszą 105mm x 74mm (jedna ósma arkusza A4) lub 85mm x 54mm; wykorzystany materiał musi uniemożliwiać wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub usunięcie fragmentu bądź pozwalać na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian lub usuniętych fragmentów.”;
 - b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„Punkt 8: Należy podać dane identyfikacyjne właściwego organu państwa członkowskiego, w którym świadectwo zostało wydane, tj. pełną nazwę właściwego organu, adres pocztowy oraz oficjalną pieczęć, stempel lub logo, w zależności od przypadku.”;
 - c) w pkt 9 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Jeśli właściwy organ jest organem wydającym świadectwo, należy wpisać „właściwy organ” oraz odcisnąć oficjalną pieczęć, oficjalny stempel lub oficjalne logo.”;
- 5) dodatek V CERTYFIKAT DLA CENTRÓW MEDYCyny LOTNICZEJ (AeMCS) otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V do ZAŁĄCZNIKA VI CZĘŚCI ARA

CERTYFIKAT DLA CENTRÓW MEDYCyny LOTNICZEJ (AeMCS)

Unia Europejska ⁽¹⁾

Właściwy organ

CERTYFIKAT DLA CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ

NUMER REFERENCYJNY:

Na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 oraz z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej [właściwy organ] niniejszym zaświadcza, że

[NAZWA ORGANIZACJI]

[ADRES ORGANIZACJI]

jako centrum medycyny lotniczej certyfikowane zgodnie z częścią ORA posiada uprawnienia do wykonywania czynności, których zakres jest wyszczególniony w załączonych warunkach zatwierdzenia.

WARUNKI:

1. Niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia znajdującej się w zatwierdzonym podręczniku organizacji.
2. Niniejszy certyfikat wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w dokumentacji organizacji zgodnie z częścią ORA.
3. Niniejszy certyfikat zachowuje ważność dopóty, dopóki spełniane są wymagania określone w części ORA oraz o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania Podpisano:

⁽¹⁾ W przypadku państw spoza UE słowa „Unia Europejska” należy skreślić.
Formularz 146 EASA Wydanie 1”

6) treść dodatku VI skreśla się i otrzymuje on brzmienie:

„(PUSTA STRONA)”.
