

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/358**z dnia 4 marca 2020 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/1976 w odniesieniu do licencji pilota szybowcowego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 23, 27 i 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja przyjmuje niezbędne przepisy wykonawcze w celu ustanowienia wymogów dotyczących licencji pilota szybowcowego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, w przypadku gdy dane statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) tegoż rozporządzenia.
- (2) Biorąc pod uwagę specyfikę kwestii licencjonowania załóg lotniczych szybowców, należy określić w osobnych przepisach wymagania dotyczące przedmiotowych licencji. Wymagania te powinny opierać się na ogólnych przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych, które zostały ustanowione w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾. Należy je jednak zrestrukturyzować i uprościć, aby zapewnić, by były one proporcjonalne, a ich podstawę stanowiło podejście oparte na ocenie ryzyka, przy jednoczesnym zagwarantowaniu posiadania i zachowania przez pilotów szybowcowych kompetencji do realizacji działań i wywiązywania się z obowiązków. W przepisach dotyczących eksploatacji szybowców należy również dokonać odpowiednich aktualizacji redakcyjnych w celu uwzględnienia przesunięcia przepisów dotyczących licencjonowania z rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 ⁽³⁾.
- (3) Zgodnie z art. 12 ust. 2a pkt 3 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 państwa członkowskie mogą nadal stosować do dnia 8 kwietnia 2020 r. krajowe przepisy dotyczące wydawania licencji, które nadają podstawowe przywileje pilota. Niektóre państwa członkowskie poinformowały Komisję oraz Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), że utrzymanie w tym kontekście wspomnianych przepisów krajowych dotyczących licencjonowania, zgodnie z którymi uczniowie-piloci mogą korzystać z ograniczonych przywilejów bez nadzoru oraz uzyskują stopniowo kolejne podstawowe przywileje, służy promowaniu lotniczej działalności sportowo-rekreacyjnej, gdyż umożliwia łatwy i przystępny cenowo dostęp do pilotowania. Promowanie oraz umożliwianie łatwiejszego dostępu do lotnictwa ogólnego jest zgodne z celami planu działania EASA w zakresie lotnictwa ogólnego, w ramach którego dąży się do utworzenia bardziej proporcjonalnych, elastycznych i proaktywnych ram regulacyjnych ⁽⁴⁾. Z tych względów należy pozostawić państwom członkowskim swobodę odnośnie do utrzymania wspomnianych przepisów krajowych dotyczących licencjonowania zgodnie z zasadami wprowadzonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/430 ⁽⁵⁾ na potrzeby wydawania licencji pilota szybowcowego (SPL). Niemniej jednak państwa członkowskie powinny każdorazowo informować Komisję i EASA o zastosowaniu tego rodzaju zezwoleń. Państwa członkowskie powinny również monitorować stosowanie takich zezwoleń, aby utrzymać akceptowalny poziom bezpieczeństwa lotniczego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/general-aviation-road-map>

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/430 z dnia 18 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do korzystania z ograniczonych uprawnień bez nadzoru przed wydaniem licencji pilota lekkich statków powietrznych (Dz.U. L 75 z 19.3.2019, s. 66).

- (4) Aby zapewnić płynne przejście, należy zachować ważność wszelkich certyfikatów, zezwoleń i zatwierdzeń wydanych pilotom szybowcowym zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Krajowe licencje pilota szybowcowego wydane przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przekształcone w licencje wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przy użyciu raportów konwersji sporządzonych przez właściwe organy państw członkowskich w konsultacji z EASA.
- (5) Szkolenia pilotów szybowcowych, które rozpoczęły się zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, powinny być w pełni zaliczane, ponieważ uwzględniają równy, a nawet szerszy zakres wymagań szkoleniowych w stosunku do wymagań wprowadzanych niniejszym rozporządzeniem. Szkolenia, które rozpoczęły się przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z załącznikiem I do konwencji chicagowskiej, powinny być zaliczane w oparciu o raporty zaliczenia sporządzane przez państwa członkowskie.
- (6) Istniejące organizacje szkoleniowe powinny mieć odpowiednio dużo czasu, aby w razie potrzeby dostosować swoje programy szkoleń w kontekście uproszczonych wymagań szkoleniowych.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opinii EASA nr 01/2019 ⁽⁶⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1976 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców, a także licencjonowania załóg lotniczych szybowców, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139”;

2) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców, a także przyznawania i utrzymywania licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień, przywilejów i certyfikatów dotyczących szybowców, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139”.

3) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się poniższe definicje oraz, o ile dane terminy nie zostały zdefiniowane inaczej w niniejszym artykule, definicje z art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.”;

b) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) »umowa leasingu bez załogi« oznacza umowę między przedsiębiorstwami, zgodnie z którą szybowiec jest eksploatowany na odpowiedzialność leasingobiorcy;”;

c) dodaje się pkt 11–13 w brzmieniu:

„11) »licencja krajowa« oznacza licencję pilota wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami krajowymi przed datą rozpoczęcia stosowania załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia lub załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;

⁽⁶⁾ *Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements [Ułatwienie pilotom lotnictwa ogólnego dostępu do lotów wykonywanych według wskazań przyrządów. Rewizja wymogów dotyczących licencjonowania w odniesieniu do balonów i szybowców]* (opinia nr 01/2019 (A) i (B) z dnia 19 lutego 2019 r., dostępna pod adresem: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>).

- 12) »licencja zgodna z częścią SFCL« oznacza licencję członka załogi lotniczej zgodną z wymaganiami załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia;
 - 13) »raport konwersji« oznacza raport, który może stanowić podstawę konwersji licencji na licencję zgodną z częścią SFCL.»;
- 4) po art. 3 dodaje się art. 3a–3d w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Licencje pilotów i ich orzeczenia lekarskie

1. Nie naruszając przepisów rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) (*), piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, stosują się do wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w załączniku III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia oraz w załączniku IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
2. Na zasadzie wyjątku od przywilejów przysługujących posiadaczom licencji określonych w załączniku III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia, posiadacze tych licencji mogą wykonywać loty, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a)–d), bez konieczności spełnienia wymogów pkt SFCL.115 lit. a) pkt 3 załącznika III (część BFCL) do niniejszego rozporządzenia.
3. Państwo członkowskie może zezwolić uczniom-pilotom, którzy uczestniczą w programie szkolenia na licencję pilota szybowcowego (SPL), na korzystanie z ograniczonych przywilejów bez nadzoru, zanim spełnią oni wszystkie wymagania niezbędne do wydania licencji SPL zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia, po spełnieniu wszystkich poniższych warunków:
 - a) zakres przyznanych przywilejów jest oparty na ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzanej przez państwo członkowskie z uwzględnieniem zakresu niezbędnych szkoleń, które pilot musi odbyć, aby osiągnąć odpowiedni poziom kompetencji;
 - b) przywileje są ograniczone do:
 - (i) całego lub części terytorium państwa członkowskiego udzielającego zezwolenia; oraz
 - (ii) szybowców zarejestrowanych w państwie członkowskim udzielającym zezwolenia;
 - c) posiadaczowi zezwolenia ubiegającemu się o wydanie licencji SPL zalicza się szkolenia przeprowadzone na podstawie zalecenia zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO) lub zadeklarowanej organizacji szkolenia (DTO);
 - d) państwo członkowskie przedkłada co 3 lata Komisji oraz Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) sprawozdania i oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa;
 - e) państwo członkowskie monitoruje wykorzystanie zezwoleń wydanych na mocy niniejszego ustępu w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i podejmuje stosowne działania w przypadku stwierdzenia podwyższonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa lub jakichkolwiek zagrożeń bezpieczeństwa.

Artykuł 3b

Istniejące licencje pilotów i krajowe orzeczenia lekarskie

1. Licencje szybowcowe zgodne z częścią FCL oraz towarzyszące przywileje, uprawnienia i certyfikaty, wydane przez państwo członkowskie przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie zastępują te licencje licencjami, które odpowiadają formatowi określonemu w załączniku VI (część ARA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, przy okazji odnawiania licencji ze względów administracyjnych lub na żądanie posiadaczy licencji.
2. Przy odnawianiu licencji oraz towarzyszących przywilejów, uprawnień i certyfikatów zgodnie z ust. 1 dane państwo członkowskie musi, stosownie do przypadku:
 - a) przenieść do licencji odpowiadającej nowemu formatowi wszystkie przywileje wpisane już do licencji zgodnych z częścią FCL;
 - b) dokonać konwersji uprawnień akrobacyjnych zgodnie z pkt FCL.800 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 na zaawansowane przywileje akrobacyjne zgodnie z pkt SFCL.200 lit. c) załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia;
 - c) wpisać datę upływu ważności certyfikatu instruktora szkolenia praktycznego, towarzyszącego licencji zgodnej z częścią FCL, do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu. Po tej dacie upływu ważności piloci mogą korzystać z przywilejów instruktorskich wyłącznie w przypadku, gdy spełniają wymagania pkt SFCL.360 załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia.

3. Posiadaczom krajowych licencji na szybowce, wydanych przez państwo członkowskie przed datą rozpoczęcia stosowania załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia, zezwala się na dalsze korzystanie z przywilejów wynikających z ich licencji do dnia 8 kwietnia 2021 r. Do tego dnia państwa członkowskie dokonują konwersji wspomnianych licencji na licencje zgodne z częścią SFCL oraz towarzyszące uprawnienia, przywileje i certyfikaty zgodnie z elementami określonymi w raporcie konwersji, który spełnia wymagania art. 4 ust. 4 i 5 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

4. Krajowe orzeczenia lekarskie pilota towarzyszące licencjom, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, wydane przez państwo członkowskie przed datą rozpoczęcia stosowania załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia, pozostają ważne do daty kolejnego przedłużenia ich ważności lub do dnia 8 kwietnia 2021 r., w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Przedłużenia ważności takich orzeczeń lekarskich dokonuje się z uwzględnieniem wymagań załącznika IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Artykuł 3c

Zaliczanie szkoleń rozpoczętych przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia

1. Jeżeli chodzi o wydawanie licencji zgodnych z częścią SFCL oraz towarzyszących przywilejów, uprawnień i certyfikatów zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia, to szkolenia zgodne z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, które rozpoczęły się przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, uznaje się za spełniające wymagania niniejszego rozporządzenia.

2. Szkolenia zgodne z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, które rozpoczęły się przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia lub załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, zalicza się na potrzeby wydawania licencji zgodnych z częścią SFCL na podstawie raportu zaliczenia sporządzonego przez państwo członkowskie w konsultacji z EASA.

3. Raport zaliczenia, o którym mowa w ust. 2, opisuje zakres szkolenia, wskazuje, jakie wymagania licencji zgodnych z częścią BFCL są zaliczane oraz, w stosownych przypadkach, jakie wymagania muszą spełnić wnioskodawcy ubiegający się o wydanie licencji zgodnej z częścią SFCL. Raport zawiera kopie wszystkich dokumentów potwierdzających zakres szkolenia oraz kopie krajowych regulacji i procedur, zgodnie z którymi rozpoczęto szkolenie.

Artykuł 3d

Organizacje szkoleniowe

1. Organizacje szkolące na potrzeby uzyskania licencji pilota, o których mowa w art. 1 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, muszą spełniać wymagania art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

2. Organizacje szkoleniowe określone w ust. 1, które posiadają zatwierdzenie wydane zgodnie z załącznikiem VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub złożyły deklarację zgodnie z załącznikiem VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, dostosowują – w razie potrzeby – swoje programy szkolenia najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2021.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) z dnia 4 marca 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).”;

- 5) w załączniku I (część DEF) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 6) w załączniku II (część SAO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 7) dodaje się załącznik III (część SFCL) w brzmieniu określonym w załączniku III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia dnia 4 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I „Definicje” (część DEF) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 wprowadza się następujące zmiany:

1) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają poniższe definicje oraz, o ile terminy w niniejszym załączniku nie zostały zdefiniowane inaczej, definicje z art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 i z pkt FCL.010 załącznika I (część FCL) do tego rozporządzenia:”;

2) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13. »noc« oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego. Zmierzch cywilny kończy się wieczorem, gdy środek tarczy słonecznej znajduje się sześć stopni poniżej horyzontu, a świt cywilny rozpoczyna się rano, gdy środek tarczy słonecznej znajduje się sześć stopni poniżej horyzontu;”;

3) dodaje się pkt 14–19 w brzmieniu:

„14. »egzamin praktyczny« oznacza wykazanie umiejętności w celu wydania licencji lub uprawnienia, bądź rozszerzenia przywileju, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych;

15. »ocena kompetencji« oznacza wykazanie umiejętności, wiedzy i postawy w celu pierwszego wydania, przedłużenia lub wznowienia certyfikatu/upoważnienia instruktora lub egzaminatora;

16. »czas lotu« oznacza:

a) w przypadku szybowców samostartujących oraz motoszybowców turystycznych – całkowity czas od momentu, w którym statek powietrzny rusza z miejsca w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego po locie;

b) w przypadku szybowców – całkowity czas od momentu rozpoczęcia przez szybowiec rozbiegu w procesie startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się szybowca po locie;

17. »kontrola umiejętności« oznacza wykazanie umiejętności w celu spełnienia wymagań dotyczących bieżącej praktyki ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych;”;

18. »lot samodzielny« oznacza lot, podczas którego uczeń-pilot jest jedyną osobą na pokładzie statku powietrznego;

19. »lot nawigacyjny« oznacza lot wykraczający poza pole widzenia lub odległość określoną przez właściwy organ względem miejsca odlotu, z wykorzystaniem standardowych procedur nawigacyjnych.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt SAO.GEN.125 „Wyznaczenie pilota dowódcy” otrzymuje brzmienie:

„SAO.GEN.125 Wyznaczenie pilota dowódcy

Operator wyznacza pilota dowódcę, który posiada kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.”

ZAŁĄCZNIK III

Po załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1976 dodaje się załącznik III w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK III

WYMAGANIA DOTYCZĄCE LICENCJONOWANIA ZAŁÓG LOTNICZYCH SZYBOWCÓW

[CZĘŚĆ SFCL]

PODCZĘŚĆ GEN

WYMAGANIA OGÓLNE**SFCL.001 Zakres**

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania dotyczące wydawania licencji pilota szybowcowego (SPL) oraz towarzyszących przywilejów, uprawnień i certyfikatów, a także warunków ich ważności i wykorzystania.

SFCL.005 Właściwy organ

Do celów niniejszego załącznika za właściwy organ uważa się organ wyznaczony przez państwo członkowskie, do którego dana osoba zwraca się o wydanie licencji SPL lub towarzyszących przywilejów, uprawnień lub certyfikatów.

SFCL.015 Występowanie z wnioskiem o licencję SPL oraz towarzyszące przywileje, uprawnienia i certyfikaty, a także ich wydawanie, przedłużanie i wznowianie

- a) Właściwy organ określa wzór oraz sposób, w jaki składa się mu:
- 1) wnioski dotyczące:
 - (i) wydania licencji SPL oraz towarzyszących uprawnień;
 - (ii) rozszerzenia przywilejów wynikających z licencji SPL, z wyjątkiem przywilejów określonych w pkt SFCL.115 lit. a) pkt 2 i lit. a) pkt 3, pkt SFCL.155, pkt SFCL.200 oraz pkt SFCL.215;
 - (iii) wydania certyfikatu instruktora szybowcowego szkolenia praktycznego (FI(S));
 - (iv) wydania oraz przedłużenia i wznowienia ważności upoważnienia pilota egzaminatora szybowcowego (FE(S));
 - (v) wszelkich zmian w licencji SPL i towarzyszących przywilejach, uprawnieniach i certyfikatach, z wyjątkiem przywilejów, o których mowa w ppkt (ii); oraz
 - 2) na polecenie właściwego organu, kopię odpowiednich wpisów w książce pilota określonych w pkt SFCL.115 lit. d), pkt SFCL.155 lit. b), pkt SFCL.200 lit. f) oraz pkt SFCL.215 lit. d).
- b) Do wniosku określonego w lit. a) dołącza się dowód spełnienia przez wnioskodawcę odpowiednich wymagań ustanowionych w niniejszym załączniku oraz w załączniku IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- c) Właściwy organ potwierdza w licencji lub certyfikacie wszelkie ograniczenia lub rozszerzenia przywilejów nadanych w ramach licencji, uprawnień lub certyfikatu, z wyjątkiem przywilejów określonych w lit. a) pkt 1 ppkt (ii).
- d) Dana osoba nie może jednocześnie posiadać więcej niż jednej licencji SPL wydanej zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- e) Posiadacz licencji składa wnioski, o których mowa w lit. a), właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie, w którym wydano którąkolwiek z jego licencji zgodnie z niniejszym załącznikiem (część SFCL) lub załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/395, stosownie do przypadku.
- f) Posiadacz licencji SPL może wystąpić z wnioskiem o zmianę właściwego organu na właściwy organ wyznaczony przez inne państwo członkowskie, ale wówczas ten nowy właściwy organ będzie taki sam dla wszystkich posiadanych przez niego licencji.

- g) Wnioskodawcy mogą składać wnioski o wydanie licencji SPL oraz towarzyszących uprawnień, przywilejów i certyfikatów najpóźniej w terminie sześciu miesięcy od pomyślnego zaliczenia egzaminu praktycznego lub oceny kompetencji.

SFCL.030 Egzamin praktyczny

Wnioskodawca ubiegający się o przystąpienie do egzaminu praktycznego jest kierowany na ten egzamin przez ATO lub DTO odpowiedzialną za szkolenie podjęte przez wnioskodawcę, po jego ukończeniu. Dokumentacja szkolenia jest udostępniana egzaminatorowi przez ATO lub DTO.

SFCL.035 Zaliczanie czasu lotu

Wnioskodawcy ubiegającemu się o licencję SPL lub towarzyszące przywileje, uprawnienia lub certyfikaty zalicza się w pełni cały czas lotu samodzielnego, czas lotu szkolnego z instruktorem lub czas lotu jako pilot dowódca na szybowcach na poczet całkowitego czasu lotu wymaganego do licencji, przywileju, uprawnienia lub certyfikatu.

SFCL.045 Obowiązek noszenia i okazywania dokumentów

- a) Korzystając z przywilejów wynikających z licencji SPL, posiadacze tej licencji muszą mieć przy sobie wszystkie poniższe dokumenty:
- 1) ważną licencję SPL;
 - 2) ważne orzeczenie lekarskie;
 - 3) dokument tożsamości ze zdjęciem;
 - 4) dane z książki lotów wystarczające do wykazania spełnienia wymagań niniejszego załącznika.
- b) Uczniowie-piloci muszą mieć przy sobie podczas wykonywania wszelkich samodzielnych lotów nawigacyjnych:
- 1) dokumenty określone w lit. a) pkt 2 i 3;
 - 2) potwierdzenie upoważnienia wymaganego na mocy pkt SFCL.125 lit. a).
- c) Na żądanie uprawnionego przedstawiciela właściwego organu, posiadacz licencji SPL lub uczeń-pilot musi bez zbędnej zwłoki okazać dokumenty określone w lit. a) do celów kontroli.
- d) Na zasadzie odstępstwa od przepisów lit. a) i b), przedmiotowe dokumenty mogą być przechowywane na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej w odniesieniu do lotów, które odbywają się:
- 1) w zasięgu wzroku od lotniska lub miejsca operacji lotniczej; lub
 - 2) w granicach określonej przez właściwy organ odległości od lotniska lub miejsca operacji lotniczej.

SFCL.050 Rejestrowanie czasu lotu

Posiadacze licencji SPL muszą prowadzić rzetelny zapis szczegółów wszystkich wykonanych lotów, zgodny w formie i sposobie prowadzenia z wymogami ustalonymi przez właściwy organ.

SFCL.065 Ograniczenie przywilejów posiadaczy licencji SPL w wieku 70 lat i starszych w zarobkowych operacjach pasażerskich wykonywanych szybowcem

Posiadacze licencji SPL, którzy osiągnęli wiek 70 lat, nie mogą pełnić funkcji pilota szybowca uczestniczącego w zarobkowych operacjach pasażerskich na szybowcach.

SFCL.070 Ograniczenie, zawieszenie oraz cofnięcie licencji, przywilejów, uprawnień i certyfikatów

- a) Licencja SPL oraz towarzyszące przywileje, uprawnienia i certyfikaty, wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, mogą zostać ograniczone, zawieszane lub cofnięte przez właściwy organ zgodnie z warunkami i procedurami ustanowionymi w załączniku VI (część ARA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, jeżeli posiadacz licencji SPL nie spełnia zasadniczych wymogów określonych w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub wymagań niniejszego załącznika, a także załącznika II (część SAO) do niniejszego rozporządzenia lub załącznika IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

- b) W przypadku ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia ich licencji, przywileju, uprawnienia lub certyfikatu posiadacze licencji SPL niezwłocznie zwracają licencję lub certyfikat właściwemu organowi.

PODCZEŚĆ SPL

LICENCJA PILOTA SZYBOWCOWEGO (SPL)

SFCL.115 SPL — Przywileje i warunki

- a) Z zastrzeżeniem spełnienia wymagań pkt SFCL.150, posiadaczowi licencji SPL przysługują przywileje dotyczące wykonywania czynności pilota dowódcy na szybowcach:
- 1) bez wynagrodzenia w operacjach niezarobkowych;
 - 2) łącznie z przewozem pasażerów wyłącznie wówczas, gdy:
 - (i) spełnia wymagania pkt SFCL.160 lit. e); oraz
 - (ii) albo
 - A) zaliczył, po wydaniu licencji SPL, co najmniej 10 godzin czasu lotu lub 30 startów i lądowań jako pilot dowódca na szybowcach oraz – dodatkowo – jeden lot szkoleniowy, w trakcie którego posiadacz licencji musi wykazać przed instruktorem FI(S) kompetencje wymagane do przewozu pasażerów; lub
 - B) posiada certyfikat FI(S) zgodnie z podczęścią FI;
 - 3) w operacjach innych niż określone w pkt 1 wyłącznie w przypadku, gdy:
 - (i) ma ukończone 18 lat;
 - (ii) po uzyskaniu licencji zaliczył 75 godzin czasu lotu lub 200 startów i lądowań jako pilot dowódca na szybowcach.
- b) Na zasadzie odstępstwa od przepisów lit. a), posiadacz licencji SPL, który posiada przywileje instruktora lub egzaminatora, może otrzymywać wynagrodzenie za:
- 1) prowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji SPL;
 - 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie licencji SPL;
 - 3) szkolenie oraz testowanie i sprawdzanie przywilejów, uprawnień i certyfikatów wpisanych do licencji SPL.
- c) Posiadacze licencji SPL korzystają z przywilejów wynikających z tej licencji wyłącznie wówczas, gdy spełniają wymagania dotyczące bieżącej praktyki, a ich orzeczenie lekarskie, odpowiednie do wykorzystywanych przywilejów, pozostaje ważne.
- d) Wykonanie lotu szkoleniowego, o którym mowa w lit. a) pkt 2 ppkt (ii) ppkt A, jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane przez instruktora odpowiedzialnego za lot szkoleniowy.

SFCL.120 SPL — Minimalny wiek

Wnioskodawca ubiegający się o licencję SPL musi mieć ukończone 16 lat.

SFCL.125 SPL — Uczeń-pilot

- a) Uczeń-pilot nie może wykonywać samodzielnych lotów, chyba że został do tego upoważniony przez instruktora FI(S) i jest przez niego nadzorowany.
- b) Aby zostać dopuszczonym do wykonywania samodzielnych lotów, uczeń-pilot musi mieć ukończone 14 lat.

SFCL.130 SPL — Wymagania dotyczące szkolenia i doświadczenia

- a) Wnioskodawca ubiegający się o licencję SPL musi ukończyć szkolenie w ATO lub DTO. Szkolenie musi być dostosowane do przywilejów, o które ubiega się wnioskodawca, oraz musi obejmować:
- 1) wiedzę teoretyczną określoną w pkt SFCL.135;

- 2) co najmniej 15 godzin szkolenia w locie na szybowcach, w tym co najmniej:
- (i) 10 godzin szkolenia w locie z instruktorem, które musi obejmować szkolenie w locie z instruktorem określone w ppkt (iv) ppkt A lub ppkt (v) ppkt A, stosownie do przypadku;
 - (ii) dwie godziny czasu lotu samodzielnego pod nadzorem;
 - (iii) 45 startów i lądowań;
 - (iv) w przypadku ubiegania się o przywileje szybowcowe, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, co najmniej siedem godzin szkolenia w locie na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, w tym co najmniej:
 - A) trzy godziny szkolenia w locie z instruktorem;
 - B) albo
 - a) jeden samodzielny lot nawigacyjny na odległość co najmniej 50 km (27 mil morskich); lub
 - b) jeden lot nawigacyjny z instruktorem na odległość co najmniej 100 km (55 mil morskich), który – na zasadzie odstępstwa od przepisów pkt 2 ppkt (iv) – można zaliczyć na motoszybowcu turystycznym;
 - (v) w przypadku ubiegania się o przywileje TMG, co najmniej sześć godzin szkolenia w locie na motoszybowcach turystycznych, w tym co najmniej:
 - A) cztery godziny szkolenia w locie z instruktorem;
 - B) jeden samodzielny lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich) na motoszybowcu turystycznym, podczas którego wykonuje się jedno lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu.
- b) Wnioskodawca posiadający licencję pilota na inną kategorię statków powietrznych, z wyjątkiem licencji na balony, uzyskuje zaliczenie 10 % całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy tego rodzaju statku powietrznego i maksymalnie do siedmiu godzin. Zaliczenie nie może w żadnym przypadku:
- 1) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2 ppkt (ii), lit. a) pkt 2 ppkt (iv) ppkt B oraz lit. a) pkt 2 ppkt (v) ppkt B. oraz
 - 2) w odniesieniu do wymagania lit. a) pkt 2 ppkt (iii), przekroczyć 10 startów i lądowań.

SFCL.135 SPL — Egzamin z wiedzy teoretycznej

a) Wiedza teoretyczna

Wnioskodawca ubiegający się o licencję SPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią do przywilejów, o które się ubiega, w zakresie następujących przedmiotów:

- 1) przedmioty wspólne:
 - (i) prawo lotnicze;
 - (ii) możliwości człowieka;
 - (iii) meteorologia;
 - (iv) łączność;
- 2) przedmioty specyficzne dla szybowców:
 - (i) zasady lotu;
 - (ii) procedury operacyjne;
 - (iii) wykonywanie i planowanie lotu;
 - (iv) wiedza ogólna o statkach powietrznych związana z szybowcami;
 - (v) nawigacja.

b) Obowiązki wnioskodawcy

- 1) Wnioskodawca ubiegający się o licencję SPL musi zdać cały zestaw egzaminów z wiedzy teoretycznej pod nadzorem właściwego organu jednego państwa członkowskiego.
- 2) Wnioskodawca przystępuje do egzaminu z wiedzy teoretycznej wyłącznie pod warunkiem uzyskania rekomendacji od ATO lub DTO odpowiedzialnej za jego szkolenie oraz po ukończeniu odpowiednich elementów kursu szkoleniowego z zakresu wiedzy teoretycznej z zadowalającym wynikiem.
- 3) Rekomendacja ATO lub DTO jest ważna 12 miesięcy. Jeżeli wnioskodawca nie przystąpi do egzaminu z wiedzy teoretycznej co najmniej raz w tym okresie ważności, ATO lub DTO decyduje, czy potrzebuje on dodatkowego szkolenia

c) Kryteria zaliczenia egzaminu

- 1) Wnioskodawca zalicza egzamin z wiedzy teoretycznej, jeżeli uzyska co najmniej 75 % punktów możliwych do zdobycia w tym teście. Nie stosuje się punktów karnych.
- 2) O ile niniejszy załącznik nie stanowi inaczej, uznaje się, że wnioskodawca zdał wymagany egzamin z wiedzy teoretycznej do licencji SPL, jeżeli zaliczył wszystkie wymagane testy egzaminacyjne z wiedzy teoretycznej w okresie 18 miesięcy, licząc od końca miesiąca kalendarzowego, w którym po raz pierwszy przystąpił do egzaminu.
- 3) Jeżeli wnioskodawca nie zaliczy jednego z testów egzaminacyjnych z wiedzy teoretycznej w czterech podejściach, bądź jeżeli nie zaliczy wszystkich testów w okresie, o którym mowa w ust. 2, musi ponownie przystąpić do całego zestawu testów egzaminacyjnych z wiedzy teoretycznej.
- 4) Przed ponownym przystąpieniem do egzaminów z wiedzy teoretycznej wnioskodawca musi przejść dodatkowe szkolenie w ATO lub DTO. Poziom i zakres potrzebnego szkolenia jest ustalany przez ATO lub DTO w oparciu o potrzeby wnioskodawcy.

d) Okres ważności

Pozytywny wynik egzaminu z wiedzy teoretycznej pozostaje ważny przez okres 24 miesięcy, licząc od dnia, w którym wnioskodawca zdał egzamin z wiedzy teoretycznej, zgodnie z lit. c) pkt 2.

SFCL.140 SPL — Zaliczanie wiedzy teoretycznej

Wnioskodawca ubiegający się o wydanie licencji SPL otrzymuje pełne zaliczenie wymagań dotyczących szkolenia z wiedzy teoretycznej w zakresie przedmiotów wspólnych określonych w pkt SFCL.135 lit. a) pkt 1, jeżeli:

- a) posiada licencję zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395; lub
- b) zdał egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję określoną w lit. a), o ile uczynił to w okresie ważności określonym w pkt SFCL.135 lit. d).

SFCL.145 SPL — Egzamin praktyczny

- a) Wnioskodawca ubiegający się o licencję SPL musi wykazać podczas egzaminu praktycznego, że potrafi – jako pilot dowódca szybowca – wykonywać stosowne procedury i manewry, wykorzystując kompetencje odpowiednie do przywilejów do przywilejów, o które się ubiega.
- b) Wnioskodawcy muszą zaliczyć egzamin praktyczny na szybowcu, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, lub na motoszybowcu turystycznym, w zależności od przywilejów, o które się ubiegają, i pod warunkiem że szkolenie zgodne z pkt SFCL.130 obejmowało niezbędne elementy szkolenia dla danego statku powietrznego. Wnioskodawca, który ukończył szkolenie obejmujące niezbędne elementy szkolenia zarówno dla szybowców, jak i motoszybowców turystycznych, może zaliczyć 2 egzamin praktyczne, 1 na szybowcu i 1 na motoszybowcu turystycznym, aby uzyskać przywileje w odniesieniu do obu rodzajów statków powietrznych.
- c) Aby przystąpić do egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji SPL, wnioskodawca musi najpierw zdać wymagane egzaminy z wiedzy teoretycznej.

- d) Kryteria zaliczenia egzaminu
- 1) Egzamin praktyczny jest podzielony na różne sekcje, które odpowiadają różnym fazom lotu szybowca.
 - 2) Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. W przypadku gdy wnioskodawca nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Jeżeli wnioskodawca nie zaliczy więcej niż jednej sekcji, musi powtórzyć cały egzamin.
 - 3) W przypadku gdy wnioskodawca powtarza egzamin zgodnie z pkt 2 i nie zaliczy którejkolwiek z sekcji, a dotyczy to również sekcji zdanych przy poprzednim podejściu, musi ponownie przystąpić do całego egzaminu.
- e) W przypadku gdy wnioskodawca nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi odbyć dodatkowe szkolenie praktyczne.

SFCL.150 SPL — Przywileje szybowcowe i przywileje związane z motoszybowcami turystycznymi (TMG)

- a) Jeżeli egzamin praktyczny, o którym mowa w pkt SFCL.145, został zaliczony na szybowcu, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, przywileje wynikające z licencji SPL są ograniczone do szybowców, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych.
- b) W przypadku określonym w lit. a) przywileje wynikające z licencji SPL rozszerza się na motoszybowce turystyczne, jeżeli pilot:
- 1) zaliczył w ATO lub DTO elementy szkolenia określone w pkt SFCL.130 lit. a) pkt 2 ppkt (v);
 - 2) zdał egzamin praktyczny na motoszybowcu turystycznym w celu wykazania się odpowiednim poziomem umiejętności praktycznych. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o motoszybowcach turystycznych w zakresie następujących przedmiotów:
 - (i) zasady lotu;
 - (ii) procedury operacyjne;
 - (iii) wykonywanie i planowanie lotu;
 - (iv) wiedza ogólna o statkach powietrznych; oraz
 - (v) nawigacja.
- c) Posiadacz licencji wydanej zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 uzyskuje pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. b), pod warunkiem że:
- 1) posiada uprawnienie na klasę motoszybowców turystycznych; lub
 - 2) posiada przywileje TMG i spełnia wymagania dotyczące bieżącej praktyki określone w pkt FCL.140.A załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- d) Jeżeli egzamin praktyczny, o którym mowa w pkt SFCL.145, został zaliczony na motoszybowcu turystycznym, przywileje wynikające z licencji SPL są ograniczone do motoszybowców turystycznych.
- e) W przypadku określonym w lit. d) przywileje wynikające z licencji SPL rozszerza się na szybowce, jeżeli pilot:
- 1) zaliczył w ATO lub DTO elementy szkolenia określone w pkt SFCL.130 lit. a) pkt 2 ppkt (iv) oraz co najmniej 15 startów i lądowań na szybowcu, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych; oraz
 - 2) zdał egzamin praktyczny na szybowcu, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, w celu wykazania się odpowiednim poziomem umiejętności praktycznych. W trakcie tego egzaminu pilot musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, w zakresie następujących przedmiotów:
 - (i) zasady lotu;
 - (ii) procedury operacyjne;
 - (iii) wykonywanie i planowanie lotu;

- (iv) wiedza ogólna o statkach powietrznych; oraz
 - (v) nawigacja.
- f) Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w lit. b) pkt 1 oraz lit. e) pkt 1, jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane przez kierownika szkolenia ATO lub DTO odpowiedzialnej za szkolenie.

SFCL.155 SPL — Metody startu

- a) Posiadacze SPL korzystają z przysługujących im uprawnień wyłącznie z zastosowaniem tych metod startu, w zakresie których odbyli specjalne szkolenie w ramach szkolenia zgodnie z pkt SFCL.130 lub pkt SFCL.150 lit. e) pkt 1 lub podczas dodatkowego szkolenia prowadzonego przez instruktora po wydaniu licencji SPL. To specjalne szkolenie obejmuje:
- 1) w przypadku startu z wyciągarką i za samochodem holującym, co najmniej 10 startów w ramach szkolenia w locie z instruktorem oraz pięć samodzielnych startów pod nadzorem;
 - 2) w przypadku startu za samolotem holującym lub samostartu, co najmniej pięć startów w ramach szkolenia w locie z instruktorem oraz pięć startów samodzielnych pod nadzorem. W przypadku samostartu szkolenie w locie z instruktorem może odbyć się na motoszybowcu turystycznym;
 - 3) w przypadku startu z lin gumowych, co najmniej trzy starty w ramach szkolenia w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem; oraz
 - 4) w przypadku dodatkowych metod startu, szkolenie wymagane przez właściwy organ.
- b) Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w lit. a), jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane przez kierownika szkolenia ATO lub DTO bądź instruktora odpowiedzialnego za szkolenie, stosownie do przypadku.
- c) Aby zachować przywileje związane z poszczególnymi metodami startu oraz zgodnie z wymaganiami określonymi w lit. a) i b), posiadacze SPL muszą mieć wykonane co najmniej pięć startów w ciągu ostatnich dwóch lat, z wyjątkiem startu z lin gumowych, w którym to przypadku muszą mieć wykonane tylko dwa starty. W przypadku samostartu mogą to być starty wykonane poprzez samostart lub starty na motoszybowcach turystycznych, bądź kombinacja tych rodzajów startu.
- d) Jeżeli posiadacz licencji SPL nie spełnia wymagania określonego w lit. c), w celu odnowienia swoich przywilejów musi wykonać dodatkową liczbę startów w ramach lotu z instruktorem lub lotu samodzielnego pod nadzorem instruktora.

SFCL.160 SPL — Wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Szybowce, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych

Posiadacz licencji SPL korzysta z przywilejów wynikających z licencji SPL, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych wyłącznie wówczas, gdy w ciągu ostatnich 24 miesięcy przed planowanym lotem:

- 1) wykonał, na szybowcach, co najmniej pięć godzin czasu lotu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora FI(S), w tym – na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych – co najmniej:
 - (i) 15 startów; oraz
 - (ii) dwa loty szkoleniowe z instruktorem FI(S); lub
- 2) zaliczył kontrolę umiejętności przed egzaminatorem FE(S) na szybowcu, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych; kontrola umiejętności musi się opierać na egzaminie praktycznym na licencji SPL.

- b) Motoszybowce turystyczne

Posiadacz licencji SPL korzysta z przywilejów TMG wyłącznie wówczas, gdy w ciągu ostatnich 24 miesięcy przed planowanym lotem:

- 1) wykonał co najmniej 12 godzin czasu lotu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora FI(S), w tym – na motoszybowcach turystycznych – co najmniej:
 - (i) sześć godzin czasu lotu;
 - (ii) 12 startów i lądowań; oraz
 - (iii) lot szkoleniowy obejmujący co najmniej jedną godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem; lub

- 2) zaliczyła kontroli umiejętności przed egzaminatorem; kontrola umiejętności musi się opierać na egzaminie praktycznym określonym w pkt SFCL.150 lit. b) pkt 2.
- c) Posiadacze licencji SPL z przywilejami dotyczącymi pilotowania motoszybowców turystycznych, którzy posiadają również licencję obejmującą przywileje dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych zgodnie z przepisami załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, są zwolnieni z obowiązku spełnienia wymagań lit. b).
- d) Zaliczenie lotów z instruktorem, lotów pod nadzorem oraz lotów szkoleniowych określonych w lit. a) pkt 1 i lit. b) pkt 1, jak również kontroli umiejętności określonych w lit. a) pkt 2 i lit. b) pkt 2, jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane, w przypadkach określonych w lit. a) pkt 1 i lit. b) pkt 1 – przez odpowiedzialnego instruktora FI(S), a w przypadkach określonych w lit. a) pkt 2 i lit. b) pkt 2 – przez odpowiedzialnego egzaminatora FE(S).
- e) Przewóz pasażerów
Posiadacze licencji SPL mogą przewozić pasażerów wyłącznie wówczas, gdy w okresie poprzednich 90 dni wykonali w charakterze pilota dowódcy, co najmniej:
 - 1) trzy starty na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, jeżeli pasażerowie mają być przewożeni szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych; lub
 - 2) trzy starty i lądowania na motoszybowcach turystycznych, jeżeli pasażerowie mają być przewożeni motoszybowcem turystycznym. Aby uzyskać przywileje przewozu pasażerów motoszybowcem turystycznym w nocy, co najmniej jeden start i lądowanie należy wykonać w nocy.

PODCZĘŚĆ ADD

DODATKOWE UPRAWNIENIA I PRYWILEJE

SFCL.200 Przywileje akrobacyjne

- a) Posiadacze licencji SPL wykonują loty akrobacyjne na szybowcach przy wyłączonym silniku lub – w przypadku lit. d) i e) – z pracującym silnikiem, wyłącznie wówczas, gdy posiadają odpowiednie przywileje akrobacyjne zgodnie z niniejszym punktem.
- b) Podstawowe przywileje akrobacyjne:
 - 1) uprawniają ich posiadacza do wykonywania lotów akrobacyjnych ograniczonych do następujących manewrów:
 - (i) linia 45 stopni w górę i linia 45 stopni w dół wykonywane jako manewry akrobacyjne;
 - (ii) pętle wewnętrzne;
 - (iii) przewrót;
 - (iv) leniwa ósemka;
 - (v) korkociągi;
 - 2) zostają uwzględnione w przywilejach wynikających z licencji SPL, gdy pilot zaliczy:
 - (i) w okresie po uzyskaniu licencji SPL – co najmniej 30 godzin czasu lotu lub 120 startów w charakterze pilota dowódcy na szybowcach;
 - (ii) szkolenie w ATO lub DTO, które obejmuje:
 - A) wykłady z wiedzy teoretycznej stosownie do przywilejów, o które się ubiega;
 - B) szkolenie w locie akrobacyjnym w zakresie manewrów określonych w pkt 1.
- c) Zaawansowane przywileje akrobacyjne:
 - 1) uprawniają ich posiadacza do wykonywania lotów akrobacyjnych bez ograniczenia do manewrów określonych w lit. b) pkt 1;
 - 2) zostają uwzględnione w przywilejach wynikających z licencji SPL po:
 - (i) spełnieniu przez pilota wymagań określonych w lit. b) pkt 2 ppkt (i);
 - (ii) zaliczeniu przez pilota szkolenia w ATO lub DTO, które obejmuje:
 - A) wykłady z wiedzy teoretycznej stosownie do przywilejów, o które się ubiega;
 - B) co najmniej pięć godzin lub 20 lotów szkolenia w locie akrobacyjnym.

- d) Podstawowe lub zaawansowane przywileje akrobacyjne obejmują loty akrobacyjne na szybowcach z pracującym silnikiem, jeżeli pilot odbył szkolenie w locie akrobacyjnym z pracującym silnikiem w ramach szkolenia zgodnie z lit. b) pkt 2 ppkt (ii) lub lit. c) pkt 2 ppkt (ii), stosownie do przypadku.
- e) Przywileje wynikające z licencji SPL obejmują zaawansowane przywileje akrobacyjne dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych w lotach z pracującym silnikiem, jeżeli pilot posiada lub posiadał również uprawnienia do wykonywania akrobacji zgodnie z pkt FCL.800 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, w tym przywileje wykonywania lotów akrobacyjnych na motoszybowcach turystycznych.
- f) Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w lit. b) pkt 2 ppkt (ii) oraz lit. c) pkt 2 ppkt (ii), a także, w stosownych przypadkach, uwzględnienie szkolenia określonego w lit. d), jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane przez kierownika szkolenia ATO lub DTO odpowiedzialnej za szkolenie.

SFCL.205 Uprawnienie do holowania szybowców i holowania banerów

- a) Posiadaczom licencji SPL z przywilejami dotyczącymi pilotowania motoszybowców turystycznych wolno holować szybowce lub banery tylko w przypadku posiadania przez nich odpowiedniego uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów zgodnie z niniejszym punktem.
- b) Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do holowania szybowców musi zaliczyć:
 - 1) po uzyskaniu przywilejów TMG – co najmniej 30 godzin czasu lotu jako pilot dowódca oraz 60 startów i lądowań na motoszybowcach turystycznych;
 - 2) szkolenie w ATO lub DTO, które obejmuje:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej w zakresie operacji i procedur holowania szybowców;
 - (ii) co najmniej 10 lotów szkoleniowych z holowaniem szybowca, w tym co najmniej 5 lotów szkoleniowych z instruktorem;
 - (iii) w przypadku posiadacza licencji SPL z przywilejami ograniczonymi do motoszybowców turystycznych zgodnie z pkt SFCL.150 lit. d), pięć lotów zapoznawczych na szybowcu holowanym przez statek powietrzny.
- c) Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do holowania banerów musi zaliczyć:
 - 1) po uzyskaniu przywilejów TMG – co najmniej 100 godzin czasu lotu oraz 200 startów i lądowań na motoszybowcach turystycznych;
 - 2) szkolenie w ATO lub DTO, które obejmuje:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej w zakresie operacji i procedur holowania banerów;
 - (ii) co najmniej 10 lotów szkolnych z holowaniem banera, w tym co najmniej pięć lotów z instruktorem.
- d) Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie do holowania szybowców lub holowania banerów zgodnie z niniejszym punktem, którzy posiadają już uprawnienie do holowania szybowców lub holowania banerów zgodnie z pkt FCL.805 lit. b) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub którzy spełnili wszystkie wymagania dotyczące wydania takiego uprawnienia, stosownie do przypadku:
 - 1) uzyskują pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. b) lub c) na potrzeby uzyskania uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów, stosownie do przypadku, jeżeli ich odpowiednie uprawnienie do holowania określone w lit. d) obejmuje przywileje dotyczące holowania motoszybowców turystycznych; lub
 - 2) mieć zaliczone co najmniej trzy loty szkolne z instruktorem obejmujące cały program szkolenia w zakresie holowania szybowców lub holowania banerów, stosownie do przypadku, na motoszybowcach turystycznych.
- e) Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w lit. b) pkt 2, w lit. c) pkt 2 i w lit. d) pkt 2, jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane przez kierownika szkolenia ATO lub DTO bądź instruktora odpowiedzialnego za szkolenie, stosownie do przypadku.
- f) Aby móc korzystać z przywilejów wynikających z uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów, posiadacz uprawnienia musi mieć wykonane w okresie ostatnich dwóch lat co najmniej pięć lotów holujących.
- g) Jeżeli posiadacz uprawnienia do holowania szybowców nie spełnia wymagania określonego w lit. f), musi wykonać brakujące loty holujące z instruktorem lub pod nadzorem instruktora przed ponownym korzystaniem ze swoich przywilejów.

SFCL.210 Uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych

- a) Posiadacz licencji SPL posiadający przywileje dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych korzysta z przywilejów TMG w warunkach VFR w nocy wyłącznie wówczas, gdy posiada uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych zgodnie z niniejszym punktem.
- b) Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych musi najpierw ukończyć szkolenie w ATO lub DTO. Szkolenie to musi obejmować:
 - 1) wykłady z wiedzy teoretycznej w zakresie lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR) w warunkach nocnych;
 - 2) co najmniej pięć godzin czasu lotu na motoszybowcach turystycznych w nocy, w tym co najmniej trzy godziny szkolenia z instruktorem, obejmującego co najmniej:
 - (i) jedną godzinę lotu nawigacyjnego, w tym co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 50 km (27 mil morskich);
 - (ii) pięć samodzielnych startów; oraz
 - (iii) pięć samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem.
- c) Aby zaliczyć szkolenie w nocy, posiadacz licencji SPL musi najpierw ukończyć podstawowe szkolenie w locie według wskazań przyrządów wymagane do wydania licencji pilota turystycznego (PPL) zgodnie z przepisami załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- d) Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych zgodnie z niniejszym punktem uzyskują pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. b) lub c), jeżeli posiadają uprawnienie do wykonywania lotów nocnych zgodnie z pkt FCL.810 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub spełniają wszystkie wymagania dotyczące wydania tego uprawnienia.

SFCL.215 Przywileje dotyczące wykonywania lotów chmurowych na szybowcach

- a) Posiadacz licencji SPL wykonuje loty chmurowe szybowcem wyłącznie:
 - 1) przy wyłączonym silniku; oraz
 - 2) jeżeli posiada przywileje dotyczące wykonywania lotów chmurowych na szybowcach zgodnie z niniejszym punktem.
- b) Przywileje wynikające z licencji SPL obejmują przywileje dotyczące wykonywania lotów chmurowych na szybowcach, jeżeli pilot zaliczył co najmniej:
 - 1) 30 godzin czasu lotu jako pilot dowódca na szybowcach po uzyskaniu licencji;
 - 2) szkolenie w ATO lub DTO, które obejmuje:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej;
 - (ii) co najmniej dwie godziny szkolenia w locie z instruktorem na szybowcach przy wyłączonym silniku, podczas którego steruje statkiem powietrznym wyłącznie według wskazań przyrządów. Maksymalnie 50 % szkolenia w locie z instruktorem można jednak odbyć na motoszybowcach turystycznych w lotach z pracującym silnikiem, pod warunkiem że loty te są wykonywane w warunkach VMC.
- c) W celu uzyskania przywilejów dotyczących wykonywania lotów chmurowych na szybowcach posiadacz licencji SPL, który posiada również podstawowe uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR) lub uprawnienie IR(A) zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub który spełnił wszystkie wymagania dotyczące wydania jednego z tych uprawnień, musi:
 - 1) uzyskać zaliczenie wymagania określonego w lit. b) pkt 2 ppkt (i);
 - 2) na zasadzie odstępstwa od lit. b) pkt 2 ppkt (ii), zaliczyć co najmniej jedną godzinę szkolenia w locie z instruktorem na szybowcu, sterując nim wyłącznie według wskazań przyrządów.
- d) Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w lit. b) pkt 2 lub lit. c) pkt 2, stosownie do przypadku, jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane przez kierownika szkolenia ATO lub DTO odpowiedzialnej za szkolenie.
- e) Posiadacze licencji SPL korzystają ze swoich przywilejów dotyczących wykonywania lotów chmurowych na szybowcach wyłącznie wówczas, gdy w ciągu ostatnich dwóch lat przed planowanym lotem chmurowym wykonali co najmniej jedną godzinę czasu lotu lub pięć lotów jako pilot dowódca, korzystając z przywilejów dotyczących wykonywania lotów chmurowych na szybowcach.

- f) Jeżeli posiadacz licencji SPL z przywilejami dotyczącymi wykonywania lotów chmurowych na szybowcach nie spełnia wymagań określonych w lit. e), a pragnie wznowić korzystanie ze swoich przywilejów dotyczących wykonywania lotów chmurowych na szybowcach, to musi:
- 1) zaliczyć kontrolę umiejętności przed egzaminatorem FE(S); lub
 - 2) wykonać dodatkowy czas lotu lub wykonać dodatkowe loty wymagane zgodnie z lit. e) z instruktorem FI(S).
- g) Posiadacze licencji SPL z przywilejami dotyczącymi wykonywania lotów chmurowych na szybowcach, którzy posiadają również uprawnienie BIR lub IR(A) zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, uzyskują pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. e).

PODCZEŚĆ FI

INSTRUKTORZY SZKOLENIA PRAKTYCZNEGO

Sekcja 1

Wymagania ogólne

SFCL.300 Certyfikat instruktora szkolenia praktycznego

a) Zasady ogólne

Instruktor prowadzi szkolenie w locie na szybowcu wyłącznie wówczas, gdy:

1) posiada:

- (i) licencję SPL obejmującą przywileje, uprawnienia i certyfikaty, których ma dotyczyć szkolenie w locie;
- (ii) certyfikat instruktora szybowcowego szkolenia praktycznego (FI(S)), odpowiedni do prowadzonego szkolenia i wydany zgodnie z przepisami niniejszej podczęści;

2) jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy na szybowcu podczas szkolenia w locie.

b) Szkolenie przeprowadzane poza terytorium państw członkowskich

1) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1, w przypadku szkolenia w locie prowadzonego w ramach szkolenia zatwierdzonego zgodnie z niniejszym załącznikiem (część SFCL) poza terytorium, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, właściwy organ wydaje certyfikat instruktora szkolenia praktycznego wnioskodawcy posiadającemu licencję pilota szybowcowego zgodną z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że dany wnioskodawca:

- (i) posiada co najmniej licencję obejmującą, w stosownych przypadkach, przywileje, uprawnienia lub certyfikaty równoważne tym, w zakresie których jest uprawniony do prowadzenia szkolenia;
- (ii) spełnia wymagania określone w niniejszej podczęści dotyczące wydania certyfikatu FI(S) z odpowiednimi przywilejami instruktorskimi;
- (iii) wykaże właściwemu organowi, że posiada odpowiedni stopień wiedzy o europejskich zasadach bezpieczeństwa lotniczego, pozwalający korzystać z przysługujących mu przywilejów instruktorskich zgodnie z niniejszym załącznikiem.

2) Certyfikat ten jest ograniczony do prowadzenia szkolenia w locie:

- (i) poza terytorium, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej;
- (ii) dla uczniów-pilotów znających w wystarczającym stopniu język, w którym prowadzone jest szkolenie w locie.

Sekcja 2

Certyfikat instruktora szybowcowego szkolenia praktycznego — FI(S)

SFCL.315 Certyfikat FI(S) — Przywileje i warunki

a) Z zastrzeżeniem spełnienia przez wnioskodawców wymagań pkt SFCL.320 oraz poniższych warunków, wydaje się certyfikat FI(S) z przywilejami dotyczącymi prowadzenia szkolenia w locie w odniesieniu do:

1) licencji SPL;

- 2) dodatkowych przywilejów szybowcowych zgodnie z pkt SFCL.150 lit. e);
 - 3) metod startu zgodnie z pkt SFCL.155, pod warunkiem że wnioskodawca wykonał jako pilot dowódca:
 - (i) w przypadku startu za samolotem holującym, co najmniej 30 startów; lub
 - (ii) w przypadku startu z wyciągarką, co najmniej 50 startów;
 - 4) dodatkowych przywilejów TMG zgodnie z pkt SFCL.150 lit. b), pod warunkiem że wnioskodawca:
 - (i) wykonał co najmniej 30 godzin czasu lotu jako pilot dowódca na motoszybowcach turystycznych;
 - (ii) zaliczył szkolenie określone w pkt SFCL.330 lit. b) pkt 2;
 - (iii) wykazał instruktorowi FI(S) posiadającemu kwalifikacje zgodnie z pkt 7 i wyznaczonemu przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, że potrafi prowadzić szkolenie na motoszybowcach turystycznych;
 - 5) podstawowych przywilejów akrobacyjnych, zaawansowanych przywilejów akrobacyjnych lub przywilejów dotyczących wykonywania lotów chmurowych na szybowcach bądź uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów, pod warunkiem że wnioskodawca:
 - (i) w przypadku szkolenia na podstawowe przywileje akrobacyjne lub zaawansowane przywileje akrobacyjne – posiada zaawansowane przywileje akrobacyjne zgodnie z pkt SFCL.200 lit. c);
 - (ii) wykazał instruktorowi FI(S) posiadającemu kwalifikacje zgodnie z lit. a) pkt 7 i wyznaczonemu przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, że potrafi prowadzić szkolenie na odpowiednie przywileje lub uprawnienia;
 - 6) lotów na motoszybowcach turystycznych w nocy, pod warunkiem że wnioskodawca:
 - (i) spełnia wymaganie dotyczące doświadczenia w lotach nocnych określone w SFCL.160 lit. e) pkt 2;
 - (ii) wykazał instruktorowi FI(S) posiadającemu kwalifikacje zgodnie z pkt 7 i wyznaczonemu przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, że potrafi prowadzić szkolenie na motoszybowcach turystycznych;
 - 7) certyfikatu FI(S), pod warunkiem że wnioskodawca:
 - (i) zaliczył 50 godzin lub 150 startów w ramach szkolenia w locie na szybowcach;
 - (ii) zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu przez właściwy organ, wykazał instruktorowi FI(S) posiadającego kwalifikacje zgodnie z przepisami niniejszego punktu i wyznaczonemu przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, że potrafi prowadzić szkolenie w zakresie certyfikatu FI(S).
- b) Przywileje wymienione w lit. a) obejmują przywileje dotyczące prowadzenia szkolenia w locie na potrzeby:
- 1) wydania odpowiednich licencji, przywilejów, uprawnień lub certyfikatów; oraz
 - 2) przedłużenia, wznowienia ważności lub spełnienia wymagań dotyczących bieżącej praktyki określonych w niniejszym załączniku, stosownie do przypadku.

SFCL.320 Certyfikat FI(S) — Warunki wstępne i wymagania

Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat FI(S) musi:

- a) mieć ukończone 18 lat;
- b) spełnić wymagania pkt SFCL.300 lit. a) pkt 1 ppkt (i) oraz lit. a) pkt 2;
- c) wykonać 100 godzin czasu lotu oraz 200 startów jako pilot dowódca na szybowcach;
- d) zaliczyć szkolenie instruktorskie w ATO lub DTO zgodnie z pkt SFCL.330; oraz
- e) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt SFCL.345.

SFCL.325 Kompetencje i ocena instruktora FI(S)

Wnioskodawcy ubiegający się o certyfikat FI(S) są szkoleni, aby uzyskać następujące kompetencje:

- a) przygotowywanie materiałów szkoleniowych;
- b) tworzenie atmosfery sprzyjającej nauce;
- c) prezentowanie wiedzy;
- d) integrowanie zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) i zarządzania zasobami załogi;
- e) zarządzanie czasem służące osiągnięciu celów szkolenia;
- f) ułatwianie uczenia;
- g) ocenianie wyników kursantów;
- h) obserwowanie i ocenianie postępów;
- i) ocenianie sesji szkoleniowych; oraz
- j) informowanie o wynikach.

SFCL.330 FI(S) — Szkolenie

- a) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat FI(S) musi najpierw – w ciągu 12 miesięcy poprzedzających rozpoczęcie szkolenia – przejść w ATO lub DTO odpowiednią ocenę pod kątem predyspozycji do podjęcia danego szkolenia.
- b) Szkolenie FI(S) obejmuje:
 - 1) w odniesieniu do szybowców, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych:
 - (i) elementy określone w pkt SFCL.325;
 - (ii) 25 godzin nauczania i nauki;
 - (iii) 30 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej, w tym sprawdziany postępów;
 - (iv) co najmniej sześć godzin lub 20 startów w ramach szkolenia w locie, przy czym maksymalnie trzy godziny mogą zostać zaliczone na motoszybowcach turystycznych;
 - 2) dodatkowo, jeżeli przywileje wynikające z certyfikatu FI(S) obejmują przywileje określone w pkt SFCL.315 lit. a) pkt 4 i lit. a) pkt 6, co najmniej sześć godzin szkolenia w locie z instruktorem na motoszybowcach turystycznych.
- c) Wnioskodawca, który posiada już certyfikat instruktora zgodny z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/395 lub załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, uzyskuje pełne zaliczenie wymagania określonego w lit. b) pkt 1 ppkt (ii).
- d) W przypadku ubiegania się o certyfikat FI(S) pilot, który posiada lub posiadał FI(A), (H) lub (As), uzyskuje zaliczenie 18 godzin na poczet wymagań określonych w lit. b) pkt 1 ppkt (iii).

SFCL.345 FI(S) — Ocena kompetencji

- a) Wnioskodawca ubiegający się o wydanie certyfikatu FI(S) musi przejść ocenę kompetencji, w trakcie której wykazuje egzaminatorowi posiadającemu kwalifikacje zgodne z pkt SFCL.415 lit. c), że potrafi szkolić uczniów-pilotów do poziomu wymaganego do wydania licencji SPL.
- b) Taka ocena obejmuje:
 - 1) zademonstrowanie kompetencji określonych w pkt SFCL.325 podczas instruktażu przed lotem, po locie oraz w trakcie przekazywania wiedzy teoretycznej;
 - 2) ustny egzamin teoretyczny na ziemi, odprawy przed lotem i po locie, demonstracje podczas lotu na szybowcach;
 - 3) ćwiczenia odpowiednie do oceny kompetencji instruktora.

- c) Ocenę kompetencji na potrzeby pierwszego wydania certyfikatu FI(S) przeprowadza się na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych.

SFCL.350 FI(S) — Ograniczenie przywilejów

- a) Przywileje instruktora FI(S) ograniczają się do prowadzenia szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FI(S) z nieograniczonymi przywilejami, wyznaczonego w tym celu przez DTO lub ATO, w następujących przypadkach:
- 1) na potrzeby wydawania licencji SPL;
 - 2) na potrzeby rozszerzenia przywilejów wynikających z licencji SPL o dodatkowe przywileje dotyczące szybowców lub motoszybowców turystycznych zgodnie z pkt SFCL.150;
 - 3) na potrzeby rozszerzenia przywilejów wynikających z licencji SPL o dodatkowe metody startu zgodnie z pkt SFCL.155; oraz
 - 4) na potrzeby podstawowych przywilejów akrobacyjnych, zaawansowanych przywilejów akrobacyjnych lub przywilejów dotyczących wykonywania lotów chmurowych na szybowcach bądź na potrzeby uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów.
- b) Podczas prowadzenia szkolenia pod nadzorem, zgodnie z lit. a), instruktor FI(S) nie posiada przywileju dopuszczania uczniów-pilotów do wykonywania pierwszych samodzielnych lotów lub pierwszych samodzielnych lotów nawigacyjnych.
- c) Ograniczenia określone w lit. a) i b) usuwa się z certyfikatu FI(S) po wykonaniu przez instruktora FI(S) co najmniej 15 godzin lub 50 startów w ramach szkolenia w locie obejmującego wszystkie fazy lotu szybowca. Instruktor FI(S) z ograniczonymi przywilejami, który spełnił wymagania SFCL.330 lit. b) pkt 2, może zaliczyć 5 z tych 15 godzin na motoszybowcach turystycznych i może zastąpić 15 z tych 50 startów startami i lądowaniami na motoszybowcach turystycznych.

SFCL.360 Certyfikat FI(S) — Wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Posiadacz certyfikatu FI(S) korzysta z przywilejów wynikających z posiadanego certyfikatu wyłącznie wówczas, gdy przed planowanym skorzystaniem z tych przywilejów:
- 1) w ciągu ostatnich trzech lat, zaliczył:
 - (i) prowadzone przez ATO, DTO lub właściwy organ instruktorskie szkolenie odświeżające, które obejmowało wykłady z wiedzy teoretycznej służące odświeżeniu i aktualizacji wiedzy istotnej dla instruktorów szybowcowych; oraz
 - (ii) prowadząc szkolenie w locie jako instruktor FI(S), zaliczył co najmniej:
 - A) 30 godzin; lub
 - B) 60 startów i lądowań; oraz
 - 2) w ciągu ostatnich dziewięciu lat oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu przez właściwy organ, wykazał instruktorowi FI(S) posiadającemu kwalifikacje zgodne z pkt SFCL.315 lit. a) pkt 7 i wyznaczonemu przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, że potrafi prowadzić szkolenie na szybowcach.
- b) Na poczet wymagania określonego w lit. a) pkt 1 ppkt (ii) zalicza się w pełni godziny lotu wykonane jako egzaminator FE(S) podczas egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji.
- c) Jeżeli posiadacz certyfikatu FI(S) nie uzyskał pozytywnej oceny instruktora FI(S) za lot szkolny wykonany pod jego nadzorem zgodnie z lit. a) pkt 2, to nie może korzystać z przywilejów wynikających z certyfikatu FI(S) do czasu pomyślnego zaliczenia oceny kompetencji zgodnie z pkt SFCL.345.
- d) Aby wznowić korzystanie z przywilejów wynikających z certyfikatu FI(S), posiadacz certyfikatu FI(S), który nie spełnia wszystkich wymagań lit. a), musi spełnić wymagania lit. a) pkt 1 ppkt (i) oraz pkt SFCL.345.

PODCZEŚĆ FE

PILOCI EGZAMINATORZY

Sekcja 1

Wymagania ogólne

SFCL.400 Upoważnienie pilota egzaminatora szybowcowego

a) Zasady ogólne

Egzaminator przeprowadza egzaminy praktyczne, kontrole umiejętności lub oceny kompetencji zgodnie z niniejszym załącznikiem wyłącznie wówczas, gdy:

1) posiada:

- (i) licencję SPL obejmującą przywileje, uprawnienia lub certyfikaty równoważne tym, w zakresie których jest uprawniony do prowadzenia egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji, a także przywileje dotyczące prowadzenia szkolenia w ich zakresie;
- (ii) upoważnienie FE(S) obejmujące przywileje odpowiednie do przeprowadzanych egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji, wydane zgodnie z przepisami niniejszej podczęści;

2) jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy na szybowcu podczas egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji.

b) Przeprowadzanie egzaminów poza terytorium państw członkowskich

1) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1, w przypadku przeprowadzania egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności poza terytorium, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, właściwy organ wydaje upoważnienie egzaminatora wnioskodawcy posiadającemu licencję pilota szybowcowego zgodną z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że dany wnioskodawca:

- (i) posiada co najmniej licencję obejmującą, w stosownych przypadkach, przywileje, uprawnienia lub certyfikaty równoważne tym, w zakresie których jest uprawniony do prowadzenia egzaminów praktycznych lub kontroli umiejętności;
- (ii) spełnia wymagania określone w niniejszej podczęści dotyczące wydania odpowiedniego upoważnienia egzaminatora;
- (iii) wykaże właściwemu organowi, że posiada odpowiedni stopień wiedzy o unijnych zasadach bezpieczeństwa lotniczego, pozwalający korzystać z przywilejów egzaminatora zgodnie z niniejszym załącznikiem.

2) Upoważnienie, o którym mowa w pkt 1, jest ograniczone do przeprowadzania egzaminów praktycznych oraz kontroli umiejętności:

- (i) poza terytorium, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej; oraz
- (ii) w odniesieniu do pilotów znających w wystarczającym stopniu język, w którym przeprowadza się egzamin/kontrolę.

SFCL.405 Ograniczenie przywilejów w przypadku konfliktu interesów

Egzaminator szybowcowy nie może przeprowadzać:

- a) egzaminu praktycznego ani oceny kompetencji w celu wydania licencji, uprawnienia lub certyfikatu wnioskodawcy, na potrzeby którego przeprowadził więcej niż 50 % wymaganego szkolenia w locie w zakresie licencji, uprawnienia lub certyfikatu stanowiących przedmiot danego egzaminu praktycznego lub danej oceny kompetencji; lub
- b) egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności ani oceny kompetencji, jeżeli uważa, że cokolwiek może mieć wpływ na jego obiektywność.

SFCL.410 Przeprowadzanie egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji

- a) W trakcie przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji egzaminator szybowcowy musi wykonać wszystkie następujące czynności:
- 1) zapewnić możliwość porozumienia się z wnioskodawcą bez barier językowych;
 - 2) sprawdzić, czy wnioskodawca spełnia wszystkie wymagania dotyczące kwalifikacji, wykszolenia i doświadczenia określone w niniejszym załączniku, dotyczące wydania, przedłużenia lub wznowienia ważności licencji, przywilejów, uprawnień lub certyfikatu, których dotyczy egzamin praktyczny, kontrola umiejętności lub ocena kompetencji;
 - 3) uświadomić wnioskodawcy konsekwencje podania niepełnych, niedokładnych lub nieprawdziwych informacji dotyczących jego wykszolenia i doświadczenia lotniczego.
- b) Po zakończeniu egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji egzaminator szybowcowy:
- 1) informuje wnioskodawcę o wynikach egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji;
 - 2) w przypadku zaliczenia oceny kompetencji przeprowadzanej na potrzeby przedłużenia lub wznowienia ważności, wpisuje do licencji lub certyfikatu wnioskodawcy nową datę ważności, o ile został w tym celu specjalnie upoważniony przez właściwy organ odpowiadający za licencję wnioskodawcy;
 - 3) dostarcza wnioskodawcy podpisany raport z egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji oraz przedkłada niezwłocznie kopie tego raportu właściwemu organowi odpowiadającemu za licencję wnioskodawcy, a także właściwemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie. Raport ten obejmuje:
 - (i) oświadczenie, że egzaminator szybowcowy otrzymał od wnioskodawcy informacje dotyczące jego doświadczenia i wykszolenia oraz stwierdził ich zgodność ze stosownymi wymaganiami niniejszego załącznika;
 - (ii) potwierdzenie wykonania wszystkich wymaganych manewrów i ćwiczeń, a także informacje o ustnym egzaminie z wiedzy teoretycznej, jeżeli takowy miał miejsce. W przypadku niezaliczenia któregośkolwiek z wymienionych elementów egzaminator odnotowuje powody wydania takiej oceny;
 - (iii) wyniki egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji;
 - (iv) oświadczenie, że egzaminator szybowcowy dokonał przeglądu krajowych procedur i wymagań stosowanych przez właściwy organ wnioskodawcy, oraz że je zastosował, jeżeli właściwy organ odpowiedzialny za licencję wnioskodawcy nie jest organem, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie;
 - (v) kopię upoważnienia egzaminatora szybowcowego, zawierającego zakres jego przywilejów jako egzaminatora balonowego, w przypadku egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji wnioskodawcy podlegających innemu właściwemu organowi niż organ, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie.
- c) Egzaminator szybowcowy musi przechowywać szczegółowe zapisy dotyczące wszelkich przeprowadzonych przez siebie egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji oraz ich wyników przez okres pięciu lat.
- d) Na żądanie właściwego organu odpowiadającego za upoważnienie egzaminatora szybowcowego lub właściwego organu odpowiadającego za licencję wnioskodawcy, egzaminator szybowcowy przedstawia wszelkie zapisy, raporty oraz inne informacje wymagane do czynności nadzorczych.

*Sekcja 2***Upoważnienie pilota egzaminatora szybowcowego — FE(S)****SFCL.415 Upoważnienie FE(S) — Przywileje i warunki**

Z zastrzeżeniem spełnienia przez wnioskodawców wymagań pkt SFCL.420 oraz poniższych warunków, wydaje się upoważnienie FE(S) z przywilejami dotyczącymi przeprowadzania:

- a) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności dotyczących licencji SPL, pod warunkiem że wnioskodawca zaliczył co najmniej 300 godzin czasu lotu jako pilot na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, w tym co najmniej 150 godzin lub 300 startów w ramach szkolenia w locie;

- b) egzaminów praktycznych na potrzeby rozszerzenia przywilejów wynikających z licencji SPL na motoszybowce turystyczne zgodnie z pkt SFCL.150 lit. e), pod warunkiem że wnioskodawca zaliczył 300 godzin czasu lotu na szybowcach, w tym 50 godzin szkolenia w locie na motoszybowcach turystycznych;
- c) ocen kompetencji na potrzeby wydawania certyfikatów FI(S) na szybowce, pod warunkiem że wnioskodawca:
 - 1) zaliczył co najmniej 500 godzin czasu lotu jako pilot na szybowcach, w tym, jeżeli będzie korzystać z przywilejów wynikających z upoważnienia FE(S) na:
 - (i) szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, co najmniej 10 godzin lub 30 startów w ramach prowadzenia szkolenia dla wnioskodawców ubiegających się o certyfikat FI(S) na szybowce, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych;
 - (ii) motoszybowcach turystycznych, co najmniej 10 godzin lub 30 startów i lądowań w ramach prowadzenia szkolenia dla wnioskodawców ubiegających o certyfikat FI(S) na motoszybowce turystyczne;
 - 2) przeszedł odpowiednie szkolenie podczas kursu standaryzacyjnego dla egzaminatorów zgodnie z pkt SFCL.430.

SFCL.420 Upoważnienie FE(S) — Warunki wstępne i wymagania

Wnioskodawca ubiegający się o upoważnienie FE(S) musi:

- a) spełnić wymagania pkt SFCL.400 lit. a) pkt 1 ppkt (i) oraz lit. a) pkt 2;
- b) zaliczyć kurs standaryzacyjny FE(S) zgodnie z pkt SFCL.430;
- c) przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt SFCL.445;
- d) wykazać odpowiednie przygotowanie w odniesieniu do przywilejów wynikających z upoważnienia FE(S); oraz
- e) wykazać, że nie podlegał w ciągu ostatnich trzech lat żadnym sankcjom, w tym zawieszeniu, ograniczeniu lub cofnięciu posiadanych licencji, uprawnień lub certyfikatów, które zostały wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395, z powodu braku zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

SFCL.430 Upoważnienie FE(S) — Kurs standaryzacyjny

- a) Wnioskodawca ubiegający się o upoważnienie FE(S) musi przejść kurs standaryzacyjny prowadzony albo przez właściwy organ albo przez ATO lub DTO i zatwierdzony przez ten właściwy organ.
- b) Kurs standaryzacyjny musi być dostosowany do przywilejów pilota egzaminatora szybowcowego, o które ubiega się wnioskodawca, oraz musi obejmować szkolenie teoretyczne i praktyczne, w tym co najmniej:
 - 1) przeprowadzenie dwóch egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji w zakresie licencji SPL lub towarzyszących uprawnień lub certyfikatów;
 - 2) szkolenie w zakresie stosownych wymagań niniejszego załącznika oraz stosownych wymagań dotyczących operacji lotniczych, a także w zakresie przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji oraz związanej z tym dokumentacji i sprawozdawczości;
 - 3) sesję informacyjną na następujące tematy:
 - (i) krajowe procedury administracyjne;
 - (ii) wymagania w zakresie ochrony danych osobowych;
 - (iii) odpowiedzialność egzaminatora;
 - (iv) ubezpieczenie wypadkowe egzaminatora;
 - (v) opłaty krajowe; oraz
 - (vi) informacje na temat sposobu uzyskania dostępu do informacji wskazanych w ppkt (i)–(v) w przypadku przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji wnioskodawców podlegających właściwemu organowi innemu niż organ, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie.

- c) Posiadacz upoważnienia FE(S) nie może przeprowadzać egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności ani ocen kompetencji wnioskodawców podlegających właściwemu organowi innemu niż organ, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie, chyba że dokonał przeglądu najnowszych dostępnych informacji na temat odpowiednich krajowych procedur stosowanych przez właściwy organ wnioskodawcy.

SFCL.445 Upoważnienie FE(S) — Ocena kompetencji

Wnioskodawca ubiegający się o pierwsze wydanie upoważnienia FE(S) musi wykazać się kompetencjami egzaminatora FE(S) przed inspektorem właściwego organu lub starszym egzaminatorem specjalnie w tym celu upoważnionym przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie upoważnienia FE(S). Ocena kompetencji polega na przeprowadzeniu przez wnioskodawcę egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, z uwzględnieniem odprawy po locie, sposobu przeprowadzania egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także oceny osoby, której dotyczy egzamin, kontrola lub ocena, oraz prowadzenia odpraw i dokumentacji.

SFCL.460 Upoważnienie FE(S) — Ważność oraz przedłużenie i wznowienie ważności

- a) Upoważnienie FE(S) jest ważne przez pięć lat.
- b) Ważność upoważnienia FE(S) może zostać przedłużona, jeżeli jego posiadacz:
- 1) w okresie ważności upoważnienia FE(S), odbył egzaminatorskie szkolenie odświeżające, prowadzone albo przez właściwy organ albo przez ATO lub DTO i zatwierdzone przez ten właściwy organ, które obejmowało wykłady z wiedzy teoretycznej służące odświeżeniu i aktualizacji wiedzy istotnej dla egzaminatorów szybowcowych;
 - 2) w ciągu ostatnich 24 miesięcy poprzedzających zakończenie okresu ważności upoważnienia, wykazał inspektorowi właściwego organu lub egzaminatorowi specjalnie w tym celu upoważnionemu przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie upoważnienia FE(B), że potrafi przeprowadzać egzaminy praktyczne, kontrole umiejętności lub oceny kompetencji.
- c) Posiadaczowi upoważnienia FE(S), który posiada również co najmniej jedno upoważnienie egzaminatora dotyczące innych kategorii statków powietrznych zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395, można łącznie przedłużyć – w porozumieniu z właściwym organem – ważność wszystkich posiadanych upoważnień egzaminatora.
- d) W przypadku upływu ważności upoważnienia FE(S), aby móc wznowić korzystanie przywilejów wynikających z FE(S), jego posiadacz musi spełnić wymagania określone w lit. b) pkt 1 oraz w pkt SFCL.445.
- e) Ważność upoważnienia FE(S) przedłuża lub wznowia się łącznie w przypadku, gdy wnioskodawca wykaże, że w sposób nieprzerwany spełnia wymagania określone w pkt SFCL.410, jak również wymagania określone w pkt SFCL.420 lit. d) i e).”
-