

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/359**z dnia 4 marca 2020 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008****(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 i 27,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011⁽²⁾ ustanawia wymogi dla pilotów, którzy uczestniczą w eksploatacji statków powietrznych, określonych w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) i (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (2) Biorąc pod uwagę specyfikę kwestii licencjonowania załóg lotniczych balonów i szybowców, należy określić specjalne wymagania dotyczące przedmiotowych licencji w osobnych rozporządzeniach, a mianowicie w rozporządzeniu Komisji (UE) 2018/395⁽³⁾ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976⁽⁴⁾.
- (3) Należy jednocześnie usunąć określone w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wymogi licencyjne dotyczące licencji pilota balonowego i pilota szybowcowego oraz dokonać przeglądu niektórych wymogów załącznika I (część FCL), odnoszących się do kwestii przekrojowych, takich jak przepisy dotyczące zaliczania elementów między licencjami pilota balonowego lub szybowcowego a licencjami na inne kategorie statków powietrznych, w świetle nowych wymogów licencyjnych dotyczących pilotów balonowych i szybowców.
- (4) Wymogi załącznika IV (część MED) załącznika VI (część ARA), załącznika VII (część ORA) i załącznika VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 powinny nadal mieć zastosowanie do licencjonowania załóg lotniczych balonów i szybowców.
- (5) W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa lotniczego należy zachęcać pilotów, uczestniczących w lotniczej działalności sportowo-rekreacyjnej, do uzyskiwania przywilejów dotyczących wykonywania lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR). W związku z tym należy dostosować istniejące przepisy dotyczące przywilejów IFR, wprowadzając do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 podstawowe uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR). Należy dobrze dostosować BIR do potrzeb pilotów, którzy uczestniczą w lotniczej działalności sportowo-rekreacyjnej, pod względem programu szkolenia i zakresu przysługujących im przywilejów.
- (6) Wraz z wprowadzeniem BIR uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR), określone w pkt FCL.825 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, stanie się zbędne i w związku z tym należy je usunąć. Dotychczasowych posiadaczy EIR należy jednak uprawnnić do dalszego korzystania z przysługujących im przywilejów i należy zaliczać im szkolenia odbyte w ramach EIR przy staraniu się o BIR. Należy też umożliwić kontynuowanie trwającego szkolenia na EIR, które rozpoczęto przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia, oraz ukończenie go w ramach szkolenia na BIR.

⁽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 Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

⁽⁴⁾ 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).

- (7) Techniczna aktualizacja rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 powinna opierać się na zgromadzonych doświadczeniach, w szczególności w zakresie nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji (UPRT) oraz kwalifikacji instruktorów i egzaminatorów.
- (8) Podstawą środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu jest opinia nr 01/2019 ⁽⁵⁾, wydana przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady w odniesieniu do:
 - a) poszczególnych uprawnień związanych z licencjami pilotów, warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji, a także warunków konwersji dotychczasowych krajowych licencji pilotów i krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów;
 - b) certyfikacji osób, które są odpowiedzialne za zapewnianie szkolenia pilotów w powietrzu lub na symulatorach lotu oraz za ocenę kwalifikacji pilotów;
 - c) poszczególnych orzeczeń lekarskich dla pilotów, warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania orzeczeń lekarskich, przywilejów i obowiązków posiadaczy orzeczeń lekarskich, a także warunków konwersji krajowych orzeczeń lekarskich na wzajemnie uznawane orzeczenia lekarskie;
 - d) certyfikacji lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, a także warunków, na jakich lekarze medycyny ogólnej mogą występować w roli lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
 - e) okresowej oceny lotniczo-lekarskiej członków personelu pokładowego, a także kwalifikacji osób, które są odpowiedzialne za tę ocenę;
 - f) warunków wydawania, utrzymania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego, a także przywilejów i obowiązków posiadaczy świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego;
 - g) warunków wydawania, utrzymania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów organizacji szkolących pilotów i centrów medycyny lotniczej uczestniczących w kwalifikowaniu oraz ocenie lotniczo-lekarskiej załóg w lotnictwie cywilnym;
 - h) wymagań dotyczących certyfikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz organizacji, które obsługują te urządzenia i korzystają z nich;
 - i) wymagań dotyczących systemu administracji i zarządzania, które muszą spełniać państwa członkowskie, Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz stosowne organizacje w związku z przepisami, o których mowa w lit. a)–h).
2. Art. 11b i 11c niniejszego rozporządzenia oraz załącznik IV (część MED), załącznik VI (część ARA), załącznik VII (część ORA) i załącznik VIII (część DTO) do niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do licencji pilotów na balony i szybowce.”;

⁽⁵⁾ Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements [Ułatwienie pilotom lotnictwa ogólnego dostępu do lotów IFR. Rewizja wymogów dotyczących licencjonowania w odniesieniu do balonów i szybowców] (opinia nr 1/2019 (A) i (B), z 19.2.2019), dostępna pod adresem: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

2) art. 2 pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19. »instruktor szkolenia praktycznego« (ang. *flight instructor*, FI) oznacza instruktora posiadającego przywileje prowadzenia szkolenia na statkach powietrznych zgodnie z podczęścią J załącznika I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia, podczęścią FI załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 (*) lub podczęścią FI załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976 (**);

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

(**) 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).”;

3) w art. 4 ust. 8 datę „8 kwietnia 2021 r.” zastępuje się datą „8 września 2021 r.”;

4) dodaje się art. 4c w brzmieniu:

„Artykuł 4c

Środki przejściowe dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie

1. Do dnia 8 września 2022 r. włącznie posiadacze uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR), określonego w pkt FCL.825 załącznika I (część FCL):
 - a) są uprawnieni do dalszego korzystania z przywilejów wynikających z EIR;
 - b) uzyskują przedłużenie lub wznowienie EIR, zgodnie z pkt FCL.825 lit. g) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) (*);
 - c) przy składaniu wniosku o wydanie podstawowego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR) zgodnie z pkt FCL.835 załącznika I (część FCL) są uprawnieni do pełnego zaliczenia na poczet wymogów szkoleniowych określonych w pkt FCL.835 lit. c) pkt (2) ppkt (i) oraz (ii) załącznika I (część FCL); oraz
 - d) otrzymują pełne zaliczenie, jak określono w odniesieniu do posiadaczy EIR w załączniku I (część FCL).
2. Od dnia 8 września 2021 r. kursy szkoleniowe na EIR, o których mowa w ust. 1, rozpoczęte przed tą datą, mogą być kontynuowane i są traktowane jako kursy szkoleniowe na BIR. Na podstawie oceny sytuacji wnioskodawcy zatwierdzona organizacja szkoleniowa odpowiedzialna za kurs szkoleniowy BIR określa, jaka część szkolenia EIR zostanie zaliczona na poczet BIR.
3. Wnioskodawcom ubiegającym się o BIR, którzy są posiadaczami EIR lub zdali egzamin z wiedzy teoretycznej na EIR zgodnie z pkt FCL.825 lit. d) przed dniem 8 września 2021 r., w pełni zalicza się wymogi dotyczące szkolenia teoretycznego i egzaminu z wiedzy teoretycznej na potrzeby BIR.

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

5) art. 11c otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11c

Środki przejściowe

Państwa członkowskie:

- a) najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2021 r. przekazują EASA wszelkie rejestry dotyczące nadzoru nad organizacjami, które prowadzą szkolenia w zakresie licencji pilota zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/395 i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/1976, w odniesieniu do których EASA jest właściwym organem zgodnie z art. 78 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*);

- b) w porozumieniu z EASA zamykają procesy certyfikacji rozpoczęte przed dniem 8 kwietnia 2020 r. oraz wydają odnośnie certyfikaty, po czym EASA przejmuje wszystkie obowiązki właściwego organu w odniesieniu do tych certyfikowanych organizacji.

(*) 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 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”;

- 6) w art. 12 uchyla się pkt 2a;
- 7) w art. 12 ust. 4 datę „20 czerwca 2020 r.” zastępuje się datą „20 czerwca 2021 r.”;
- 8) w załączniku I (część FCL) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 9) w załączniku IV (część MED) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 10) w załączniku VI (część ARA) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 11) w załączniku VII (część ORA) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
- 12) w załączniku VIII (część DTO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2020 r.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 następujące przepisy stosuje się od dnia 8 września 2021 r.:
 - a) pkt 1 lit. e), pkt 4 lit. b), pkt 5–7, pkt 32, pkt 34, pkt 36 lit. d), pkt 40 lit. a), pkt 41, pkt 42, pkt 44, pkt 46–48, pkt 52 lit. f), pkt 53 lit. a)–c), pkt 53 lit. e), pkt 53 lit. f), pkt 54, pkt 55, pkt 56 lit. a)–c) oraz pkt 57 załącznika I;
 - b) lit. b) załącznika II;
 - c) pkt 10 lit. d) ppkt (ii) załącznika III.
4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2, od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy art. 1 pkt 7 oraz załącznika I pkt 49, pkt 53 lit. d), pkt 58 lit. b), pkt 58 lit. d) i pkt 58 lit. e).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 4 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w pkt FCL.010 wprowadza się następujące zmiany:

a) definicja terminu „sterowiec” otrzymuje brzmienie:

„Sterowiec» oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny o napędzie silnikowym, z wyłączeniem sterowców na ogrzane powietrze, które zgodnie z art. 2 ust. 7 rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 uznaje się za balony.”;

b) definicja terminu „czas lotu” otrzymuje brzmienie:

„Czas lotu«:

w przypadku samolotów, motoszybowców turystycznych i pionowzlotów oznacza całkowity czas od momentu, w którym statek powietrzny rusza z miejsca w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego po locie;

w przypadku śmigłowców oznacza całkowity czas od momentu, w którym łopaty wirnika zaczynają się obracać, do momentu ostatecznego zatrzymania się śmigłowca po locie i zatrzymania łopat wirnika;

w przypadku sterowców oznacza całkowity czas od momentu zwolnienia sterowca z masztu w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się sterowca po locie i zakotwiczenia go do masztu.”;

c) definicja terminu „szybowiec z napędem” otrzymuje brzmienie:

„Szybowiec z napędem« oznacza taki szybowiec wyposażony w przynajmniej jeden silnik, który przy wyłączonym napędzie ma właściwości szybowca.”;

d) definicja terminu „motoszybowiec turystyczny” otrzymuje brzmienie:

„Motoszybowiec turystyczny (TMG) (ang. *Touring Motor Glider*)« oznacza, o ile w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie określono inaczej, szybowiec odrębnej klasy z integralnie zabudowanym silnikiem niechowanym w locie oraz śmigłem niechowanym w locie. Szybowiec taki może wykonać start i wznoszenie przy użyciu własnego napędu zgodnie z instrukcją użytkownika w locie.”;

e) dodaje się definicje:

(i) „Lot IFR na trasie« oznacza etap lotu IFR, który rozpoczyna się po zakończeniu procedury odlotu IFR i kończy w momencie rozpoczęcia procedury podejścia IFR.”; oraz

(ii) „Lot ograniczony według wskazań przyrządów pulpitu« oznacza interpretację wysokości poprzez odniesienie do interpretacji instrumentów w trybie gotowości po utracie głównego systemu wyznaczania położenia i kursu.”;

f) skreśla się definicje:

„Klasa balonu” oraz

„Grupa balonów”;

2) w pkt FCL.015 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wznowienie licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień oraz certyfikatów/upoważnień, jak również o wszelkie zmiany do nich, należy składać do właściwego organu, w formie i w sposób ustalony przez ten organ. Do wniosku należy dołączyć dokumenty potwierdzające, że osoba wnioskująca spełnia wymagania dotyczące wydania, przedłużenia lub wznowienia licencji lub certyfikatu oraz towarzyszących uprawnień lub wpisów, określonych w niniejszym załączniku (część FCL) i w załączniku IV (część MED).”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) O ile w niniejszym załączniku nie określono inaczej, wszelkie ograniczenia lub rozszerzenia przywilejów nadawanych w ramach licencji, uprawnienia lub certyfikatu są potwierdzane w licencji lub certyfikacie przez właściwy organ.”;

c) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Posiadacz licencji składa wniosek zgodnie z lit. a) do właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie, w którym została wydana jego licencja, zgodnie z niniejszym załącznikiem (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, stosownie do przypadku.”;

- d) dodaje się lit. e) i f) w brzmieniu:
- „e) Posiadacz licencji wydanej zgodnie z przepisami niniejszego załącznika (część FCL) może zwrócić się do właściwego organu wyznaczonego przez inne państwo członkowskie o zmianę właściwego organu w odniesieniu do wszystkich posiadanych licencji, jak określono w lit. d).
 - f) Osoba wnioskująca składa wnioski o wydanie licencji, uprawnienia lub certyfikatu nie później niż 6 miesięcy po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego lub oceny kompetencji.”;
- 3) w pkt FCL.020 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Przed odbyciem pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi mieć ukończone 16 lat.”;
- 4) w pkt FCL.025 lit. c) pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
 - „(i) w przypadku wydania licencji pilota lekkich statków powietrznych lub licencji pilota turystycznego, przez okres 24 miesięcy”;
 - b) ppkt (ii) i (iii) otrzymują brzmienie:
 - „(ii) w przypadku wydania licencji pilota zawodowego lub uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR), przez okres 36 miesięcy;
 - (iii) w przypadku wydania podstawowego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR), bez ograniczeń czasowych.

Okresy podane w ppkt (i) i (ii) liczy się od dnia, w którym pilot zdał egzamin z wiedzy teoretycznej, zgodnie z lit. b) pkt 2.”;
- 5) w pkt FCL.030 dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Na potrzeby wydania BIR kandydat do egzaminu praktycznego musi najpierw ukończyć wszystkie moduły szkoleniowe i zostać skierowany na egzamin praktyczny przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Zatwierdzony ośrodek szkolenia udostępnia egzaminatorowi dokumentację szkoleniową kandydata.”;
- 6) w pkt FCL.035 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Zaliczanie wiedzy teoretycznej
 - 1) Osobom wnioskującym, które zdały egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję pilota liniowego, zalicza się wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej na licencję pilota lekkich statków powietrznych, licencję pilota turystycznego, licencję pilota zawodowego oraz, z wyjątkiem śmigłowców, uprawnienia IR oraz BIR na tę samą kategorię statków powietrznych.
 - 2) Osobom wnioskującym, które zdały egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję pilota zawodowego, zalicza się wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej na:
 - (i) licencję pilota lekkich statków powietrznych na tę samą kategorię statków powietrznych;
 - (ii) licencję pilota turystycznego na tę samą kategorię statków powietrznych; oraz
 - (iii) przedmiot »łącność« na BIR. Zaliczenie to obejmuje część IFR przedmiotu »łącność« tylko wtedy, gdy przedmiot ten zaliczono zgodnie z pkt FCL.310, w oparciu o wymogi obowiązujące od dnia 20 grudnia 2019 r.
 - 3) Posiadaczom uprawnienia IR lub osobom wnioskującym, które zdały egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie IR na daną kategorię statków powietrznych, zalicza się szkolenie teoretyczne oraz egzaminy z wiedzy teoretycznej na:
 - (i) uprawnienie IR na inną kategorię statków powietrznych; oraz
 - (ii) BIR.
 - 4) Posiadacze licencji pilota uzyskują zaliczenie na poczet wymagań dotyczących szkolenia i egzaminu z zakresu wiedzy teoretycznej na licencję na inną kategorię statków powietrznych zgodnie z dodatkiem 1 do niniejszej części. Zaliczenie to dotyczy również osób wnioskujących o licencję pilota, które zdały już egzaminy z wiedzy teoretycznej do celów wydania tej licencji w innej kategorii statków powietrznych, o ile mieszczą się one w okresie ważności egzaminu z wiedzy teoretycznej podanym w pkt FCL.025 lit. c).
 - 5) Na zasadzie odstępstwa od przepisów lit. b) pkt 3, posiadacze uprawnienia IR(A), którzy ukończyli szkolenie modułowe IR(A) oparte na posiadanych kompetencjach, uzyskują pełne zaliczenie na poczet wymagań dotyczących szkolenia i egzaminu z wiedzy teoretycznej na uprawnienie IR na inną kategorię statków powietrznych, tylko wtedy, gdy zaliczyli szkolenie i egzamin z wiedzy teoretycznej części kursu dotyczącej IFR zgodnie z wymaganiami zawartymi w pkt FCL.720.A lit. b) pkt 2 ppkt (i).”;

- 7) w pkt FCL.055 wprowadza się następujące zmiany:
- a) zdanie wprowadzające w lit. d) otrzymuje brzmienie:
 - „d) Szczegółne wymagania dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR). Na zasadzie odstępstwa od przepisów powyższych liter, posiadacze uprawnień IR muszą wykazać się umiejętnością używania języka angielskiego na odpowiednim poziomie biegłości określonym w dodatku 2 do niniejszego załącznika.”;
 - b) lit. e) otrzymuje brzmienie:
 - „e) Wykazanie się biegłością językową oraz umiejętnością używania języka angielskiego w przypadku posiadaczy uprawnień IR odbywa się przy użyciu metody oceny ustalonej przez dowolny właściwy organ.”;
- 8) w pkt FCL.060 wprowadza się następujące zmiany:
- a) uchyla się lit. a);
 - b) w lit. b) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
 - „b) Samoloty, śmigłowce, pionowzłoty i sterowce. Pilot nie może wykonywać lotów na statku powietrznym w zarobkowym transporcie lotniczym ani w celu przewozu pasażerów.”;
- 9) w pkt FCL.065 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) Wiek 65 lat. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym.”;
 - b) uchyla się lit. c);
- 10) pkt FCL.100 otrzymuje brzmienie:
- „FCL.100 LAPL – minimalny wiek**
- Osoba ubiegająca się o licencję LAPL na samoloty lub śmigłowce musi mieć co najmniej 17 lat.”;
- 11) pkt FCL.120 otrzymuje brzmienie:
- „FCL.120 LAPL — egzamin z wiedzy teoretycznej**
- Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią do nadawanych przywilejów w zakresie następujących przedmiotów:
- a) przedmioty wspólne:
 - prawo lotnicze,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia,
 - łączność i
 - nawigacja;
 - b) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:
 - zasady lotu,
 - procedury operacyjne,
 - wykonywanie i planowanie lotu, oraz
 - ogólna wiedza o statku powietrznym.”;
- 12) w pkt FCL.110.A lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję SPL wydaną zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, w tym przywileje dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych. Osoby ubiegające się o licencję LAPL(A), które posiadają licencję SPL z przywilejami dotyczącymi pilotowania motoszybowców turystycznych, muszą mieć wykonane co najmniej 21 godzin czasu lotu na motoszybowcach turystycznych po wpisaniu przywilejów TMG oraz muszą spełniać wymagania pkt FCL.135.A lit. a) dotyczące samolotów.”;

13) w pkt FCL.135.A dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Osobom ubiegającym się o rozszerzenie przywilejów wynikających z licencji LAPL(A) na TMG, posiadającym również licencję SPL zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, w tym przywileje dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych, w pełni zalicza się wymogi lit. a).”;

14) uchyla się sekcje 4 i 5 podczęści B;

15) tytuł podczęści C otrzymuje brzmienie:

„LICENCJA PILOTA PRYWATNEGO (PPL)”;

16) pkt FCL.200 otrzymuje brzmienie:

„FCL.200 Minimalny wiek

Osoba ubiegająca się o licencję PPL musi mieć ukończone 17 lat.”;

17) w pkt FCL.210 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL musi ukończyć szkolenie w ATO lub DTO.

b) Szkolenie to musi obejmować szkolenie z wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie, odpowiednie do przywilejów wynikających z licencji PPL, o którą ubiega się dana osoba.”;

18) pkt FCL.215 otrzymuje brzmienie:

„FCL.215 Egzamin z wiedzy teoretycznej

Osoba ubiegająca się o licencję PPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią do nadawanych przywilejów w zakresie następujących przedmiotów:

a) przedmioty wspólne:

- prawo lotnicze,
- człowiek – możliwości i ograniczenia,
- meteorologia,
- łączność; oraz
- nawigacja;

b) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:

- zasady lotu,
- procedury operacyjne,
- wykonywanie i planowanie lotu, oraz
- ogólna wiedza o statku powietrznym.”;

19) w pkt FCL.235 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL musi podczas egzaminu praktycznego wykazać umiejętność pełnienia funkcji pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, demonstrując znajomość stosownych procedur i wykonując manewry ze stopniem kompetencji odpowiadającym nadawanym przywilejom.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Kandydat do egzaminu praktycznego musi wcześniej odbyć szkolenie w locie na tej samej klasie lub na tym samym typie statku powietrznego, jakie będą użyte do przeprowadzenia egzaminu praktycznego.”;

20) w pkt FCL.210.A lit. c) wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„c) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję SPL wydaną zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, w tym przywileje dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych. Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A), która posiada SPL z przywilejami dotyczącymi pilotowania motoszybowców turystycznych, musi wykonać.”;

- b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) co najmniej 24 godziny czasu lotu na motoszybowcach turystycznych po uzyskaniu wpisu przywilejów TMG do licencji; oraz”;
- 21) w pkt FCL.210.As lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Kandydat posiadający licencję BPL wydaną zgodnie z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i kwalifikacje do pilotowania sterowców na ogrzane powietrze uzyskuje zaliczenie 10 % swojego całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy takich sterowców, do maksymalnie 5 godzin.”;
- 22) w podczęści C uchyla się sekcje 5 i 6;
- 23) pkt FCL.600 otrzymuje brzmienie:
- „FCL.600 IR — General**
- Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt FCL.835, operacje wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) na samolotach, śmigłowcach, sterowcach lub pionowzlotach mogą być wykonywane tylko przez posiadaczy licencji PPL, CPL, MPL oraz ATPL, którzy posiadają uprawnienie IR odpowiednie dla danej kategorii statku powietrznego bądź, w przypadku gdy nie posiadają oni uprawnienia IR na daną kategorię statku powietrznego, gdy odbywają egzamin praktyczny lub są w trakcie szkolenia z instruktorem”;
- 24) w pkt FCL.620 dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Kandydaci, którzy odbyli egzamin praktyczny IR na samoloty wielosilnikowe na samolotach wielosilnikowych z załogą jednoosobową, w odniesieniu do których wymagane jest posiadanie uprawnienia na daną klasę, uzyskują również uprawnienie IR na samoloty jednosilnikowe w odniesieniu do klasy lub typu samolotu jednosilnikowego, na jakie posiadają uprawnienie.”;
- 25) pkt FCL.700 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Posiadacz licencji pilota wykonuje czynności pilota statku powietrznego tylko wtedy, gdy posiada ważne uprawnienia na odpowiednią klasę lub typ statku powietrznego, chyba że ma zastosowanie którykolwiek z poniższych warunków:
- 1) korzysta z przywilejów wynikających z LAPL;
 - 2) jest w trakcie egzaminów praktycznych lub kontroli umiejętności w celu wznowienia uprawnień na klasę lub typ;
 - 3) jest w trakcie szkolenia w locie;
 - 4) posiada uprawnienie pilota doświadczalnego wydane zgodnie z pkt FCL.820.”;
- 26) w pkt FCL.725 dodaje się lit. f) w brzmieniu:
- „f) Osobom ubiegającym się o uprawnienia na klasę motoszybowców turystycznych, posiadającym również licencję SPL zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, w tym przywileje dotyczące pilotowania motoszybowców turystycznych, w pełni zalicza się wymogi lit. a), b) i c).”;
- 27) w pkt FCL.740.A wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) Przedłużenie ważności uprawnienia BIR lub IR(A), jeżeli pilot takowe posiada, można połączyć z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę lub typ.”;
- b) lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) Uprawnienia na klasę dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych i motoszybowców turystycznych. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych z załogą jednoosobową lub motoszybowców turystycznych kandydaci muszą”;
- c) dodaje się lit. b) pkt 5 w brzmieniu:
- „5) Kontrola umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych z załogą jednoosobową może być połączona z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia BIR, zgodnie z pkt FCL.835 lit. g) pkt 8.”;
- 28) w pkt FCL.800 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Posiadacz licencji pilota z przywilejami dotyczącymi wykonywania lotów samolotami lub motoszybowcami turystycznymi wykonuje loty akrobacyjne tylko wtedy, gdy posiada uprawnienie akrobacyjne zgodnie z niniejszym punktem.”;
- b) lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) po wydaniu licencji co najmniej 30 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na samolotach lub motoszybowcach turystycznych”;

- c) lit. b) pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) co najmniej 5 godzin szkolenia akrobacyjnego na samolotach lub motoszybowcach turystycznych pilotowanych z wykorzystaniem silnika.”;
- d) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Przywileje wynikające z uprawnień akrobacyjnych są ograniczone do lotów akrobacyjnych na samolotach lub motoszybowcach turystycznych pilotowanych z wykorzystaniem silnika, w zależności od tego, dla których statków powietrznych zostały spełnione wymagania lit. b) pkt 1 i lit. b) pkt 2 ppkt (ii). Ograniczenie to znosi się na wniosek, jeżeli pilot pomyślnie ukończy co najmniej 3 loty szkoleniowe z instruktorem, odpowiednio na samolotach lub motoszybowcach turystycznych pilotowanych z wykorzystaniem silnika, obejmujące pełny program szkolenia akrobacyjnego.”;
- e) dodaje się lit. d) w brzmieniu:
- „d) Osoby ubiegające się o uprawnienie do wykonywania lotów akrobacyjnych posiadające uprawnienie na klasę motoszybowców turystycznych oraz zaawansowane uprawnienia akrobacyjne na szybowce z przywilejami określonymi w pkt SFCL.200 lit. d) załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976:
- 1) są zwolnione z ograniczenia ich uprawnień do wykonywania akrobacji do samolotów, jak określono w lit. c), jeżeli spełniają wymagania lit. b) pkt 1 i lit. b) pkt 2 ppkt (ii) w odniesieniu do samolotów, lub
 - 2) uzyskają pełne zaliczenie wymogów określonych w lit. b) na potrzeby uzyskania uprawnienia akrobacyjnego ograniczonego do motoszybowców turystycznych pilotowanych z wykorzystaniem silnika. Ograniczenie to znosi się na wniosek, jeżeli pilot ukończy szkolenie określone w lit. c).”;
- 29) w pkt FCL.805 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) pkt 2 ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:
- „(iii) 5 lotów zapoznawczych na szybowcu holowanym przez statek powietrzny, przy czym nie dotyczy to posiadaczy licencji SPL zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;
- b) dodaje się lit. g) w brzmieniu:
- „g) Osoby ubiegające się o uprawnienie do holowania szybowców lub holowania banerów na motoszybowcach turystycznych zgodnie z niniejszym punktem otrzymują pełne zaliczenie odpowiednio na poczet wymogów lit. b) lub lit. c), jeżeli posiadają uprawnienie do holowania szybowców lub holowania banerów zgodnie z pkt SFCL.205 załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, stosownie do przypadku, lub jeżeli spełnili wszystkie wymogi dotyczące wydania tego uprawnienia.”;
- 30) w pkt FCL.810 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) Aby korzystać z przywilejów wynikających z licencji LAPL lub PPL na samoloty, motoszybowce turystyczne lub sterowce w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie w DTO lub ATO w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy. Szkolenie to musi obejmować.”;
- (ii) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) Kandydaci ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na samolotach lub motoszybowcach turystycznych zgodnie z niniejszym akapitem otrzymują pełne zaliczenie na poczet wymogów pkt 1 i 2, jeżeli posiadają uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych zgodnie z pkt SFCL.210 załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 lub jeżeli spełnili wszystkie wymogi dotyczące wydania tego uprawnienia.”;
- b) uchyla się lit. c);
- 31) w pkt FCL.815 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „a) Przywileje. Przywileje posiadacza uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym obejmują wykonywanie lotów na samolotach lub motoszybowcach turystycznych z powierzchni lub na powierzchni, które właściwe władze wyznaczone przez państwa członkowskie określiły jako powierzchnie wymagające posiadania takiego uprawnienia.
- Posiadacze licencji LAPL lub PPL z przywilejami dotyczącymi wykonywania lotów samolotami lub motoszybowcami turystycznymi mogą uzyskać wstępne uprawnienie do wykonywania lotów w terenie górzystym.”;
- 32) uchyla się pkt FCL.825;
- 33) uchyla się pkt FCL.830;

34) dodaje się pkt FCL.835 w brzmieniu:

„FCL.835 Podstawowe uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR)

a) Uprawnienia i warunki

- 1) Przywileje posiadacza uprawnienia BIR obejmują wykonywanie lotów IFR na samolotach z załogą jednoosobową, na które posiada uprawnienia na klasę, z wyjątkiem samolotów o dużej wydajności i samolotów i wariantów samolotów, w odniesieniu do których dane dotyczące zgodności operacyjnej wskazały, że uprawnienie IR jest potrzebne.
- 2) Z przywilejów BIR można korzystać wyłącznie zgodnie z pkt FCL.205.A.
- 3) Z przywilejów BIR można korzystać w nocy tylko wtedy, gdy pilot posiada uprawnienie do wykonywania lotów nocnych zgodnie z FCL.810.
- 4) Przywileje wynikające z uprawnienia BIR na samoloty wielosilnikowe są ważne również w odniesieniu do samolotów jednosilnikowych klasy, na którą pilot posiada ważne uprawnienie.
- 5) Korzystanie z przywilejów BIR podlega łącznie następującym warunkom:
 - (i) wysokość względna decyzji (DH) lub minimalna wysokość względna zniżania (MDH) stosowana w minimach operacyjnych lotniska musi być co najmniej o 200 stóp większa od wysokości obliczonej zgodnie z pkt „NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce” oraz pkt „NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia nieprecyzyjnego (NPA), operacje z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) i operacje podejścia w kategorii I” załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
 - (ii) widzialność stosowana w minimach operacyjnych lotnisk nie może być mniejsza niż 1 500 m;
 - (iii) pilot dowódca nie może rozpocząć lotu IFR ani przystąpić do przejścia z VFR do IFR, chyba że:
 - A) widzialność na lotnisku startu wynosi co najmniej 1 500 m, a górna granica chmur co najmniej 600 stóp lub odpowiada opublikowanemu minimum podejścia z widocznością mającemu zastosowanie do danej kategorii samolotu, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; oraz
 - B) na lotnisku docelowym lub na każdym wymaganym lotnisku zapasowym dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – dla okresu od 1 godziny przed przewidywanym czasem przylotu do 1 godziny po przewidywanym czasie przylotu, bądź od faktycznego czasu odlotu do 1 godziny po przewidywanym czasie przylotu, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy – widoczność co najmniej 1 500 m i górną granicę chmur co najmniej 600 stóp lub odpowiadającą opublikowanemu minimum dla podejścia z okrążenia mającemu zastosowanie do danej kategorii samolotu lub wysokości DH/MDH powiększonej o 200 stóp zgodnie z ppkt (i), w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

b) Warunki wstępne. Kandydaci ubiegający się o uprawnienie BIR muszą posiadać co najmniej licencję PPL(A).

c) Szkolenia. Kandydat ubiegający się o BIR musi ukończyć w ATO:

- 1) szkolenie teoretyczne zgodnie z pkt FCL.615 lit. a); oraz
- 2) szkolenie w locie, które obejmuje następujące moduły szkolenia w locie według wskazań przyrządów:
 - (i) moduł 1 – podstawowy moduł szkolenia w locie w zakresie obsługi lotu wyłącznie według wskazań przyrządów;
 - (ii) moduł 2 – praktyczny moduł szkolenia w locie, obejmujący procedury IFR odlotu, oczekiwania, podejścia 2D i 3D;
 - (iii) moduł 3 – praktyczny moduł szkolenia w locie w zakresie procedur lotu IFR na trasie; oraz
 - (iv) moduł 4 – jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienie BIR na samoloty wielosilnikowe, praktyczny moduł szkolenia w locie z jednym silnikiem niepracującym musi obejmować asymetryczne procedury podejścia i odeszcia na drugie okrążenie według wskazań przyrządów; oraz
- 3) szkolenie w locie, które spełnia następujące wymogi:
 - (i) Moduł, o którym mowa w lit. c) pkt 2 ppkt (i), należy ukończyć jako pierwszy. Moduły, o których mowa w lit. c) pkt 2 ppkt (ii) i (iii) oraz, w stosownych przypadkach, w lit. c) pkt 2 ppkt (iv), można ukończyć w kolejności wybranej przez kandydata.
 - (ii) Moduły określone w lit. c) pkt 2 można ukończyć na samolotach, na FSTD lub na ich kombinacji. W każdym przypadku kandydat musi odbyć szkolenie na samolocie, który będzie wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego.

- (iii) Moduły, o których mowa w lit. c) pkt 2 ppkt (i), lit. c) pkt 2 ppkt (ii) i lit. c) pkt 2 ppkt (iv), można rozpocząć poza ATO, ale należy je ukończyć w ATO. Moduł, o którym mowa w lit. c) pkt 2 ppkt (iii), można ukończyć poza ATO.
- (iv) Przed rozpoczęciem modułu określonego w lit. c) pkt 2 ppkt (iv) pilot, który nie posiada uprawnień na typ lub klasę samolotu wielosilnikowego, musi przejść szkolenie na samoloty wielosilnikowe określone w podczęści H niniejszego załącznika (część FCL).
- d) Wiedza teoretyczna. Przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego i egzaminów z przedmiotów, o których mowa w pkt FCL.615 lit. b), kandydaci muszą wykazać poziom wiedzy teoretycznej odpowiedni do nadawanych przywilejów. Egzamin z wiedzy teoretycznej obejmuje po jednym egzaminie pisemnym na każdy moduł, jak określono w lit. c) pkt 2 ppkt (i), lit. c) pkt 2 ppkt (ii) i lit. c) pkt 2 ppkt (iii).
- e) Egzamin praktyczny. Po ukończeniu szkolenia, o którym mowa w lit. c), kandydat zdaje egzamin praktyczny na samolocie zgodnie z dodatkiem 7 do niniejszego załącznika. W przypadku uprawnień BIR na samoloty wielosilnikowe egzamin praktyczny przeprowadzany jest na samolocie wielosilnikowym. W przypadku uprawnień BIR na samoloty jednosilnikowe egzamin praktyczny przeprowadzany jest na samolocie jednosilnikowym. Na potrzeby niniejszego akapitu samoloty wielosilnikowe z silnikami wytwarzającymi ciąg wzdłuż tej samej osi w układzie push-pull uznaje się za samoloty jednosilnikowe.
- f) Na zasadzie odstępstwa od lit. d), posiadacz uprawnień BIR na samoloty jednosilnikowe, który posiada również uprawnienie na klasę samolotów wielosilnikowych i który pragnie uzyskać po raz pierwszy uprawnienie BIR na samoloty wielosilnikowe, musi ukończyć szkolenie w ATO, jak określono w lit. c) pkt 2 ppkt (iv), i zdać egzamin praktyczny, o którym mowa w lit. e).
- g) Ważność, przedłużanie i wznowianie ważności uprawnień
- 1) Uprawnienie BIR jest ważne przez 1 rok.
 - 2) Kandydat ubiegający się o przedłużenie ważności uprawnień BIR musi:
 - (i) w ciągu trzech miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnień – zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; lub
 - (ii) w okresie ważności uprawnień – wykonać 6 godzin IFR w charakterze pilota dowódcy, w tym trzy procedury podejścia według wskazań przyrządów, i ukończyć co najmniej godzinny lot szkoleniowy z instruktorem posiadającym przywileje dotyczące prowadzenia szkoleń w zakresie BIR.
 - 3) Co drugie przedłużenie ważności uprawnień wymaga zaliczenia przez posiadacza uprawnień BIR kontroli umiejętności zgodnie z pkt 2 ppkt (i) na samolocie.
 - 4) Jeżeli pilot zdecyduje się na spełnienie wymogów dotyczących przedłużenia określonych w lit. g) pkt 2 ppkt (i) w terminie wcześniejszym niż wskazano w tej literze, nowy okres ważności rozpoczyna się od daty kontroli umiejętności.
 - 5) Kandydat, który nie zaliczy odpowiednich sekcji kontroli umiejętności w zakresie BIR przed datą wygaśnięcia BIR, może korzystać z przywilejów BIR dopiero po zaliczeniu kontroli umiejętności.
 - 6) W przypadku wygaśnięcia BIR wznowienie przywilejów kandydata jest uzależnione od:
 - (i) jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia wymaganego poziomu biegłości, ukończenia szkolenia odświeżającego prowadzonego przez ATO lub, jeżeli okres, jaki upłynął od wygaśnięcia BIR wynosi trzy lata lub mniej, przez instruktora posiadającego przywileje dotyczące prowadzenia szkoleń w zakresie BIR; oraz
 - (ii) zaliczenia kontroli umiejętności na samolocie.
 - 7) W przypadku uprawnień BIR na samoloty wielosilnikowe kontrola umiejętności wymagana do przedłużenia lub wznowienia jego ważności, a także szkolenie w locie wymagane zgodnie z lit. g) pkt 2 ppkt (ii) odbywają się w samolocie wielosilnikowym.
 - 8) Kontrolę umiejętności na potrzeby przedłużenia lub wznowienia ważności BIR można połączyć z kontrolą umiejętności na potrzeby przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na klasę samolotów z załogą jednoosobową, na których można korzystać z przywilejów BIR zgodnie z pkt FCL.835 lit. a) pkt 1.
- h) Kandydaci ubiegający się o BIR, którzy posiadają licencję PPL lub CPL wydaną zgodnie z załącznikiem I (część FCL) oraz ważne uprawnienie IR(A) wydane przez państwo trzecie zgodnie z wymogami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej, mogą uzyskać pełne zaliczenie wymogów szkoleniowych, o których mowa w lit. c) pkt 2. Aby uzyskać uprawnienie BIR, kandydat musi:
- 1) zdać egzamin praktyczny, o którym mowa w lit. e);

- 2) wykazać ustnie przed egzaminatorem podczas egzaminu praktycznego, że zdobył odpowiednią wiedzę teoretyczną z zakresu prawa lotniczego, meteorologii oraz planowania i wykonania lotu; oraz
 - 3) posiadać doświadczenie w postaci co najmniej 25 godzin czasu lotu według przepisów IFR jako pilot dowódca na samolotach.
- i) Posiadacz uprawnienia IR uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymogu lit. c) pkt 2.”;
- 35) pkt FCL.915 lit. c) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „c) Zaliczenie na poczet dalszych uprawnień instruktorskich i do celów przedłużenia ważności uprawnień:
- 1) Pełne zaliczenie umiejętności uczenia i nauczania można przyznać:
 - (i) posiadaczom uprawnienia instruktorskiego, którzy ubiegają się o kolejne uprawnienia instruktorskie; oraz
 - (ii) kandydatom ubiegającym się o uprawnienie instruktorskie, którzy posiadają już uprawnienie instruktorskie wydane zgodnie z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;
- 36) w pkt FCL.905.FI wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) licencji PPL i LAPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego;”;
 - b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) uprawnień na klasę lub typ statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową;”;
 - c) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) uprawnienia do holowania lub uprawnienia do wykonywania akrobacji, pod warunkiem posiadania tych przywilejów i wykazania się przed instruktorem FI posiadającym kwalifikacje zgodnie z lit. j) umiejętnością prowadzenia szkolenia w zakresie tych uprawnień;”;
 - d) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) uprawnienia BIR lub uprawnienia IR na odpowiednią kategorię statków powietrznych, pod warunkiem że FI spełniają wszystkie poniższe warunki:

 - 1) ukończyli jako uczniowie-piloci szkolenia IRI i zaliczyli oceny kompetencji na potrzeby uprawnienia IRI;
 - 2) spełnili wymogi pkt FCL.915.CRI lit. a), pkt FCL.930.CRI i pkt FCL.935 w przypadku samolotów wielosilnikowych oraz pkt FCL.910.TRI lit. c) pkt 1 i pkt FCL.915.TRI lit. d) pkt 2 w przypadku śmigłowców wielosilnikowych.

Oprócz warunków 1 i 2:

 - 3) jeżeli w trakcie zatwierdzonego szkolenia w ATO instruktor FI prowadzi szkolenie FSTD lub nadzoruje loty szkoleniowe SPIC odbywające się według przepisów IFR, instruktor FI musi mieć wykonane co najmniej 50 godzin czasu lotu IFR po wydaniu BIR lub IR, z czego maksymalnie 10 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II;
 - 4) jeżeli instruktor FI prowadzi szkolenia na statkach powietrznych, musi mieć wykonane co najmniej 200 godzin czasu lotu według przepisów IFR, z czego do 50 godzin mogą stanowić ćwiczenia na ziemi według wskazań przyrządów na symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II;”;
- e) lit j) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) odbyli co najmniej 500 godzin szkolenia w locie na odpowiedniej kategorii statku powietrznego;”;
- 37) w pkt FCL.910.FI wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w odniesieniu do wydawania licencji PPL i LAPL;”;

- (ii) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) w odniesieniu do uprawnień na klasę lub typ jednosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową;”;
- b) lit. c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) w przypadku FI(As), 15 godzin lub 50 startów w ramach szkolenia w locie, obejmującego pełny program szkolenia na licencję PPL(As).”;
- 38) w pkt FCL.915.FI uchyla się lit. e) i f);
- 39) w pkt FCL.930.FI lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) co najmniej 100 godzin szkolenia teoretycznego, w tym sprawdziany postępów;”;
- b) w pkt 3:
- (i) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) w przypadku FI(As), co najmniej 20 godzin szkolenia w locie, z czego 15 godzin szkolenia w locie z instruktorem.”;
- (ii) uchyla się ppkt (iii), (iv) i (v);
- c) pkt 4) otrzymuje brzmienie:
- „4) Osobom ubiegającym się o certyfikat FI na inną kategorię statków powietrznych, które posiadają lub posiadały certyfikat FI(A), (H) lub (As), zalicza się 55 godzin na poczet wymogu lit. b) pkt 2.”;
- 40) w pkt FCL.940.FI lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1 ppkt (i) ppkt A otrzymuje brzmienie:
- „A) w przypadku certyfikatu FI(A) oraz FI(H), co najmniej 50 godzin szkolenia w locie na statku powietrznym odpowiedniej kategorii w charakterze instruktorów FI, TRI, CRI, IRI, MI lub egzaminatorów. Jeżeli przedłużenie ma objąć przywileje dotyczące prowadzenia szkolenia na BIR i IR, to 10 z tych 50 godzin musi być szkoleniem w locie na BIR lub IR i musi zostać wykonane w ciągu 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności certyfikatu FI;”;
- b) uchyla się pkt 1 ppkt (i) ppkt C oraz D;
- c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności FI(A) lub FI(H) bądź przy co trzecim przedłużeniu ważności FI(As) posiadacz danego certyfikatu FI musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.”;
- 41) pkt FCL.905.TRI lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) przedłużania i wznawiania ważności uprawnienia IR, pod warunkiem posiadania ważnego uprawnienia IR;”;
- 42) pkt FCL.905.IRI lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Przywileje instruktora IRI obejmują prowadzenie szkolenia w zakresie wydawania oraz przedłużania i wznawiania ważności uprawnienia BIR lub IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego.”;
- 43) pkt FCL.915.IRI otrzymuje brzmienie:
- „FCL.915.IRI**
- Osoba ubiegająca się o certyfikat IRI musi:
- a) w przypadku certyfikatu IRI(A):
- 1) aby prowadzić szkolenia na FSTD w ramach zatwierdzonych szkoleń w ATO – mieć wykonane co najmniej 200 godzin czasu lotu według przepisów IFR po wydaniu BIR lub IR, z czego co najmniej 50 godzin na samolotach;

- 2) aby prowadzić szkolenia w samolocie – mieć wykonane co najmniej 800 godzin czasu lotu według przepisów IFR, z czego co najmniej 400 godzin na samolotach;
 - 3) aby ubiegać się o certyfikat IRI(A) na samoloty wielosilnikowe – spełnić wymogi pkt FCL.915.CRI lit. a), pkt FCL.930.CRI i pkt FCL.935;
- b) w przypadku certyfikatu IRI(H):
- 1) aby prowadzić szkolenia na FSTD w ramach zatwierdzonych szkoleń w ATO – mieć wykonane co najmniej 125 godzin czasu lotu według przepisów IFR po wydaniu IR, z czego co najmniej 65 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na śmigłowcach;
 - 2) aby prowadzić szkolenia na śmigłowcach – mieć wykonane co najmniej 500 godzin czasu lotu według przepisów IFR, z czego co najmniej 250 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na śmigłowcach; oraz
 - 3) aby ubiegać się o certyfikat IR(H) na śmigłowce wielosilnikowe – spełnić wymogi pkt FCL.905.FI lit. h) pkt 2);
- c) Osoba ubiegająca się o certyfikat IRI(As) musi mieć wykonane co najmniej 300 godzin czasu lotu według przepisów IFR, z czego co najmniej 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na sterowcach.”;
- 44) w pkt FCL.905.STI lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wydawania oraz przedłużania lub wznawiania ważności BIR i IR oraz uprawnień na klasę lub typ statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową.”;
- 45) w pkt FCL.1005.FE uchyla się lit. d) i e);
- 46) w pkt FCL.1005.TRE lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ oraz IR;”;
- 47) w pkt FCL.1005.CRE lit. b) pkt 4) otrzymuje brzmienie:
- „4) przedłużania i wznawiania ważności BIR, pod warunkiem zaliczenia przez egzaminatora CRE:
- (i) 1 500 godzin czasu lotu jako pilot samolotów; oraz
 - (ii) 450 godzin czasu lotu według przepisów IFR; oraz”;
- 48) pkt FCL.1005.IRE otrzymuje brzmienie:
- „FCL.1005.IRE IRE – Przywileje**
- Przywileje posiadacza uprawnień instruktora szkolenia w locie według wskazań przyrządów (IRE) obejmują przeprowadzanie egzaminów praktycznych na potrzeby wydawania uprawnień BIR i IR oraz kontroli umiejętności na potrzeby przedłużenia lub wznowienia ich ważności.”;
- 49) pkt FCL.1010.SFE lit. a) pkt 1 i 2 otrzymuje brzmienie:
- „a) SFE(A)
- Osoba ubiegająca się o certyfikat SFE(A) musi spełnić wszystkie poniższe warunki:
- 1) w przypadku samolotów z załogą wieloosobową:
 - (i) posiadać ważną lub wygasłą licencję ATPL(H) i uprawnienie na typ;
 - (ii) posiadać certyfikat SFI(A) na odpowiedni typ samolotu; oraz
 - (iii) mieć wykonane co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotu z załogą wieloosobową;
 - 2) w przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową:
 - (i) posiadać ważną lub wygasłą licencję CPL(A) lub ATPL(H) i uprawnienie na typ;
 - (ii) posiadać certyfikat SFI(A) na odpowiednią klasę lub typ samolotu; oraz
 - (iii) mieć wykonane co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą jednoosobową.”;

- 50) w pkt FCL.1005.FIE lit. c) wprowadza się następujące zmiany:
- „c) FIE(As). Przywileje egzaminatora FIE na sterowce obejmują przeprowadzanie ocen kompetencji na potrzeby wydawania, przedłużania lub wznawiania uprawnień instruktorskich na sterowce, o ile posiada on odpowiednie uprawnienia instruktorskie.”;
- 51) w pkt FCL.1010.FIE uchyla się lit. d) i e);
- 52) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1. **LAPL i PPL**”;
 - b) ppkt 1.1 i 1.2 otrzymują brzmienie:
 - „1.1. Na potrzeby uzyskania licencji LAPL posiadacz licencji LAPL na inną kategorię statku powietrznego uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymogów dotyczących wiedzy teoretycznej z zakresu przedmiotów wspólnych, o których mowa w pkt FCL.120 lit. a).
 - 1.2. Na potrzeby uzyskania licencji LAPL lub PPL posiadacz licencji PPL, CPL lub ATPL na inną kategorię statku powietrznego uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymogów dotyczących wiedzy teoretycznej z zakresu przedmiotów wspólnych, o których mowa w pkt FCL.215 lit. a). Zaliczenie to ma również zastosowanie do osób ubiegających się o licencję LAPL lub PPL, które posiadają licencję BPL wydaną zgodnie z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub licencję SPL wydaną zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, z tym, że nie zalicza się przedmiotu »nawigacja«.”;
 - c) uchyla się ppkt 1.2a;
 - d) ppkt 1.3 otrzymuje brzmienie:
 - „1.3. Na potrzeby uzyskania licencji LAPL posiadacz licencji LAPL na tę samą kategorię statku powietrznego uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymogów dotyczących szkolenia z wiedzy teoretycznej i egzaminu teoretycznego.”;
 - e) ppkt 1.4 otrzymuje brzmienie:
 - „1.4. Na zasadzie odstępstwa od ppkt 1.2, na potrzeby uzyskania licencji LAPL(A) posiadacz licencji SPL wydanej zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976 z przywilejami dotyczącymi pilotowania motoszybowców turystycznych musi wykazać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej w zakresie klasy lądowych samolotów jednosilnikowych tłokowych zgodnie z pkt FCL.135.A lit. a) pkt 2.”;
 - f) ppkt 4.1 otrzymuje brzmienie:
 - „4.1. Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR lub BIR, która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję CPL na tę samą kategorię statków powietrznych, uzyskuje zaliczenie na poczet wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia.”;
- 53) w dodatku 3 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w rozdziale A akapit po pkt 9 lit. f) pkt 3 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
„Kandydat posiadający BIR lub świadectwo ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów uzyskuje zaliczenie do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się godzin szkolenia na BITD.”;
 - b) w rozdziale C akapit po pkt 8 lit. e) pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
„Kandydat posiadający BIR lub świadectwo ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów uzyskuje zaliczenie do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się godzin szkolenia na BITD; oraz”;
 - c) w rozdziale D pkt 8 lit. e) otrzymuje brzmienie:
 - „e) 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego do 5 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I, FTD 2, FNPT II lub symulatorze FFS. Kandydat posiadający BIR lub świadectwo ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów uzyskuje zaliczenie do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się godzin szkolenia na BITD.”;

- d) w rozdziale E pkt 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) mieć wykonane 150 godzin czasu lotu; w tym 50 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolotach, z czego 10 godzin w lotach nawigacyjnych.
- Z wyjątkiem wymogu dotyczącego wylatania 50 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolotach, godziny lotu wylatane w charakterze pilota dowódcy na statkach powietrznych innych kategorii odpowiadają 150 godzinom czasu lotu samolotem w dowolnym z poniższych przypadków:
- 1) 20 godzin na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(H);
 - 2) 50 godzin na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(H);
 - 3) 10 godzin na motoszybowcach turystycznych lub szybowcach;
 - 4) 20 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(As);
 - 5) 50 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(As).”;
- e) w rozdziale E pkt 9 otrzymuje brzmienie:
- „9. Kandydat posiadający ważne uprawnienie IR(A) uzyskuje pełne zaliczenie na poczet czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem. Kandydat posiadający ważne uprawnienie IR(H) uzyskuje zaliczenie do 5 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem, w którym to przypadku musi odbyć co najmniej 5 godzin czasu szkolenia z instruktorem według wskazań przyrządów na samolocie. Kandydat posiadający BIR lub świadectwo ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów uzyskuje zaliczenie do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów.”;
- f) w rozdziale E pkt 12 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego do 5 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I, FNPT II lub symulatorze FFS. Kandydat posiadający BIR lub świadectwo ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów uzyskuje zaliczenie do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się godzin szkolenia na BITD.”;
- 54) w dodatku 6 rozdział A wprowadza się następujące zmiany:
- a) 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 BIR lub zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów.”;
- b) ppkt 10.1 otrzymuje brzmienie:
- „10.1. Posiadaczowi CPL(A), BIR lub zaświadczenia ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet łącznej liczby godzin szkolenia wymaganej zgodnie z pkt 7 lub 8 powyżej.”;
- 55) w dodatku 6 rozdział Aa wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 9 i 10 otrzymują oznaczenia 11 i 12;
- b) dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:
- „9. Kandydat ubiegający się o modułowe, oparte na posiadanych kompetencjach uprawnienie IR(A), który posiada BIR zgodnie z pkt FCL.835, i który odbył co najmniej 10 godzin czasu lotu szkoleniowego według wskazań przyrządów w ATO, może uzyskać zaliczenie na poczet szkolenia, o którym mowa w pkt 4, pod warunkiem że wszystkie kwestie dotyczące uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów opartego na posiadanych kompetencjach zostały uwzględnione w odnośnym szkoleniu BIR i ocenione przez ATO, która prowadzi szkolenie modułowe oparte na posiadanych kompetencjach.
10. Kandydat ubiegający się o modułowe oparte na posiadanych kompetencjach uprawnienie IR(A), który posiada BIR i doświadczenie w postaci co najmniej 50 godzin czasu lotu według przepisów IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu, musi:
- a) w ATO:
 - (i) zostać oceniony w oparciu o posiadane kompetencje jako posiadający wystarczający poziom wiedzy teoretycznej w zakresie lotów według wskazań przyrządów;
 - (ii) przejść odpowiednie szkolenie w locie na potrzeby rozszerzenia przywilejów IFR zgodnie z pkt FCL.605. IR lit. a);

- b) po dopełnieniu wymogów lit. a):
- (i) zdać egzamin praktyczny na IR(A) zgodnie z dodatkiem 7;
 - (ii) wykazać ustnie przed egzaminatorem podczas egzaminu praktycznego, że zdobył odpowiednią wiedzę teoretyczną z zakresu prawa lotniczego, meteorologii oraz planowania i wykonania lotu.”;
- 56) w dodatku 7 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie: „**Egzamin praktyczny BIR i IR**”;
 - b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kandydat musi wcześniej odbyć szkolenie na tej samej klasie lub tym samym typie statku powietrznego, jaki ma być wykorzystany podczas egzaminu i który musi być odpowiednio wyposażony na potrzeby szkoleń i testowania.”;
 - c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Kandydat informuje egzaminatora o wykonywanych przez siebie czynnościach kontrolnych i obowiązkach, w tym tych dotyczących identyfikacji pomocy radionawigacyjnych. Czynności kontrolne muszą być wykonywane zgodnie z listą kontrolną statku powietrznego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Podczas poprzedzających lot przygotowań do egzaminu kandydat jest zobowiązany do określenia ustawień mocy i prędkości. Kandydat oblicza dane dotyczące osiągow w odniesieniu do startu, podejścia i lądowania zgodnie z instrukcją operacyjną lub instrukcją użytkownika w locie danego statku powietrznego.”;
 - d) w pkt 11 na końcu tabeli „samoloty” przypis (++) otrzymuje brzmienie:

„(++) Na potrzeby uzyskania przywilejów PBN jedno podejście w sekcji 4 lub sekcji 5 musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonych FSTD.”;
 - e) w pkt 11 na końcu tabeli „śmigłowce” przypis (+) otrzymuje brzmienie:

„(+) Na potrzeby uzyskania przywilejów PBN jedno podejście w sekcji 4 lub sekcji 5 musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonych FSTD.”;
- 57) Tytuł dodatku 9 otrzymuje brzmienie: „**Szkolenie, egzamin praktyczny i kontrola umiejętności w przypadku licencji MPL, ATPL, uprawnień na typ i klasę oraz kontrola umiejętności w przypadku uprawnień BPL oraz IR**”;
- 58) w dodatku 9 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w sekcji B pkt 5 lit. l) otrzymuje brzmienie:

„l) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania przywilejów PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonym FSTD.

Na zasadzie odstępstwa od powyższego akapitu, w przypadku gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności uprawnień PBN nie obejmuje ćwiczenia RNP APCH, przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH.”;
 - b) w sekcji B pkt 6 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Litera »M« w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe lub wybór, jeżeli występuje więcej niż jedno ćwiczenie.”;
 - c) w sekcji B pkt 6 lit. j) otrzymuje brzmienie:

„j) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania przywilejów PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonych FSTD.

Na zasadzie odstępstwa od powyższego akapitu, w przypadku gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności uprawnień PBN nie obejmuje ćwiczenia RNP APCH, przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH.”;

d) w sekcji B pkt 6 w tabeli następującej po lit. j) wiersz dotyczący ćwiczenia 3.8.3.4 otrzymuje brzmienie:

<p>„3.8.3.4* Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika podczas podejścia końcowego, albo do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia (w zależności od przypadku), rozpoczęte:</p> <p>(i) przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; oraz</p> <p>(ii) po osiągnięciu wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska.</p> <p>Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii samolotów transportowych (JAR/FAR 25) lub samolotów komunikacji lokalnej (SFAR 23), podejście z odejściem na drugi krąg z symulowaną awarią silnika jest inicjowane w połączeniu z podejściem 2D zgodnie z punktem 3.8.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanej wysokości względnej/bezwzględnej zapewniającej minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH/A), lecz nie później niż po osiągnięciu MDH/A 500 stóp powyżej progu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości bezwzględnej gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z ćwiczeniem 3.8.3.4.</p>	P —>	—>		M”	
--	------	----	--	----	--

e) w sekcji B pkt 6 w tabeli następującej po lit. j) skreśla się wiersz dotyczący ćwiczenia 3.8.3.5;

f) w sekcji C dodaje się nowy pkt 8a w brzmieniu:

„8a) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania przywilejów PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonych FSTD.

Na zasadzie odstępstwa od powyższego akapitu, w przypadku gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności przywilejów PBN nie obejmuje ćwiczenia RNP APCH, przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH.”

ZAŁĄCZNIK II

W pkt MED.A.030 załącznika IV (część MED) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Korzystając z przywilejów:

- 1) wynikających z licencji pilota (LAPL), licencji pilota balonowego (BPL) wydanej zgodnie z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub licencji pilota szybowcowego (SPL) wydanej zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie na potrzeby LAPL;
- 2) wynikających z licencji pilota turystycznego (PPL), pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie 2. klasy;
- 3) wynikających z BPL na potrzeby:
 - (i) zarobkowych operacji pasażerskich wykonywanych balonem, pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie 2. klasy;
 - (ii) operacji zarobkowych innych niż zarobkowe operacje pasażerskie wykonywane balonem, podczas których na pokładzie statku powietrznego znajdują się więcej niż 4 osoby, pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie 2. klasy;
- 4) wynikających z SPL do celów zarobkowych operacji na szybowcach innych niż określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie 2. klasy;
- 5) wynikających z licencji pilota zawodowego (CPL), licencji pilota w załodze wieloosobowej (MPL) lub licencji pilota liniowego (ATPL), pilot musi posiadać ważne orzeczenie lekarskie 1. klasy.”;

b) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Jeżeli licencja PPL jest uzupełniana o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów lub podstawowe uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, posiadacz licencji przechodzi badanie słuchu metodą audiometrii tonalnej zgodnie z częstotliwością i wytycznymi określonymi w odniesieniu do posiadaczy orzeczenia lekarskiego 1. klasy.”.

—

ZAŁĄCZNIK III

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

- 1) w pkt ARA.GEN.220 lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) Właściwy organ sporządza i na bieżąco aktualizuje wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji, certyfikatów kwalifikacji FSTD oraz licencji, certyfikatów/upoważnień i świadectw dla personelu, deklaracji otrzymanych od DTO, a także programów szkolenia DTO, które zweryfikował lub zatwierdził pod kątem zgodności z załącznikiem I (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;
- 2) w pkt ARA.GEN.350 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) zdanie wprowadzające lit. da) otrzymuje brzmienie:
 - „da) Na zasadzie odstępstwa od lit. a)–d), w przypadku DTO, jeżeli podczas sprawowania nadzoru lub w inny sposób właściwy organ znajdzie dowody wskazujące, że DTO nie spełnia zasadniczych wymogów załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymogów załącznika I (część FCL) i załącznika VIII (część DTO) do niniejszego rozporządzenia lub wymogów załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, właściwy organ.”;
 - b) lit. e) otrzymuje brzmienie:
 - „e) Bez uszczerbku dla jakichkolwiek dodatkowych środków egzekwowania przepisów, w przypadku gdy organ państwa członkowskiego działający zgodnie z przepisami pkt ARA.GEN.300 lit. d) stwierdzi, że organizacja, która została certyfikowana przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję albo złożyła deklarację właściwemu organowi innego państwa członkowskiego lub Agencji, nie spełnia któregokolwiek z zasadniczych wymogów załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymogów załącznika I (część FCL), załącznika VII (część ORA) i załącznika VIII (część DTO) do niniejszego rozporządzenia, bądź wymogów załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, powiadamia o takim braku zgodności ten właściwy organ.”;
- 3) pkt ARA.GEN.360 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) Otrzymałszy wniosek posiadacza licencji dotyczący zmiany właściwego organu, o którym mowa w pkt FCL.015 lit. e) załącznika I (część FCL), pkt BFCL.015 lit. f) załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub pkt SFCL.015 lit. f) załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, właściwy organ otrzymujący wniosek zwraca się bez zbędnej zwłoki do właściwego organu posiadacza licencji o przekazanie bez zbędnej zwłoki wszystkich poniższych dokumentów:
 - 1) weryfikacji licencji;
 - 2) kopii dokumentacji medycznej przechowywanej przez właściwy organ zgodnie z pkt ARA.GEN.220 i pkt ARA.MED.150. Dokumentacja medyczna jest przekazywana zgodnie z pkt MED.A.015 załącznika IV (część MED) i obejmuje podsumowanie historii medycznej wnioskodawcy, zweryfikowane i podpisane przez konsultanta medycznego.”;
- 4) w pkt ARA.FCL.200 dodaje się lit. e) w brzmieniu:
 - „e) Instruktorzy szkolący na certyfikaty FI(B) lub FI(S): Właściwy organ opracowuje odpowiednie procedury dotyczące wykonywania lotów szkoleniowych pod nadzorem, o których mowa w:
 - 1) pkt BFCL.315 lit. a) pkt 5 ppkt (ii) oraz pkt FCL.360 lit. a) pkt 2 załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395; oraz
 - 2) pkt SFCL.315 lit. a) pkt 7 ppkt (ii) oraz pkt SFCL.360 lit. a) pkt 2 załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;
- 5) pkt ARA.FCL.250 lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) jeżeli posiadacz licencji przestał spełniać stosowne wymagania załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;

6) pkt ARA.FCL.300 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściwy organ wprowadza niezbędne uzgodnienia i procedury w celu umożliwienia kandydatom przystąpienia do egzaminów teoretycznych zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;

7) po pkt ARA.ATO.105 dodaje się pkt ARA.ATO.110 w brzmieniu:

„ARA.ATO.110 Zatwierdzanie wykazów minimalnego wyposażenia

W przypadku gdy właściwy organ otrzyma wniosek o zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego zgodnie z pkt ORO.MLR.105 załącznika III (część ORO) i pkt NCC.GEN.101 załącznika VI (część NCC) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, postępuje zgodnie z pkt ARO.OPS.205 załącznika II (część ARO) do tego rozporządzenia.”;

8) w pkt ARA.DTO.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Jeżeli deklaracja nie zawiera wymaganych informacji lub zawiera informacje wskazujące na brak zgodności z zasadniczymi wymogami załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymogami załącznika I (część FCL) i załącznika VIII (część DTO) do niniejszego rozporządzenia lub wymogami załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, właściwy organ postępuje zgodnie z pkt ARA.GEN.350 lit. da).”;

9) pkt ARA.DTO.110 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Po otrzymaniu od DTO jej programu szkolenia oraz jakichkolwiek informacji o zmianach w tym programie, zgłoszonych zgodnie z pkt DTO.GEN.115 lit. c) załącznika VIII (część DTO), lub po otrzymaniu wniosku DTO o zatwierdzenie jej programu szkolenia, przedłożonego mu zgodnie z pkt DTO.GEN.230 lit. c) tego załącznika, właściwy organ sprawdza zgodność tych programów szkolenia z wymogami, odpowiednio, załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;

10) w dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające po tytule „**Licencja załogi lotniczej**” otrzymuje brzmienie:

„Licencje załogi lotniczej wydawane przez państwo członkowskie zgodnie z załącznikiem I (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 muszą być zgodne z następującą specyfikacją.”;

b) lit. a) pkt 1 ppkt (III) otrzymuje brzmienie:

„(III) numer seryjny licencji rozpoczynający się od określenia kraju wydania licencji za pomocą kodu państwa wg ONZ, po którym następuje odpowiednio »FCL«, »BFCL« lub »SFCL« i kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego.”;

c) lit. a) pkt 2 ppkt (XII) otrzymuje brzmienie:

„(XII) uprawnienia, certyfikaty i – w przypadku balonów oraz szybowców – przywileje: klasa, typ, uprawnienia instruktorskie itd., wraz z datami wygaśnięcia, stosownie do przypadku. Przywileje radiotelefoniczne (R/T) mogą zostać uwzględnione na formularzu licencji lub w oddzielnym certyfikacie.”;

d) w szablonie po lit. c), z nagłówkiem „Strona tytułowa” (formularz 141 EASA wydanie 2), wprowadza się następujące zmiany:

(i) wyrażenie „Wydana zgodnie z częścią FCL” otrzymuje brzmienie:

„Wydana zgodnie z częścią FCL/częścią BFCL/częścią SFCL (wyrażenie niemające zastosowania należy usunąć)”;

(ii) wyrażenie „Niniejsza licencja jest zgodna z normami ICAO, z wyjątkiem przywilejów wynikających z licencji LAPL i z uprawnienia EIR” otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza licencja jest zgodna z normami ICAO, z wyjątkiem przywilejów wynikających z licencji LAPL i z uprawnienia BIR lub gdy towarzyszy jej orzeczenie lekarskie na potrzeby LAPL”;

e) w szablonie po nagłówku „Strona 2” wyrażenie „Numer seryjny licencji zawsze rozpoczyna się od określenia kraju wydania licencji za pomocą kodu państwa wg ONZ, po którym następuje »FCL«.” (uwaga do rubryki nr III – numer licencji) otrzymuje brzmienie:

„Numer seryjny licencji zawsze rozpoczyna się od określenia kraju wydania licencji za pomocą kodu państwa wg ONZ, po którym następuje odpowiednio »FCL«, »BFCL« lub »SFCL«.”;

- f) w szablonie następującym po nagłówku „strona 3” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) wyrażenie „Stosowane skróty muszą być zgodne z częścią FCL (np. PPL(H), ATPL(A) itd.)” (tekst powiązany z rubryką nr II – Tytuł licencji, data pierwszego wydania oraz kod państwa) otrzymuje brzmienie:
„Stosowane skróty muszą być zgodne z częścią FCL (np. PPL(H), ATPL(A) itd.), częścią BFCL i częścią SFCL”;
 - (ii) po wyrażeniu „W przypadku LAPL: licencja LAPL nie została wydana zgodnie z normami ICAO” (tekst powiązany z rubryką nr XIII – Uwagi) dodaje się tekst w brzmieniu:
„W przypadku SPL, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 3b pkt 2 lit. b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976: przywileje dotyczące wykonywania lotów akrobacyjnych i chmurowych na szybowcach, jak również dotyczące metod startu zgodnie z pkt SFCL.155, pkt SFCL.200 i pkt SFCL.215 załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, stosownie do przypadku.”;

11) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„CERTYFIKAT DLA ZATWIERDZONYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (ATO)

Unia Europejska*

Właściwy organ

CERTYFIKAT DLA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI SZKOLENIA

[NUMER CERTYFIKATU/NUMER REFERENCYJNY]

Na mocy rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 [oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395/rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 (NALEŻY ODPOWIEDNIO DOSTOSOWAĆ)] i z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [właściwy organ] niniejszym zaświadcza, że

[NAZWA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ]

[ADRES ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ]

jako organizacja szkoleniowa certyfikowana zgodnie z częścią ORA posiada przywileje obejmujące prowadzenie kursów szkoleniowych określonych w części FCL, w tym korzystanie z FSTD, zgodnie z wykazem zawartym w załączonym zatwierdzeniu kursu szkoleniowego/kursów szkoleniowych określonych w części BFCL/kursów szkoleniowych określonych w części SFCL [NALEŻY ODPOWIEDNIO DOSTOSOWAĆ].

WARUNKI:

Niniejszy certyfikat jest ograniczony do przywilejów oraz zakresu dotyczących prowadzenia kursów szkoleniowych, w tym korzystania z FSTD, zgodnie z wykazem zawartym w załączonym zatwierdzeniu kursu szkoleniowego.

Niniejsze certyfikat zachowuje ważność dopóty, dopóki zatwierdzona organizacja działa zgodnie z przepisami części ORA, części FCL, części BFCL, części SFCL [NALEŻY ODPOWIEDNIO DOSTOSOWAĆ] i innymi obowiązującymi regulacjami.

Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejszy certyfikat zachowuje ważność, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania:

Podpisano:

[właściwy organ]

* W przypadku państw spoza UE słowa „Unia Europejska” należy skreślić.

CERTYFIKAT DLA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI SZKOLENIA

ZATWIERDZENIE KURSU SZKOLENIOWEGO

Dodatek certyfikatu ATO nr:

[NUMER CERTYFIKATU/NUMER REFERENCYJNY]

[NAZWA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ]

uzyskała przywileje dotyczące organizowania i prowadzenia następujących kursów określonych w części FCL/części BFCL/części SFCL [NALEŻY ODPOWIEDNIO DOSTOSOWAĆ] oraz korzystania z następujących FSTD:

Kurs szkoleniowy	Wykorzystywane FSTD, ze wskazaniem kodu literowego ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zgodnie z certyfikatem kwalifikacji.

Niniejsze zatwierdzenie kursu szkoleniowego zachowuje ważność dopóty, dopóki:

- nie dojdzie do zrzeczenia się, zastąpienia, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu ATO; oraz
- wszystkie operacje będą przeprowadzane zgodnie z przepisami części ORA/części FCL/części BFCL/części SFCL [NALEŻY ODPOWIEDNIO DOSTOSOWAĆ], innymi obowiązującymi regulacjami oraz, w stosownych przypadkach, procedurami wskazanymi w dokumentacji organizacji zgodnie z częścią ORA.

Data wydania:

Podpisano: [właściwy organ]

W imieniu państwa członkowskiego/EASA

FORMULARZ 143 EASA wydanie 2 – strona 2/2”;

12) dodatek VIII otrzymuje brzmienie:

„Zatwierdzenie programu szkolenia

zadeklarowanej organizacji szkolenia (DTO)

Unia Europejska (*)

Właściwy organ

Organ wydający:

Nazwa DTO:

Numer referencyjny DTO:

Zatwierdzony(-e) program(y) szkolenia:

Kurs standaryzacyjny na egzaminatorów – FE(S), FE(B) (**)

Szkolenie odświeżające dla egzaminatorów – FE(S), FE(B) (**)

Numer referencyjny dokumentu:

Uwagi:

Wyżej wymienione programy szkolenia zostały zweryfikowane przez wyżej wymieniony właściwy organ i uznane za zgodne z wymogami załącznika I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2018/1976.

Data wydania:

Podpis: [właściwy organ]

(*) W przypadku państw spoza UE skreślić słowa »Unia Europejska«.

(**) Dostosować odpowiednio do przypadku.

Formularz EASA XXX wydanie 2 – strona 1/1”.

ZAŁĄCZNIK IV

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

- 1) w pkt ORA.ATO.110 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) zapewnienie prowadzenia szkolenia odpowiednio zgodnie z załącznikiem I (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395, załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, a w przypadku szkolenia pilotów doświadczalnych – określenia stosownych wymagań załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 oraz programu szkolenia.”;
 - b) lit. d) otrzymuje brzmienie:
 - „d) Instruktorzy szkolenia praktycznego i instruktorzy szkolenia praktycznego na symulatorze lotu muszą posiadać kwalifikacje wymagane zgodnie z załącznikiem I (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 w odniesieniu do rodzaju prowadzonego szkolenia.”;
- 2) w pkt ORA.ATO.125 lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) Program szkolenia musi być zgodny z wymogami, odpowiednio, załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395, załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, a w przypadku szkolenia pilotów doświadczalnych – z właściwymi wymogami załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.”.

ZAŁĄCZNIK V

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

- 1) w pkt DTO.GEN.110 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w lit. a) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
 - „3) w odniesieniu do szybowców, zgodnie z wymogami załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976:
 - a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania SPL;
 - b) szkolenie w locie na potrzeby uzyskania SPL;
 - c) szkolenie na potrzeby rozszerzenia przywilejów na szybowce lub motoszybowce turystyczne zgodnie z pkt SFCL.150;
 - d) szkolenie w zakresie dodatkowych metod startu zgodnie z pkt SFCL.155;
 - e) szkolenie na dodatkowe uprawnienia i przywileje: podstawowe i zaawansowane uprawnienia akrobacyjne, uprawnienie do holowania szybowców i banerów, uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych oraz przywileje dotyczące wykonywania lotów chmurowych na szybowcach;
 - f) szkolenie na uprawnienia instruktorskie do szkolenia praktycznego na szybowce (FI(S));
 - g) szkolenie odświeżające dla instruktorów FI(S);
 - 4) w odniesieniu do balonów, zgodnie z wymogami załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976:
 - a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania BPL;
 - b) szkolenie w locie na potrzeby uzyskania BPL;
 - c) szkolenie na potrzeby uzyskania rozszerzenia na inną klasę lub grupę zgodnie z pkt BFCL.150;
 - d) szkolenie na dodatkowe uprawnienia: do wykonywania lotów na uwięzi balonem na ogrzane powietrze, do wykonywania lotów nocnych i do wykonywania operacji zarobkowych;
 - g) szkolenie na uprawnienia instruktorskie do szkolenia praktycznego na balony (FI(B));
 - h) szkolenie odświeżające dla instruktorów FI(B).”;
 - b) lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) DTO jest uprawniona również do prowadzenia kursów egzaminatorskich, o których mowa w pkt BFCL.430 i pkt BFCL.460 lit. b) pkt 1 załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395, w odniesieniu do FE(B), jak również w pkt SFCL.430 i pkt SFCL.460 lit. b) pkt 1 załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, w odniesieniu do FE(S), pod warunkiem że złożyła deklarację zgodnie z pkt DTO.GEN.115, a właściwy organ zatwierdził program szkolenia zgodnie z pkt DTO.GEN.230 lit. c).”;
- 2) pkt DTO.GEN.115 lit. a) ppkt 8 otrzymuje brzmienie:
 - „8) oświadczenie potwierdzające, że DTO spełnia i będzie – podczas wszystkich działań szkoleniowych objętych deklaracją – nadal spełniać zasadnicze wymogi załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymogi załącznika I (część FCL) i załącznika VIII (część DTO) do niniejszego rozporządzenia oraz wymogi załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;
- 3) w pkt DTO.GEN.210 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) pkt 2 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
 - „(i) prowadzenia szkolenia zgodnie z wymogami załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 i z programem szkolenia DTO.”;

- b) lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) Instruktorzy szkolenia praktycznego i instruktorzy szkolenia praktycznego na symulatorze lotu muszą posiadać kwalifikacje wymagane zgodnie z załącznikiem I (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 w odniesieniu do rodzaju prowadzonego szkolenia.”;
- 4) w pkt DTO.GEN.230 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Programy szkolenia muszą spełniać odpowiednio wymagania załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.”;
- b) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) DTO jest uprawniona do prowadzenia szkoleń, o których mowa w pkt DTO.GEN.110 lit. b), jedynie w przypadku, gdy w odniesieniu do jej programu takich szkoleń oraz wszelkich jego zmian właściwy organ, na wniosek DTO, wydał zatwierdzenie zgodnie z pkt ARA.DTO.110, że program szkolenia i wszelkie jego zmiany są zgodne odpowiednio z wymogami załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976. DTO występuje z wnioskiem o takie zatwierdzenie poprzez przedłożenie deklaracji zgodnie z pkt DTO.GEN.115.”;
- 5) w dodatku 1 sekcja 9 formularza deklaracji otrzymuje brzmienie:

„9.	<p>Deklaracja</p> <p>DTO opracowała politykę bezpieczeństwa zgodnie z załącznikiem VIII (część DTO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, w szczególności z jego pkt DTO.GEN.210 lit. a) pkt 1 ppkt (ii), i będzie stosować tę politykę we wszystkich działaniach szkoleniowych objętych deklaracją.</p> <p>DTO spełnia i będzie – podczas wszystkich działań szkoleniowych objętych deklaracją – nadal spełniać zasadnicze wymogi załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymogi załącznika I (część FCL) i załącznika VIII (część DTO) do rozporządzenia Komisji (UE) 1178/2011 oraz wymogi załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.</p> <p>Potwierdzamy, że wszystkie informacje zawarte w niniejszej deklaracji, w tym w załącznikach do niej (w stosownych przypadkach), są kompletne i prawidłowe.</p> <p>Imię i nazwisko, data oraz podpis przedstawiciela DTO</p> <p>Imię i nazwisko, data oraz podpis kierownika szkolenia DTO”</p>
-----	--