

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/445

z dnia 17 marca 2015 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w zakresie wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 6 i art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011⁽²⁾ ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym.
- (2) Niektóre państwa członkowskie uznały, że pewne wymagania zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 prowadzą do nieuzasadnionych i nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych lub ekonomicznych dla tych państw lub zainteresowanych stron, i poinformowały o swym zamiarze udzielenia zezwolenia na odstępstwa od niektórych wymagań zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (3) Wnioski dotyczące wspomnianych zezwoleń na odstępstwa zostały przeanalizowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, która następnie przedstawiła Komisji zalecenie dotyczące zgodności proponowanych zezwoleń ze stosownymi warunkami.
- (4) Państwa członkowskie i zainteresowane strony z sektora lotnictwa ogólnego wskazały również pewne wymagania uznawane przez nie za nieproporcjonalne w stosunku do działań, których dotyczą, oraz związanego z nimi ryzyka.
- (5) W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 znaleziono również szereg błędów redakcyjnych, które w niezamierzony sposób spowodowały trudności w jego wdrażaniu.
- (6) W związku z tym wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 powinny zostać zmienione w celu wprowadzenia odstępstw, które wpłyną istotnie na proces stanowienia przepisów, a także w celu zmniejszenia pewnych obciążeń w odniesieniu do lotnictwa ogólnego i skorygowania pewnych błędów redakcyjnych.
- (7) Ponadto na podstawie informacji zwrotnych przekazanych przez państwa członkowskie i zainteresowane strony stwierdzono, że wymagania określone w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 mogą być nieproporcjonalne do działań organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia jedynie w zakresie licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota turystycznego, licencji pilota balonowego i licencji pilota szybowcowego oraz do związanego z takimi działaniami ryzyka.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, 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).

- (8) Państwa członkowskie i zainteresowane strony są zgodne co do tego, że istnieje w związku z tym ogólna potrzeba zapewnienia większej ilości czasu na opracowanie przepisów dotyczących działań w sektorze lotnictwa cywilnego, które będą lepiej dostosowane do jego specyfiki, bez obniżania standardów bezpieczeństwa.
- (9) Ponadto, aby zapewnić odpowiednio dużo czasu na opracowanie tych przepisów, data rozpoczęcia stosowania przepisów zawartych w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, dotyczących organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia jedynie w zakresie licencji krajowych, które kwalifikują się do konwersji na zgodne z częścią FCL licencje pilota lekkich statków powietrznych, licencje pilota balonowego lub licencje pilota szybowcowego, powinna zostać odroczona do dnia 8 kwietnia 2018 r.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011.
- (11) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012⁽¹⁾ zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 zawiera osobny przepis dotyczący daty rozpoczęcia stosowania przepisów zawartych w załącznikach VI i VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i w związku z tym należy je również zmienić w celu zapewnienia pewności i przejrzystości prawa.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz jeżeli nie zawarto żadnych umów między Unią a państwem trzecim dotyczących licencjonowania pilotów, państwa członkowskie mogą uznawać licencje, uprawnienia oraz certyfikaty z państw trzecich, a także towarzyszące orzeczenia lekarskie wydane przez państwa trzecie lub w ich imieniu, zgodnie z przepisami załącznika III do niniejszego rozporządzenia.”;

2) art. 10a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do dnia 8 kwietnia 2018 r. organizacjom szkolącym zgodnym z JAR zezwala się na prowadzenie szkoleń w zakresie zgodnej z częścią FCL licencji pilota turystycznego (PPL), związanych z nią uprawnień objętych rejestracją oraz w zakresie licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL) bez konieczności spełniania wymagań określonych w załącznikach VI i VII, pod warunkiem że organizacje te zostały zarejestrowane przed dniem 8 kwietnia 2015 r.”;

3) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2015 r. następujących przepisów załącznika I:

- a) przepisów dotyczących licencji pilotów pionowzlotów i sterowców;
- b) przepisów zawartych w pkt FCL.820;
- c) w przypadku śmigłowców, przepisów zawartych w podczęści J sekcja 8;
- d) przepisów zawartych w podczęści J sekcja 11.”;

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2018 r. następujących przepisów załącznika I:

- a) przepisów dotyczących licencji pilotów szybowców i balonów;
- b) przepisów zawartych w podczęści B;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 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 (Dz.U. L 100 z 5.4.2012, s. 1).

- c) przepisów zawartych w pkt FCL.800, FCL.805, FCL.815;
 - d) przepisów zawartych w podczęści J sekcja 10.”;
- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2016 r. przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do pilotów posiadających licencję i towarzyszące orzeczenie lekarskie wydane przez państwo trzecie i uczestniczących w niezarobkowej eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.”;
- 4) w załącznikach I, II, III, VI i VII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikami do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 290/2012 w art. 2 ust. 2 skreśla się lit. f).

Artykuł 3

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 8 kwietnia 2015 r.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 zmiany w przepisach FCL.315.A, FCL.410.A i FCL.725.A zawartych w załączniku I mają zastosowanie od dnia 8 kwietnia 2018 r.
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2018 r. przepisów zawartych w załącznikach VI i VII dotyczących organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia jedynie w zakresie licencji krajowych, które zgodnie z art. 4 ust. 3 kwalifikują się do konwersji na zgodne z częścią FCL licencje pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), licencje pilota szybowcowego (SPL) lub licencje pilota balonowego (BPL).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 marca 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

1) pkt FCL.065 otrzymuje brzmienie:

„FCL.065 Ograniczenie uprawnień posiadaczy licencji w wieku 60 lat i starszych w zarobkowym transporcie lotniczym

- a) Wiek od 60 do 64 lat. Samoloty i śmigłowce. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 60 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, chyba że jest członkiem załogi wieloosobowej.
- b) Wiek 65 lat. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym; zakaz ten nie dotyczy posiadaczy licencji pilota balonowego lub licencji pilota szybowcowego.
- c) Wiek 70 lat. Posiadacz licencji pilota balonowego lub licencji pilota szybowcowego, który osiągnął wiek 70 lat, nie może pełnić funkcji pilota balonu lub szybowca uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym.”;

2) pkt FCL.105.B otrzymuje brzmienie:

„FCL.105.B LAPL(B) – uprawnienia

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

3) pkt FCL.210.A lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) musi zaliczyć co najmniej 45 godzin szkolenia w locie na samolotach lub motoszybowcach turystycznych, z czego 5 godzin można zaliczyć na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD), w tym co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem; oraz
 - 2) 10 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin czasu lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 270 km (150 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu.”;

4) pkt FCL.230.B otrzymuje brzmienie:

„FCL.230.B BPL – wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Posiadacz licencji BPL może korzystać z uprawnień z niej wynikających dopiero po wykonaniu, w okresie ostatnich 24 miesięcy, na jednej klasie balonów, co najmniej:
 - 1) 6 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 10 startów i lądowań; oraz
 - 2) 1 lotu szkolnego z instruktorem na balonie odpowiedniej klasy;
 - 3) dodatkowo, w przypadku pilotów posiadających kwalifikacje do pilotowania więcej niż jednej klasy balonów, korzystanie z uprawnień na inną klasę jest uzależnione od wykonania, w okresie ostatnich 24 miesięcy, co najmniej 3 godzin czasu lotu w tej klasie, w tym 3 startów i lądowań.
- b) Posiadacz licencji BPL może wykonywać loty jedynie balonem należącym do tej samej grupy co balon, na którym zaliczył szkolenie w locie, lub balonem należącym do grupy balonów o mniejszej pojemności powłoki.
- c) Posiadacz licencji BPL niespełniający wymagań określonych w lit. a), przed ponownym korzystaniem z uprawnień z niej wynikających:
 - 1) musi zaliczyć przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na balonie odpowiedniej klasy; lub
 - 2) musi wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić wymagania określone w lit. a).

- d) W przypadku opisanym w lit. c) pkt 1 posiadacz licencji BPL może wykonywać loty jedynie balonem należącym do tej samej grupy co balon, na którym zaliczył kontrolę umiejętności, lub balonem należącym do grupy balonów o mniejszej pojemności powłoki.”;
- 5) w podczęści D sekcja 2 „Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów” dodaje się pkt „FCL.315.A CPL – szkolenie” w brzmieniu:
- „FCL.315.A CPL – szkolenie**
- Szkolenie z zakresu wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie, wymagane w celu wydania licencji CPL(A), muszą obejmować szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania maszyny z takich sytuacji.”;
- 6) pkt FCL.410.A lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o licencję MPL musi zaliczyć szkolenie z zakresu wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia zgodnie z dodatkiem 5 do niniejszej części. Szkolenie z zakresu wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie, wymagane w celu wydania licencji MPL, muszą obejmować szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania maszyny z takich sytuacji.”;
- 7) w pkt FCL.725.A dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Samoloty z załogą wieloosobową. Szkolenie, którego zaliczenie wymagane jest w celu uzyskania uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, musi obejmować wiedzę teoretyczną oraz szkolenie w locie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania maszyny z takich sytuacji.”;
- 8) pkt FCL.740.A lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Przedłużanie ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych z załogą jednoosobową.
- 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, kandydat musi:
 - (i) w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, zaliczyć w obecności egzaminatora kontrolę umiejętności na odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; lub
 - (ii) w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia wykonać 12 godzin czasu lotu na odpowiedniej klasie, w tym:
 - 6 godzin w charakterze pilota dowódcy,
 - 12 startów i 12 lądowań, oraz
 - szkolenie odświeżające z co najmniej 1 godziną całkowitego czasu lotu z instruktorem szkolenia ogólnego (FI) lub instruktorem szkolenia na klasę (CRI). Kandydat jest zwolniony z takiego szkolenia odświeżającego, jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności wymaganą do uprawnienia na klasę lub typ, zdał egzamin praktyczny lub przeszedł ocenę kompetencji na samolocie innej klasy lub typu.
 - 2) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę lądowych samolotów jednosilnikowych tłokowych i jednocześnie uprawnienie na klasę motoszybowców turystycznych, może on uzyskać przedłużenie ważności obydwu uprawnień po spełnieniu wymagań określonych w pkt 1 dla jednej z tych klas lub ich połączenia.
 - 3) Samoloty jednosilnikowe turbośmigłowe z załogą jednoosobową. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych turbośmigłowych kandydat, w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, musi zaliczyć w obecności egzaminatora kontrolę umiejętności na odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części.
 - 4) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych i jednocześnie uprawnienie na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych wodnych, może on spełnić wymagania na potrzeby obydwu uprawnień poprzez spełnienie wymagań określonych w pkt 1 ppkt (ii) dla jednej z tych klas lub ich połączenia. W odniesieniu do każdej z tych klas wymagane jest wykonanie co najmniej 1 godziny czasu lotu w charakterze pilota dowódcy oraz 6 z 12 wymaganych startów i lądowań.”;
- 9) pkt FCL.825 lit. g) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) W przypadku uprawnienia EIR na samoloty wielosilnikowe kontrola umiejętności wymagana do przedłużenia lub wznowienia jego ważności, a także lot szkolny wymagany zgodnie z lit. g) pkt 2 ppkt (ii) odbywają się w samolocie wielosilnikowym. Jeżeli pilot posiada również uprawnienie EIR na samoloty jednosilnikowe, zaliczenie kontroli umiejętności, o której mowa wyżej, skutkuje również przedłużeniem lub wznowieniem ważności uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe. Zaliczenie szkolenia w locie na samolocie wielosilnikowym również uznaje się za spełnienie wymagania dotyczącego szkolenia w locie w celu uzyskania uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe.”;

10) w pkt FCL.915 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) przy zaliczeniu w celu uzyskania rozszerzenia na kolejne typy uwzględnia się stosowne elementy określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej zgodnie z częścią 21.”;

11) dodaje się pkt FCL.945 w brzmieniu:

„FCL.945 Obowiązki spoczywające na instruktorach

Po ukończeniu przez kandydata szkolenia w locie w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę jednosilnikowych tłokowych statków powietrznych lub motoszybowców turystycznych zgodnie z FCL.740.A lit. b) pkt 1 i jedynie w przypadku spełnienia wszystkich innych kryteriów przedłużenia wymaganych zgodnie z pkt FCL.740.A lit. b) pkt 1, instruktor wpisuje do licencji kandydata nową datę ważności uprawnienia lub certyfikatu, o ile został specjalnie w tym celu upoważniony przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie licencji kandydata.”;

12) w pkt FCL.910.TRI wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Instruktor TRI na samoloty i pionowzloty — TRI(A) i TRI(PL). Uprawnienia instruktora TRI ograniczają się do typu samolotu lub pionowzlotu, na którym przeprowadzono szkolenie i ocenę kompetencji. O ile nie określono inaczej w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21, uprawnienia TRI rozszerza się na kolejne typy, jeżeli instruktor TRI:

- 1) w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku wykonał co najmniej 15 odcinków trasy, w tym starty i lądowania na odpowiednim typie statku powietrznego, z czego 7 odcinków można wykonać na symulatorze FFS;
- 2) ukończył części odpowiedniego kursu TRI obejmujące szkolenie techniczne oraz szkolenie w locie;
- 3) zaliczył odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z FCL.935, wykazując przed FIE lub TRE kwalifikowanym zgodnie z podczęścią K, że potrafi szkolić pilotów do poziomu wymaganego do wydania uprawnień na typ, w tym udzielać instruktażu przed lotem i po locie oraz przekazywać wiedzę teoretyczną.”;

b) lit. c) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„c) Instruktor TRI na śmigłowce – TRI(H).

- 1) Uprawnienia instruktora TRI(H) ograniczają się do typu śmigłowca, na którym przeprowadzono egzamin praktyczny przed wydaniem uprawnienia TRI. O ile nie określono inaczej w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21, uprawnienia TRI rozszerza się na kolejne typy, jeżeli instruktor TRI:
 - (i) ukończył odpowiednią dla typu część techniczną szkolenia TRI na odpowiednim typie śmigłowca lub urządzeniu FSTD tego typu;
 - (ii) przeprowadził co najmniej 2 godziny szkolenia w locie na odpowiednim typie pod nadzorem odpowiednio wykwalifikowanego instruktora TRI(H); oraz
 - (iii) zaliczył odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z FCL.935, wykazując przed FIE lub TRE kwalifikowanym zgodnie z podczęścią K, że potrafi szkolić pilotów do poziomu wymaganego do wydania uprawnień na typ, w tym udzielać instruktażu przed lotem i po locie oraz przekazywać wiedzę teoretyczną.”;

13) w pkt FCL.905.CRI lit. a) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) rozszerzenia uprawnień wynikających z licencji LAPL(A) na inną klasę lub wariant samolotu.”;

14) pkt FCL.1005 lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dla których przeprowadził więcej niż 25 % szkolenia w locie wymaganego w celu uzyskania licencji, uprawnienia, certyfikatu lub upoważnienia, w odniesieniu do których przeprowadza się dany egzamin praktyczny lub ocenę kompetencji; lub”;

15) w pkt FCL.1005.CRE dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) egzaminów praktycznych w celu rozszerzenia uprawnień wynikających z licencji LAPL(A) na inną klasę lub wariant samolotu.”;

16) w dodatku 1 sekcja A wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„A. ZALICZANIE WIEDZY TEORETYCZNEJ W CELU WYDANIA LICENCJI PILOTA — WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA POMOSTOWEGO I EGZAMINÓW”;

b) ust. 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2. Bez uszczerbku dla powyższego ustępu, w przypadku wydawania licencji LAPL, PPL, BPL lub SPL, posiadacz licencji na inną kategorię statku powietrznego musi odbyć szkolenie teoretyczne i zaliczyć egzaminy z wiedzy teoretycznej na odpowiednim poziomie z następujących przedmiotów:

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

c) dodaje się ust. 1.4 w brzmieniu:

„1.4. Niezależnie od przepisów ust. 1.2, w celu uzyskania licencji LAPL(A) posiadacz licencji LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne musi wykazać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej w zakresie klasy lądowych samolotów jednosilnikowych tłokowych zgodnie z FCL.135.A lit. a) pkt 2.”;

17) w dodatku 6 sekcja Aa wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Celem szkolenia modułowego opartego na posiadanych kompetencjach jest przeszkolenie posiadacza licencji PPL lub CPL do uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów z uwzględnieniem uprzedniego szkolenia i doświadczenia w locie według wskazań przyrządów. Szkolenie jest skonstruowane w taki sposób, aby zapewnić zdobycie poziomu umiejętności niezbędnego do pilotowania samolotów w lotach IFR oraz w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IMC). Kurs musi odbywać się w zatwierdzonym ośrodku szkolenia lub składać się ze szkolenia w locie według wskazań przyrządów prowadzonego przez instruktora IRI(A) lub FI(A) uprawnionego do prowadzenia szkoleń na IR, połączonego ze szkoleniem w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.”;

b) w pkt 6 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) ppkt (i) lit. B) otrzymuje brzmienie:

„B) zdobył już wcześniej doświadczenie w postaci czasu lotu według wskazań przyrządów w charakterze pilota dowódcy samolotu w ramach uprawnień do wykonywania lotów według przepisów IFR oraz w warunkach IMC,”;

(ii) lit. b) ppkt (i) lit. B) otrzymuje brzmienie:

„B) zdobył już wcześniej doświadczenie w postaci czasu lotu według wskazań przyrządów w charakterze pilota dowódcy samolotu w ramach uprawnień do wykonywania lotów według przepisów IFR oraz w warunkach IMC,”;

18) w dodatku 9 sekcja A pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie stwierdza się inaczej, program szkolenia w locie, egzamin praktyczny i kontrola umiejętności muszą być zgodne z niniejszym dodatkiem. Program, egzamin praktyczny i kontrolę umiejętności można skrócić, zaliczając doświadczenie zdobyte wcześniej na podobnych typach statków powietrznych, określonych w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21.

5. Z wyłączeniem egzaminów praktycznych do licencji ATPL, można — o ile jest to zgodne z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi na podstawie części 21 dla danego statku powietrznego — zaliczyć elementy egzaminu praktycznego wspólne z innymi typami lub wariantami statków powietrznych, do których pilotowania pilot posiada kwalifikacje.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 sekcja A pkt 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) spełnienie wymagań podanych w poniższej tabeli:

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

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

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

ZAŁĄCZNIK III

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

1) sekcja A „UZNAWANIE LICENCJI” ust. 3 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) w przypadku śmigłowców, spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w poniższej tabeli:

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Uprawnienia	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR i IFR	(a)
ATPL(H) bez uprawnień IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR	(b)
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR i IFR	(c)
ATPL(H) bez uprawnień IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	(f)
ATPL(H) z uprawnieniami IR lub bez, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 godzin na śmigłowcach innych niż certyfikowane zgodnie z przepisami CS-27/29 lub równoważnymi, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczyć ma uznanie, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy	Korzystanie z uprawnień na śmigłowcach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy	(g)

(*) Posiadacz licencji CPL(H)/IR na śmigłowce z załogą wieloosobową przed jej uznaniem wykazuje się wiedzą na poziomie ATPL(H) ICAO.;

2) sekcja A „UZNAWANIE LICENCJI” ust. 6 lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

3) w sekcji A „UZNAWANIE LICENCJI” dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Niezależnie od przepisów określonych w powyższych ustępach państwa członkowskie mogą, w przypadku lotów zawodniczych lub lotów pokazowych o ograniczonym czasie trwania, uznawać licencje wydane przez państwo trzecie, które uprawniają posiadacza do korzystania z przywilejów wynikających z licencji PPL, SPL lub BPL, pod warunkiem że:

- przed danym wydarzeniem organizator lotów zawodniczych lub lotów pokazowych dostarczy właściwemu organowi odpowiednie informacje wykazujące, jak zamierza zapewnić, by pilot został zaznajomiony z odpowiednimi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i umiał odpowiednio zareagować w przypadku jakiegokolwiek ryzyka związanego z tymi lotami; oraz
- wnioskodawca posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz związane z nimi uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.

8. Niezależnie od przepisów określonych w powyższych ustępach państwa członkowskie mogą uznawać licencje PPL, SPL lub BPL wydane przez państwo trzecie zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej na okres nie dłuższy niż 28 dni na rok kalendarzowy na potrzeby wykonania szczególnych zadań niezarobkowych, pod warunkiem że wnioskodawca:
- a) posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz związane z nimi uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej; oraz
 - b) wykonał co najmniej jeden lot zapoznawczy w obecności wykwalifikowanego instruktora przed przystąpieniem do realizacji szczególnych zadań o ograniczonym czasie trwania.”.
-

ZAŁĄCZNIK IV

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

1) w pkt ARA.GEN.305 dodaje się lit. ca) w brzmieniu:

„ca) niezależnie od przepisów lit. c), w odniesieniu do organizacji, które prowadzą wyłącznie szkolenia do licencji LAPL, PPL, SPL lub BPL i towarzyszących uprawnień, upoważnień i certyfikatów, stosuje się cykl planowania nadzoru nieprzekraczający 48 miesięcy. Cykl planowania nadzoru zostaje skrócony, jeżeli istnieją dowody na to, że wyniki w zakresie bezpieczeństwa osiągnięte przez organizację uległy pogorszeniu.

Cykl planowania nadzoru może zostać wydłużony do maksymalnie 72 miesięcy, jeśli właściwy organ stwierdzi, że w ciągu poprzednich 48 miesięcy:

- 1) organizacja wykazała się skuteczną identyfikacją zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego i skutecznym zarządzaniem powiązaniem ryzykiem, jak wskazują wyniki rocznego przeglądu zgodnie z ORA.GEN.200 lit. c);
- 2) organizacja niezmiennie utrzymywała kontrolę nad wszystkimi zmianami zgodnie z ORA.GEN.130, co potwierdzają wyniki rocznego przeglądu zgodnie z ORA.GEN.200 lit. c);
- 3) nie stwierdzono nieprawidłowości poziomu 1; oraz
- 4) wszystkie działania naprawcze zostały wdrożone w terminie zaakceptowanym lub przedłużonym przez właściwy organ zgodnie z ARA.GEN.350 lit. d) pkt 2.”;

2) w pkt ARA.FCL.200 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Dokonywanie wpisów do licencji przez instruktorów. Przed upoważnieniem określonych instruktorów do przedłużania uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych lub motoszybowców turystycznych, właściwy organ musi opracować odpowiednie procedury.”;

3) dodaje się pkt ARA.MED.330 w brzmieniu:

„ARA.MED.330 Szczególne okoliczności medyczne

- a) W przypadku zidentyfikowania nowych technologii medycznych, leków lub procedur, które mogą uzasadniać uznanie za sprawnych wnioskodawców, którzy w innym przypadku zostaliby uznani za osoby niespełniające wymagań, można przeprowadzić badania w celu zebrania dowodów na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji.
- b) W celu podjęcia takich badań właściwy organ, we współpracy z co najmniej jednym innym właściwym organem, może opracować protokół ocen lekarskich, na podstawie którego te właściwe organy mogą wydać określoną liczbę orzeczeń lekarskich dla pilotów, zawierających stosowne ograniczenia, oraz dokonać weryfikacji takiego protokołu.
- c) Centra medycyny lotniczej i lekarze orzecznicy medycyny lotniczej mogą wydawać orzeczenia lekarskie w oparciu o protokół badań, wyłącznie jeśli otrzymają takie instrukcje od właściwego organu.
- d) Protokół jest uzgadniany między zainteresowanymi właściwymi organami i zawiera przynajmniej:
 - 1) ocenę ryzyka;
 - 2) przegląd literatury i ocenę w celu dostarczenia dowodów, że wydanie orzeczenia lekarskiego w oparciu o protokół badania nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpiecznego wykonywania przywilejów wynikających z licencji;
 - 3) szczegółowe kryteria wyboru pilotów, którzy mają zostać poddani procedurze określonej w protokole;
 - 4) ograniczenia, które zostaną wpisane do orzeczenia lekarskiego;
 - 5) procedury monitorowania, które mają zostać wdrożone przez zainteresowane właściwe organy;
 - 6) określenie punktów końcowych do celów zakończenia stosowania protokołu.
- e) Protokół musi być zgodny ze stosownymi zasadami etycznymi.
- f) Korzystanie z przywilejów wynikających z licencji przez posiadaczy licencji, którym orzeczenie lekarskie wydano w oparciu o protokół, jest ograniczone do lotów na statkach powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich uczestniczących w stosowaniu protokołu badania. Informację o takim ograniczeniu umieszcza się na orzeczeniu lekarskim.

g) Uczestniczące właściwe organy:

1) dostarczają Agencji:

- (i) protokół badania przed rozpoczęciem jego stosowania;
- (ii) szczegółowe dane i kwalifikacje wyznaczonego punktu kontaktowego w każdym z uczestniczących właściwych organów;
- (iii) udokumentowane sprawozdania z regularnie przeprowadzanych ocen skuteczności protokołu;

2) przed rozpoczęciem stosowania protokołu dostarczają centrom medycyny lotniczej i lekarzom orzecznikom medycyny lotniczej, działającym w granicach ich jurysdykcji, szczegółowe dane na temat protokołu, w celach informacyjnych.”;

4) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

Licencja załogi lotniczej

Licencje wydawane załodze lotniczej przez państwo członkowskie zgodnie z częścią FCL muszą być zgodne z następującą specyfikacją:

a) Treść. Podany numer punktu musi być zawsze wydrukowany w połączeniu z nagłówkiem danego punktu. Punkty I–XI mają charakter stały, a punkty XII–XIV mają charakter zmienny i mogą zostać ujęte w oddzielnej lub dającej się odłączyć części głównego formularza. Każda oddzielna lub dająca się odłączyć część musi być wyraźnie oznaczona jako część licencji.

1) Punkty stałe:

- (I) państwo wydania licencji;
- (II) tytuł licencji;
- (III) numer seryjny licencji rozpoczynający się od określenia kraju wydania licencji za pomocą kodu państwa wg ONZ, po którym następuje »FCL« i kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego;
- (IV) nazwisko i imię posiadacza (zapisane alfabetem łacińskim, również wtedy, gdy w języku narodowym danego kraju używa się alfabetu innego niż łaciński);
- (IVa) data urodzenia;
- (V) adres posiadacza;
- (VI) narodowość posiadacza;
- (VII) podpis posiadacza;
- (VIII) właściwy organ i, jeśli jest to konieczne, warunki wydania licencji;
- (IX) poświadczenie ważności oraz wydane posiadaczowi upoważnienie do korzystania z przyznaných uprawnień;
- (X) podpis urzędnika wydającego licencję i data wydania; oraz
- (XI) odcisk pieczęci lub stempla właściwego organu.

2) Punkty zmienne:

- (XII) uprawnienia, certyfikaty i upoważnienia: klasa, typ, uprawnienia instruktorskie itd., opatrzone datą wygaśnięcia. Uprawnienia radiotelefoniczne (RT) mogą zostać uwzględnione na formularzu licencji lub w oddzielnym certyfikacie;
- (XIII) uwagi: tj. specjalne wpisy dotyczące ograniczeń i uprawnień uzupełniających związanych z przywilejami, w tym uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej oraz uprawnienia w zakresie statku powietrznego zgodnego z załącznikiem II w przypadkach jego wykorzystywania do lotniczych przewozów zarobkowych; oraz
- (XIV) wszelkie inne informacje wymagane przez właściwy organ (np. miejsce urodzenia/pochodzenia).

b) Materiał. Papier lub inny wykorzystywany materiał musi uniemożliwiać wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub usunięcie wpisu lub umożliwiać łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian lub usuniętych fragmentów. W celu dodania lub usunięcia wpisu na formularzu wymagane jest uzyskanie wyraźnego upoważnienia od właściwego organu.

c) Język. Licencja musi być sporządzona w języku(-ach) narodowym(-ych), języku angielskim i innych językach uznanych przez właściwy organ za odpowiednie.

Strona tytułowa.

<p>Nazwa i logo właściwego organu</p> <p>(W języku angielskim i w języku(-ach) określonym(-ch) przez właściwy organ)</p> <p>UNIA EUROPEJSKA</p> <p>(Wyłącznie w języku angielskim)</p> <p>LICENCJA ZAŁOGI LOTNICZEJ</p> <p>(W języku angielskim i w języku(-ach) określonym(-ch) przez właściwy organ)</p> <p>wydana zgodnie z częścią FCL</p> <p>Niniejsza licencja jest zgodna z normami ICAO, z wyjątkiem przywilejów wynikających z licencji LAPL i z uprawnień EIR.</p> <p>(W języku angielskim i w języku(-ach) określonym(-ch) przez właściwy organ)</p> <p>Formularz 141 EASA Wydanie 2</p>	<p>Wymagania</p> <p>W przypadku państw spoza UE słowa »Unia Europejska« należy skreślić.</p> <p>Wymiary każdej strony odpowiadają jednej ósmej strony A4.</p>
---	---

Strona 2

I	Państwo wydania licencji		Wymagania
III	Numer licencji		Numer seryjny licencji zawsze rozpoczyna się od określenia kraju wydania licencji za pomocą kodu państwa wg ONZ, po którym następuje »FCL«.
IV	Nazwisko i imię posiadacza		
IVa	Data urodzenia (zob. instrukcje)		Należy użyć standardowego formatu daty, tj. dd/mm/rrrr.
XIV	Miejsce urodzenia		
V	Adres posiadacza: Ulica, miejscowość, rejon, kod pocztowy		
VI	Obywatelstwo		
VII	Podpis posiadacza		
VIII	Właściwy organ wydający licencję Np. niniejsza licencja CPL(A) została wydana na podstawie licencji ATPL wydanej przez (państwo trzecie)		
X	Podpis urzędnika wydającego licencję i data wydania		
XI	Odcisk pieczęci lub stempla właściwego organu wydającego licencję		

Strona 3

II	Tytuł licencji, data pierwszego wydania oraz kod państwa	Stosowane skróty muszą być zgodne z częścią FCL (np. PPL(H), ATPL(A) itp.). Należy użyć standardowego formatu daty, tj. dd/mm/rrrr.
IX	Ważność: Posiadacz licencji może korzystać z przywilejów wynikających z licencji, wyłącznie jeśli posiada on ważne orzeczenie lekarskie wymagane w przypadku danych przywilejów. Posiadacz licencji zobowiązany jest nosić przy sobie dokument ze zdjęciem umożliwiającym identyfikację posiadacza licencji.	Nie określa się konkretnego rodzaju dokumentu, przy czym paszport powinien być wystarczającym dokumentem, jeśli posiadacz licencji przebywa poza państwem wydania licencji.
XII	Uprawnienia radiotelefoniczne: Posiadacz niniejszej licencji ma wiedzę i umiejętności w zakresie obsługi urządzeń RT na pokładzie statku powietrznego w (podać język(-i)).	
XIII	Uwagi: Biegłość językowa: (język(-i)/poziom/data ważności)	W tym miejscu należy podać wszystkie dodatkowe wymagane informacje dotyczące licencjonowania oraz przywileje ustanowione na mocy dyrektyw/rozporządzeń ICAO, WE lub UE. Należy uwzględnić uprawnienie(-a) uzupełniające w zakresie biegłości językowej, poziom biegłości językowej i datę ważności. W przypadku LAPL: licencja LAPL nie została wydana zgodnie z normami ICAO.

Dodatkowe strony — Wymagania:

Strony 1, 2, i 3 licencji muszą być zgodne z formatem określonym we wzorze przedstawionym w niniejszym punkcie. Właściwy organ dołącza dodatkowe dostosowane do indywidualnych potrzeb strony zawierające tabele przynajmniej z następującymi informacjami:

- uprawnienia, certyfikaty, upoważnienia, uprawnienia uzupełniające i przywileje,
- daty wygaśnięcia uprawnień oraz przywilejów wynikających z uprawnień instruktorskich i upoważnień egzaminatora,
- daty badań lub sprawdzianów,
- uwagi i ograniczenia (ograniczenia operacyjne),
- pola przewidziane na numer uprawnienia/upoważnienia i podpis instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku,
- skróty.

Te dodatkowe strony są przeznaczone do użytku przez właściwy organ lub specjalnie upoważnionych w tym celu instruktorów lub egzaminatorów.

Wpisów dotyczących wydania po raz pierwszy uprawnień, upoważnień lub certyfikatów dokonuje właściwy organ. Wpisów o przedłużeniu lub wznowieniu uprawnień, upoważnień lub certyfikatów dokonuje właściwy organ lub specjalnie upoważnieni w tym celu instruktorzy lub egzaminatorzy.

Ograniczenia operacyjne wyszczególnia się w »Uwagach/Ograniczeniach« odnoszących się do danego ograniczonego przywileju, np. test umiejętności wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR) przeprowadzony z udziałem drugiego pilota, uprawnienia instruktażowe ograniczone do jednego typu statku powietrznego.

Uprawnienia, które nie są ważne, mogą zostać usunięte z licencji przez właściwy organ.”;

- 5) w dodatku II punkt 9 instrukcji dotyczących standardowego wzoru świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego opracowanego przez EASA otrzymuje brzmienie:

„Punkt 9: Jeśli właściwy organ jest organem wydającym świadectwo, należy wpisać »właściwy organ« oraz odcisnąć oficjalną pieczęć, oficjalny stempel lub oficjalne logo. W takim przypadku w gestii właściwego organu pozostaje decyzja, czy odcisnąć swoją oficjalną pieczęć, swój oficjalny stempel lub swoje oficjalne logo również w punkcie 8.”.

ZAŁĄCZNIK V

W załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w pkt ORA.GEN.200 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

- „c) Nie naruszając przepisów lit. a), w organizacji prowadzącej szkolenia jedynie w zakresie licencji LAPL, PPL, SPL lub BPL i powiązanych uprawnień, upoważnień lub certyfikatów zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i monitorowanie zgodności, określone w lit. a) pkt 3 i 6, mogą być realizowane w drodze przeglądu organizacyjnego, który należy przeprowadzać co najmniej raz w każdym roku kalendarzowym. Organizacja bezzwłocznie powiadamia właściwy organ o wynikach tego przeglądu.”
-