

**DECYZJA KOMISJI****z dnia 6 lutego 2014 r.****udzielająca Szwecji i Zjednoczonemu Królestwu zezwolenia na zastosowanie odstępstw od niektórych wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 559)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)***(2014/69/UE)*

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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 14 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Szereg państw członkowskich zwróciło się o zastosowanie odstępstwa od wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zawartych w przepisach wykonawczych do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie z art. 14 ust. 6 tego rozporządzenia służby Komisji dokonały oceny konieczności zastosowania odstępstw, o które wystąpiono, i poziomu ochrony wynikającego z takich odstępstw w oparciu o zalecenia EASA. Komisja stwierdziła, że ta modyfikacja zapewni poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego, o ile spełnione zostaną pewne warunki. Ocenę każdego odstępstwa, jak również warunki ich stosowania, opisano w odrębnych załącznikach do niniejszej decyzji, na mocy której udzielono zezwolenia na stosowanie tych odstępstw.
- (2) Zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 decyzja o udzieleniu danemu państwu członkowskiemu zezwolenia na zastosowanie odpowiedniego odstępstwa jest przekazywana pozostałym państwom członkowskim, które są również uprawnione do stosowania danego odstępstwa. Dlatego też niniejsza decyzja powinna być skierowana do wszystkich państw członkowskich. Opis każdego odstępstwa, a także warunki ich stosowania, powinny być sformułowane w taki sposób, aby umożliwiły innym państwom członkow-

skim zastosowanie tego środka, gdy znajdą się w takiej samej sytuacji, bez konieczności uzyskania dalszej zgody ze strony Komisji. Państwa członkowskie powinny jednak poinformować Komisję o zastosowaniu odstępstw, ponieważ wpływ wywierany przez te odstępstwa może wykraczać poza terytorium danego państwa członkowskiego.

- (3) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Rządy Szwecji i Zjednoczonego Królestwa mogą udzielać zezwoleń na stosowanie odstępstw od niektórych przepisów wykonawczych przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 zgodnie z warunkami określonymi w załącznikach do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

Wszystkie państwa członkowskie są upoważnione do stosowania środków, o których mowa w art. 1, jak określono w załącznikach do niniejszej decyzji. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję, Agencję oraz krajowe władze lotnicze o zastosowaniu tych środków.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 lutego 2014 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

## ZAŁĄCZNIK I

**Stosowane przez Zjednoczone Królestwo odstępstwo od przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011<sup>(1)</sup> dotyczących uprawnień instruktorów lotów na urządzeniach syntetycznych (inaczej: symulatorach lotu) (SFI)**

## 1. OPIS WNIOSKU

Zgodnie z przepisem FCL.905.SFI lit. a) w części FCL instruktor lotów na urządzeniach syntetycznych (SFI) jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w zakresie: wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IR), o ile posiada lub posiadał uprawnienia IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego i ukończył szkolenie na instruktora szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (IRI), oraz prowadzenia kursu na instruktora szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (IRI).

W piśmie otrzymanym przez Komisję w dniu 27 listopada 2012 r. rząd Zjednoczonego Królestwa powiadomił Komisję i EASA o zamiarze zastosowania odstępstwa od przepisu FCL.905.SFI lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 (rozporządzenie dotyczące załóg w lotnictwie cywilnym) zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (rozporządzenie podstawowe).

Rząd Zjednoczonego Królestwa zaproponował oddzielenie wymogu szkolenia IRI oraz uprawnienia do szkolenia w zakresie wstępnego uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IR) od pozostałych wymagań, które musi spełnić SFI, a także umożliwienie instruktorowi lotów na urządzeniach syntetycznych, który nie ukończył szkolenia IRI, prowadzenie szkoleń w zakresie przedłużania i wznowiania ważności IR na dany typ statku powietrznego.

## 2. OCENA WNIOSKU

2.1. **Konieczność**

Obecnie liczba instruktorów szkolenia praktycznego upoważnionych do prowadzenia szkoleń jest niewystarczająca, a liczba zatwierdzonych kursów IRI jest zbyt mała, aby umożliwić kandydatom na SFI nabycie kwalifikacji. Właściwy organ Zjednoczonego Królestwa podkreślił, że wymóg uczestniczenia w szkoleniu IRI nakłada na kandydatów niezamierzone obciążenia z uwagi na niewystarczającą liczbę instruktorów szkolenia praktycznego. Problem ten można rozwiązać, umożliwiając instruktorom lotów na urządzeniach syntetycznych, którzy nie ukończyli szkolenia IRI, prowadzenie szkoleń w zakresie przedłużania i wznowiania ważności IR na dany typ statku powietrznego. Agencja uznała, że rząd Zjednoczonego Królestwa w wystarczającym stopniu wykazał konieczność zastosowania odstępstwa od wymogów FCL.905.SFI.

2.2. **Równowaga poziomu ochrony**

Zgodnie z zapisami części FCL, ukończenie szkolenia IRI stanowi wymaganie ogólne i ma zastosowanie do wszystkich uprawnień SFI w odniesieniu do IR. Dlatego też ma ono również zastosowanie do uprawnień do prowadzenia szkoleń w zakresie przedłużania i wznowiania ważności IR na dany typ statku powietrznego, a także w odniesieniu do dodatkowych uprawnień dotyczących prowadzenia szkoleń w celu nadania wstępnego IR.

Rząd Zjednoczonego Królestwa podkreślił, że po zastosowaniu przedmiotowego odstępstwa równowagi poziom ochrony zostanie utrzymany, ponieważ odstępstwo to przywróci obowiązywanie normy JAR-FCL.

Ponadto rząd Zjednoczonego Królestwa zaproponował, aby ukończenie szkolenia IRI było obowiązkowe wyłącznie dla osób pragnących nabyć uprawnienia do prowadzenia szkoleń w celu nadania wstępnego uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IR), oraz aby SFI, którzy nie ukończyli takiego szkolenia, byli upoważnieni wyłącznie do prowadzenia szkoleń w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ, w tym na IR na dany typ statku powietrznego. Aby SFI mógł prowadzić szkolenia bez ukończenia pełnego kursu IRI, zgodnie z propozycją rządu Zjednoczonego Królestwa, w okresie ostatnich 12 miesięcy SFI powinien pomyślnie przejść kontrolę umiejętności w odniesieniu do danego typu statku powietrznego, obejmującą uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów. Posiadający takie kwalifikacje SFI, który nie ukończył pełnego kursu IRI, nie prowadzi szkoleń w celu wstępnego nadania uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów ani szkoleń w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów, które nie są przeprowadzane w ramach szkoleń mających na celu przedłużenie lub wznowienie ważności uprawnienia na typ statku powietrznego.

Po zapoznaniu się ze zmienionym wnioskiem o upoważnienie do zastosowania odstępstwa Agencja uznała, że rząd Zjednoczonego Królestwa słusznie zauważył, iż uprawnienia SFI przedstawione w części FCL zostały zmienione w stosunku do zasad JAR-FCL. Nowy wymóg nakładający na SFI obowiązek uczestniczenia w szkoleniu IRI w przypadku, gdy zamierza on prowadzić szkolenia w locie w celu nadania IR, został dodany jako warunek dodatkowy, ponieważ uznano to za konieczne w kontekście rozszerzenia uprawnień.

<sup>(1)</sup> 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).

Agencja przychyliła się do oceny dokonanej przez rząd Zjednoczonego Królestwa, zgodnie z którą proponowane odstępstwo zapewnia poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu przepisów części FCL, ponieważ przedmiotowa grupa SFI nie będzie mogła prowadzić szkoleń w celu przedłużenia i wznowienia ważności ogólnego IR, jeżeli nie będzie uczestniczyła wcześniej w szkoleniu IRI, ale będzie wyłącznie mogła prowadzić szkolenia w celu przedłużenia i wznowienia ważności IR na dany typ statku powietrznego.

3. OPIS ODSTĘPSTWA

Na zasadzie odstępstwa od przepisu FCL.905.SFI lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 Zjednoczone Królestwo może zezwolić SFI na prowadzenie szkoleń w celu przedłużenia i wznowienia ważności IR na dany typ statku powietrznego bez konieczności ukończenia szkolenia IRI.

4. WARUNKI, NA JAKICH UDZIELONO ZEZWOLENIA NA ZASTOSOWANIE ODSTĘPSTWA

Posiadający takie kwalifikacje SFI nie prowadzi szkoleń w celu przedłużenia i wznowienia ważności ogólnych IR bez wcześniejszego uczestniczenia w szkoleniu IRI.

5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa członkowskie, o ile spełnią warunki wskazane w pkt 4.

---

## ZAŁĄCZNIK II

**Stosowane przez Zjednoczone Królestwo odstępstwo od przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących uprawnień egzaminatorów na urządzeniach syntetycznych (SFE)**

## 1. OPIS WNIOSKU

Zgodnie z przepisem FCL.1005.SFE lit. a) pkt 2 egzaminator na urządzeniach syntetycznych (SFE) na samoloty lub pionowzloty jest uprawniony do przeprowadzania na symulatorach FFS: [...] kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR, pod warunkiem że SFE spełnia wymagania określone w FCL.1010.IRE dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

W piśmie otrzymanym przez Komisję w dniu 27 listopada 2012 r. rząd Zjednoczonego Królestwa powiadomił Komisję i EASA o zamiarze zastosowania odstępstwa od przepisu FCL.1005.SFE lit. a) pkt 2 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 (rozporządzenie dotyczące załóg w lotnictwie cywilnym) zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (rozporządzenie podstawowe).

Rząd Zjednoczonego Królestwa zaproponował utworzenie nowej kategorii SFE z uprawnieniami do przeprowadzania egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności IR na określony typ statku powietrznego poprzez oddzielenie wymogu ukończenia szkolenia IRI/IRE od innych wymogów mających zastosowanie do SFE oraz ograniczenie przysługujących mu uprawnień do przeprowadzania egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ, w tym na IR na dany typ statku powietrznego.

## 2. OCENA WNIOSKU

## 2.1. Konieczność

Obecnie liczba zatwierdzonych kursów jest zbyt mała, aby umożliwić kandydatom na SFE zdobycie kwalifikacji. Rząd Zjednoczonego Królestwa podkreślił, że przedmiotowy wymóg nałoży na kandydatów niezamierzone obciążenia, z uwagi na brak odpowiednio wyszkolonych zasobów ludzkich. Problem ten można rozwiązać, umożliwiając SFE, którzy nie spełnili wymagań dotyczących IRE, przeprowadzanie kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności IR na dany typ statku powietrznego. Agencja uznała, że rząd Zjednoczonego Królestwa w wystarczającym stopniu wykazał konieczność zastosowania odstępstwa od wymogów FCL.1005.SFE.

## 2.2. Równoważność poziomu ochrony

Rząd Zjednoczonego Królestwa uzasadnił zamierzone odstępstwo, powołując się na równoważny wymóg JAR-FCL i wskazując na zmianę w zakresie uprawnień tej kategorii egzaminatorów, jak również warunków, które jest zobowiązany spełnić kandydat. Rząd Zjednoczonego Królestwa podkreślił, że zgodnie z systemem JAR wiele organów krajowych umożliwiałoby egzaminatorowi na urządzeniach syntetycznych (SFE) prowadzenie egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów powiązanych z określonym typem statku powietrznego, tj. egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ połączonych z egzaminami w celu przedłużania lub wznowienia ważności uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IR) na dany typ statku powietrznego. SFE nie byli upoważnieni do prowadzenia egzaminów w celu przyznania ogólnych IR ani egzaminów w celu wstępnego nadania IR na dany typ statku powietrznego.

Rząd Zjednoczonego Królestwa zwrócił również uwagę, że zgodnie z przepisami części FCL, SFE, z uwagi na rozszerzenie jego uprawnień, musi również spełniać wymagania dotyczące egzaminatora na uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IRE), obejmujące wymóg posiadania świadectwa instruktora szkolenia w locie wg wskazań przyrządów (IRI). Zgodnie z zapisami części FCL wymóg ten ma charakter ogólnego warunku wstępnego i w związku z tym ma zastosowanie do wszystkich uprawnień SFE w zakresie przeprowadzania egzaminów na uprawnienia IR. Wymóg ten obowiązuje w odniesieniu do uprawnień do przedłużania i wznowiania ważności IR na dany typ statku powietrznego, a także w odniesieniu do nowych uprawnień do przeprowadzania egzaminów w celu wstępnego nadania wszelkiego rodzaju IR.

Rząd Zjednoczonego Królestwa podkreślił, że równoważny poziom ochrony zostanie utrzymany, ponieważ przedmiotowe odstępstwo spowoduje przywrócenie normy JAR-FCL.

Po zapoznaniu się z wnioskiem o upoważnienie do wprowadzenia odstępstwa Agencja uznała, że rząd Zjednoczonego Królestwa słusznie zauważył, iż wymóg przewidziany FCL.1005.SFE nie przyznaje SFE żadnych uprawnień do przeprowadzania kontroli umiejętności w celu wstępnego nadania IR na symulatorach FFS, ale ogranicza się wyłącznie do przedłużania i wznowiania IR (zob. lit. a) pkt 2). Ponadto rząd Zjednoczonego Królestwa ma słuszną rację, stwierdzając, że – zgodnie z JAR-FCL – SFE jest uprawniony do przeprowadzania kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności IR. Rząd Zjednoczonego Królestwa miał również rację, wskazując, że – zgodnie z postanowieniami JAR-FCL – SFE nie jest dodatkowo zobowiązany do spełnienia wymogów nakładanych na IRE/IRI. Prawdą jest, że uprawnienia SFE rzeczywiście uległy zmianie w stosunku do JAR-FCL.

Aby uzyskać uprawnienie do przeprowadzania egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności łączonych uprawnień na dany typ statku powietrznego i IR bez konieczności spełnienia wymogów nakładanych na IRE, zgodnie z propozycją rządu Zjednoczonego Królestwa, w okresie ostatnich 12 miesięcy SFE powinni pomyślnie przejść kontrolę umiejętności w odniesieniu do określonego typu statku powietrznego, obejmującą uprawnienie do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów. Posiadający takie kwalifikacje SFE nie przeprowadza egzaminów w celu wstępnego nadania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów ani egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jeżeli nie są one przeprowadzane w ramach egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ statku powietrznego.

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu Agencja przychyliła się do oceny dokonanej przez rząd Zjednoczonego Królestwa, zgodnie z którą proponowane odstępstwo zapewnia poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu przepisów części FCL, ponieważ przedmiotowa grupa SFE nie będzie mogła przeprowadzać egzaminów w celu przedłużenia i wznowienia ważności ogólnego IR bez wcześniejszego uczestnictwa w szkoleniu IRI, ale będzie wyłącznie mogła prowadzić egzaminy w celu przedłużania i wznowiania ważności IR na dany typ statku powietrznego.

### 3. OPIS ODSTĘPSTWA

Na zasadzie odstępstwa od przepisu FCL.1005.SFE lit. a) pkt 2 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 Zjednoczone Królestwo może zezwolić SFE na prowadzenie kontroli umiejętności w celu przedłużenia i wznowienia ważności IR na dany typ statku powietrznego bez konieczności spełnienia przez nich wymogów mających zastosowanie do egzaminatora na uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IRE), obejmujących wymóg posiadania świadectwa instruktora szkolenia w locie wg wskazań przyrządów (IRI).

### 4. WARUNKI, NA JAKICH UDZIELONO ZEZWOLENIA NA ZASTOSOWANIE ODSTĘPSTWA

SFE posiadający takie kwalifikacje nie przeprowadza egzaminów w celu wstępnego nadania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów ani egzaminów w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, które nie jest powiązane z przedłużeniem lub wznowieniem ważności uprawnienia na typ statku powietrznego.

### 5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa członkowskie, o ile spełnią warunki wskazane w pkt 4.

---

## ZAŁĄCZNIK III

**Stosowane przez Zjednoczone Królestwo odstępstwo od przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących ograniczonych uprawnień instruktorów lotów na urządzeniach syntetycznych (inaczej: symulatorach lotu) (SFI) oraz procedura znoszenia tych ograniczeń**

## 1. OPIS WNIOSKU

Zgodnie z przepisem FCL.910.SFI lit. b) rozszerzenie uprawnień instruktora lotów na urządzeniach syntetycznych na inne symulatory odpowiadające dodatkowym typom statków powietrznych wymaga przeegzaminowania SFI przez egzaminatora na typ (TRE). Przepisy części FCL nie dają SFE, posiadającemu kwalifikacje w odniesieniu do określonego typu statku powietrznego, uprawnień do przeprowadzenia egzaminu w celu rozszerzenia uprawnień SFI na dodatkowy typ statku powietrznego.

W piśmie otrzymanym przez Komisję w dniu 27 listopada 2012 r. rząd Zjednoczonego Królestwa powiadomił Komisję i EASA o zamiarze zastosowania odstępstwa od przepisu FCL.910.SFI lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 (rozporządzenie dotyczące załóg w lotnictwie cywilnym) zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (rozporządzenie podstawowe).

Rząd Zjednoczonego Królestwa zwrócił się o upoważnienie do stosowania odstępstwa, aby umożliwić SFE przeprowadzanie egzaminów nie tylko w celu pierwszego wydania uprawnienia SFI, ale również w celu rozszerzenia odpowiednich uprawnień umożliwiających SFE prowadzenie egzaminów w celu poddania SFI egzaminowi na dowolny dodatkowy typ statku powietrznego.

## 2. OCENA WNIOSKU

2.1. **Konieczność**

Należy umożliwić SFE nie tylko prowadzenie egzaminów w celu pierwszego wydania uprawnienia SFI, ale również rozszerzyć ich uprawnienia, umożliwiając im egzaminowanie SFI pod kątem dodatkowych uprawnień na typ, ponieważ w przeciwnym wypadku istniejąca sytuacja skutkowałaby nałożeniem zbędnych obciążeń na przedstawicieli sektora z uwagi na niedobór wykwalifikowanego personelu. Agencja przyjęła przedstawione przez Zjednoczone Królestwo uzasadnienie dotyczące konieczności udzielenia zezwolenia na zastosowanie przedmiotowego odstępstwa.

2.2. **Równoważność poziomu ochrony**

Rząd Zjednoczonego Królestwa uzasadnił planowane odstępstwo od stosowania odpowiednich przepisów, stwierdzając, że rozszerzenie uprawnień nie wywarłoby negatywnego wpływu na zapewniany poziom ochrony.

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu Agencja zgodziła się z oceną przeprowadzoną przez rząd Zjednoczonego Królestwa, zgodnie z którą proponowane odstępstwo zapewni utrzymanie równoważnego poziomu ochrony, ponieważ przepisy części FCL umożliwiają już SFE egzaminowanie SFI pod kątem uprawnień na typ statku powietrznego uwzględniony w wydanym po raz pierwszy uprawnieniu SFI.

## 3. OPIS ODSTĘPSTWA

Rząd Zjednoczonego Królestwa może zastosować odstępstwo od przepisu FCL.910.SFI lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, aby umożliwić SFE nie tylko prowadzenie egzaminów w celu pierwszego wydania uprawnienia SFI, ale również rozszerzyć uprawnienia, co pozwoliłoby SFE egzaminować SFI pod kątem uprawnień na dodatkowe typy statku powietrznego.

## 4. WARUNKI, NA JAKICH UDZIELONO ZEZWOLENIA NA ZASTOSOWANIE ODSTĘPSTWA

Uprawnienia SFI mogą zostać rozszerzone na inne urządzenia FSTD innych typów w ramach tej samej kategorii statku powietrznego, jeżeli ich posiadacz:

- zaliczył część symulatorową odpowiedniego szkolenia na typ, oraz
- prowadził, podczas pełnego szkolenia na typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie dotyczącego obowiązków SFI w zakresie tego typu, pod nadzorem i przy pozytywnej ocenie TRE lub SFE upoważnionego w tym celu.

## 5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa członkowskie, o ile spełnią warunki wskazane w pkt 4.

## ZAŁĄCZNIK IV

**Stosowane przez Zjednoczone Królestwo odstępstwo od przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących uprawnień i warunków dla instruktorów lotów na urządzeniach syntetycznych (inaczej: symulatorach lotu) (SFI)**

## 1. OPIS WNIOSKU

Przepis FCL.905.SFI w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 określa uprawnienia instruktora lotów na urządzeniach syntetycznych (SFI) i nie dopuszcza szkolenia przez niego kandydatów występujących o uprawnienie SFI. Zgodnie z przepisami części FCL uprawnienie do prowadzenia takich szkoleń przysługuje wyłącznie posiadaczom świadectwa instruktora na typ (TRI), o ile posiadają oni co najmniej trzyletnie doświadczenie jako instruktor TRI (FCL.905.TRI lit. b)).

W piśmie z dnia 27 listopada 2012 r. rząd Zjednoczonego Królestwa powiadomił Komisję i EASA o zamiarze zastosowania odstępstwa od przedmiotowego przepisu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (rozporządzenie dotyczące załóg w lotnictwie cywilnym) zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Rząd Zjednoczonego Królestwa zaproponował, aby posiadaczom uprawnienia SFI przyznać uprawnienia do prowadzenia szkoleń kandydatów występujących o uprawnienie SFI bez konieczności spełnienia przez nich wymogu posiadania przynajmniej trzyletniego doświadczenia jako instruktor TRI.

## 2. OCENA WNIOSKU

## 2.1. Konieczność

Rząd Zjednoczonego Królestwa poinformował, że w przeszłości interpretował przepisy JAR-FCL jako umożliwiające SFI pełnienie roli wykładowcy na szkoleniach dla SFI po przeprowadzeniu odpowiedniego kursu dla wykładowców, po którym dokonywana jest ocena kompetencji. Rząd Zjednoczonego Królestwa wyjaśnił również, że po wdrożeniu przepisów części FCL i wprowadzeniu bardziej precyzyjnych sformułowań uprawnienie do nauczania kandydatów do uprawnienia SFI jest przyznawane wyłącznie instruktorom na typ (TRI), posiadającym trzyletnie doświadczenie jako instruktorzy TRI. Wielu SFI, którzy uzyskali uprawnienie w Zjednoczonym Królestwie i którzy pracują jako instruktorzy kandydatów do uprawnienia SFI, nie ma możliwości spełnienia wymogu posiadania uprawnień instruktora TRI dysponującego trzyletnim doświadczeniem. W związku z tym nie będą oni mogli dalej pełnić roli wykładowców w ramach szkoleń SFI. Rząd Zjednoczonego Królestwa dodał, że wielu spośród obecnych instruktorów SFI nie będzie w stanie spełnić wymogów dla instruktorów TRI ze względów zdrowotnych.

Po dokonaniu oceny istniejącej sytuacji rząd Zjednoczonego Królestwa stwierdził, że obecna liczba instruktorów TRI jest niewystarczająca do przeszkolenia odpowiedniej liczby kandydatów do uprawnienia SFI oraz do zaspokojenia potrzeb sektora w zakresie szkoleń. W konsekwencji doprowadzi to do braku wykwalifikowanych instruktorów do prowadzenia tego rodzaju szkoleń, co mogłoby poważnie zaburzyć proces szkolenia pilotów, w szczególności w sektorze lotnictwa dyspozycyjnego/korporacyjnego. W związku z tym należy przyznać SFI, którzy nie spełniają wymogu posiadania co najmniej trzyletniego doświadczenia jako TRI, uprawnienia do prowadzenia szkoleń kandydatów do uprawnienia SFI. Agencja przyjęła przedstawione przez Zjednoczone Królestwo uzasadnienie dotyczące konieczności udzielenia zezwolenia na przedmiotowe odstępstwo.

## 2.2. Równoważność poziomu ochrony

Ponadto rząd Zjednoczonego Królestwa zwrócił uwagę na niespójność w przepisach części FCL, z których wynika, że egzaminator na urządzeniach syntetycznych (SFE) dysponujący uprawnieniem SFI jest uprawniony do przeprowadzania ocen kompetencji w celu wydania, przedłużenia lub wznowienia uprawnienia SFI, ale jednocześnie nie jest upoważniony do szkolenia kandydatów na uprawnienie SFI. Fakt, że egzaminator SFE, będący również instruktorem SFI, nie jest uprawniony do szkolenia pilotów dążących do uzyskania uprawnień instruktorów SFI, ale jest uprawniony do egzaminowania instruktorów SFI, świadczy o braku spójności przepisów części FCL, ponieważ zgodnie z systemem ustanowionym w części FCL wszyscy egzaminatorzy są uprawnieni do prowadzenia szkoleń służących nadaniu świadectw, uprawnień i licencji, w odniesieniu do których mogą przeprowadzać egzaminy.

Przepisy części FCL są zgodne z systemem JAR-FCL, w ramach którego szkolenia kandydatów dążących do uzyskania uprawnienia SFI mogły być prowadzone wyłącznie przez instruktora TRI. Po zapoznaniu się z przedstawionymi przez rząd Zjednoczonego Królestwa propozycjami dotyczącymi poszerzenia uprawnień SFI w celu wypełniania przez nich takiego zadania Agencja przychyliła się do oceny dokonanej przez rząd Zjednoczonego Królestwa, zgodnie z którą proponowane odstępstwo zapewni poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu przepisów części FCL, w szczególności po wprowadzeniu dodatkowych wymogów w zakresie szkolenia i sprawdzania, zaproponowanych przez rząd Zjednoczonego Królestwa.

Należy jednak podkreślić, że rząd Zjednoczonego Królestwa przewiduje tego rodzaju kursy na wykładowców również dla TRI, którzy chcieliby prowadzić takie szkolenia. Ponieważ przepisy części FCL przyznają już takie prawo TRI chcącym prowadzić szkolenia w celu wydania uprawnienia SFI, o ile spełniają wymóg posiadania trzyletniego doświadczenia, zapewnienie takiego specjalnego kursu na wykładowcę dla TRI nie jest konieczne. W związku z tym kursy tego rodzaju powinny być wyłącznie przeznaczone dla SFI.

### 3. OPIS ODSTĘPSTWA

Na zasadzie odstępstwa od FCL.905.SFI Zjednoczone Królestwo może przyznać SFI, którzy nie spełniają wymogu posiadania co najmniej trzyletniego doświadczenia jako instruktorzy TRI, uprawnienia do prowadzenia szkoleń kandydatów do uprawnienia SFI.

### 4. WARUNKI, NA JAKICH UDZIELONO ZEZWOLENIA NA ZASTOSOWANIE ODSTĘPSTWA

Przedmiotowi SFI posiadają co najmniej trzyletnie doświadczenie w prowadzeniu szkoleń jako SFI, ukończyli specjalny dwudniowy kurs wykładowcy SFI prowadzony przez wykładowcę SFI oraz pozytywnie przeszli ocenę kompetencji.

### 5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa członkowskie, o ile spełnią odpowiednie warunki.

---



## ZAŁĄCZNIK V

**Stosowane przez Zjednoczone Królestwo odstępstwo od przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących przedłużania i wznowiania ważności uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IR)**

## 1. OPIS WNIOSKU

Przepisy FCL.625 lit. c) i d) w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 stanowią:

„c) Wznowienie ważności. W przypadku wygaśnięcia uprawnienia IR jego wznowienie jest uzależnione od:

- 1) odbycia przez kandydata szkolenia odświeżającego w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, którego celem jest osiągnięcie poziomu umiejętności potrzebnego do zaliczenia egzaminu praktycznego dotyczącego wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; oraz
  - 2) zaliczenie kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.
- d) W przypadku nieprzedłużenia lub niewznowienia ważności uprawnienia IR w ciągu 7 lat, jego posiadacz musi ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie IR”.

W piśmie z dnia 18 marca 2013 r. rząd Zjednoczonego Królestwa powiadomił Komisję i EASA o zamiarze zastosowania odstępstwa od wspomnianego przepisu rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

## 2. OCENA WNIOSKU

## 2.1. Konieczność

Posiadaczom licencji wydanych zgodnie z częścią FCL, którzy posiadają IR zgodne z normami ICAO z tytułu licencji wydanej przez państwo trzecie, należy umożliwić utrzymanie przysługujących im uprawnień bez konieczności ponownego przystępowania do egzaminów teoretycznych. Przepisy rozporządzenia dotyczącego załóg w lotnictwie cywilnym nie regulują tej sytuacji, co skutkuje nałożeniem zbędnych obciążeń na posiadaczy licencji.

## 2.2. Równoważność poziomu ochrony

W opinii rządu Zjednoczonego Królestwa wymogi FCL.625 lit. d) zostały ustanowione na wypadek, gdyby posiadacz licencji nie wykonywał lotów w ramach przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) przez 7 lat. Przepis ten nie uwzględnia sytuacji, w której przedmiotowy posiadacz licencji mógł wykonywać loty w ramach IFR we wspomnianym okresie 7 lat na podstawie IR przysługującego mu z tytułu licencji wydanej przez państwo trzecie, która została odnowiona w omawianym okresie i która tym samym zachowuje ważność.

Po zapoznaniu się z wnioskiem o upoważnienie do zastosowania odstępstwa Agencja zgodziła się z opinią rządu Zjednoczonego Królestwa, że żądanie od pilota, który posiada aktualne lub niedawno wygasłe IR wydane przez państwo trzecie i zgodne z załącznikiem 1 ICAO, ponownego przystąpienia do egzaminów teoretycznych koniecznych do odnowienia europejskiego IR, które wygasło ponad 7 lat wcześniej, jest niewspółmierne, tzn. niewłaściwe jest zastosowanie takiego samego wymagania w stosunku do pilota, który dopiero co zdobył doświadczenie w zakresie IFR, co wobec pilota, który nie wykonywał lotów w ramach IFR przez ponad 7 lat.

Agencja zgadza się z argumentacją przedstawioną przez rząd Zjednoczonego Królestwa. Przepis nie uwzględnia sytuacji, w której przedmiotowy posiadacz licencji mógł wykonywać loty w ramach IFR w okresie 7 lat na podstawie IR przysługującego mu z tytułu licencji wydanej przez państwo trzecie, która została odnowiona w omawianym okresie i która tym samym zachowuje ważność. Planowane odstępstwo dotyczyłoby posiadaczy licencji zgodnych z częścią FCL, które obejmują IR zgodne z normami ICAO. Jeżeli po upływie jakiegoś czasu tacy piloci zaprzestają wykonywania lotów na podstawie tej licencji, ale wykonują w dalszym ciągu loty na podstawie licencji zgodnej z normami ICAO wydanej przez państwo trzecie i obejmującej uprawnienie IR, i zwróciliby się o wznowienie ważności IR przysługującego im z tytułu posiadanej przez nich licencji europejskiej, musieliby spełnić wyłącznie kryteria wznowienia ważności uprawnień przewidziane w FCL.625 lit. b) w oparciu o aktualne i ważne IR nadane przez państwo trzecie. Oznacza to, że posiadacz uprawnienia musi przejść kontrolę umiejętności, ale nie będzie miał obowiązku przejścia szkolenia lub ponownego przystąpienia do egzaminów teoretycznych. W przypadku pilota, który był posiadaczem IR nadanego przez państwo trzecie i które utraciło swoją ważność, ale zostało przedłużone lub wznowione w ciągu ostatnich 7 lat, posiadacz uprawnienia jest zobowiązany do spełnienia wymogów FCL.625 lit. c.) w zakresie wznowienia ważności, ale nie ma również obowiązku ponownego przystąpienia do egzaminów teoretycznych. Agencja uznaje, że zastosowanie przedmiotowego odstępstwa zapewni poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu przepisów części FCL.

## 3. OPIS ODSTĘPSTWA

Na zasadzie odstępstwa od przepisów FCL.625 lit. c) i d) w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 Zjednoczone Królestwo może umożliwić posiadaczom licencji wydanych zgodnie z przepisami części FCL zachowanie IR przysługującego im z tytułu posiadania licencji wydanej przez państwo trzecie bez konieczności ponownego przystąpienia do egzaminów teoretycznych.

4. WARUNKI, NA JAKICH UDZIELONO ZEZWOLENIA NA ZASTOSOWANIE ODSTĘPSTWA

Przedmiotowe odstępstwo obejmuje posiadaczy licencji wydanych zgodnie z częścią FCL, o ile uprawnienia IR przysługujące im z tytułu posiadania licencji wydanej przez państwo trzecie są zgodne z normami ICAO.

5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa członkowskie, o ile spełnią warunki wskazane w pkt 4.

---

## ZAŁĄCZNIK VI

**Stosowane przez Szwecję odstępstwo od rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012<sup>(1)</sup> w odniesieniu do istniejących przepisów w zakresie wydawania świadectw zdatności do lotu dla importowanych statków powietrznych**

## 1. OPIS WNIOSKU

Zgodnie z pkt 21 A.174 lit. b) pkt 3 ppkt (ii) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 każdy wniosek w sprawie świadectwa zdatności do lotu dotyczący statku powietrznego sprowadzonego z państwa trzeciego musi zawierać oświadczenie właściwego organu państwa, w którym statek powietrzny jest lub był zarejestrowany, odzwierciedlające stan zdatności statku powietrznego figurującego w prowadzonym przez niego rejestrze w chwili przeniesienia własności.

W piśmie z dnia 24 stycznia 2011 r. szwedzka Agencja Transportu powiadomiła Komisję i EASA o zamiarze zastosowania odstępstwa od przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003<sup>(2)</sup> (uchylonego rozporządzeniem (UE) nr 748/2012) i zniesienia wymogu załączenia takiego oświadczenia.

## 2. OCENA WNIOSKU

## 2.1. Konieczność

Rząd Szwecji stwierdził konieczność zastosowania odstępstwa od tego przepisu, ponieważ w niektórych przypadkach wspomniane oświadczenie nie jest dostępne, a jego zdobycie jest niemożliwe.

## 2.2. Równoważność poziomu ochrony

Ustanowienie wymogu przedstawienia oświadczenia właściwego organu państwa, w którym statek powietrzny jest lub był zarejestrowany, odzwierciedlającego stan zdatności statku powietrznego figurującego w rejestrze tego państwa w chwili przeniesienia własności przy sprowadzaniu tego statku powietrznego do państwa EASA, miało w założeniu umożliwić państwu sprowadzającemu sprawdzenie, czy dany statek powietrzny jest zgodny z typem konstrukcyjnym zatwierdzonym na mocy certyfikatu typu EASA, czy wszelkie uzupełniające certyfikaty typu, zmiany lub naprawy zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, oraz czy wdrożono odpowiednie dyrektywy zdatności.

Zaproponowany przez rząd Szwecji środek polegający na zniesieniu obowiązku przedłożenia takiego oświadczenia może zapewnić poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony określonego w stosowanych przepisach wykonawczych zawartych w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, dotyczących dokumentów niezbędnych do wydania świadectwa zdatności do lotu w odniesieniu do używanego statku powietrznego pochodzącego z państwa trzeciego, o ile podjęto inne środki w celu zyskania wymaganej pewności. Środki te zostały opisane w pkt 4.

## 3. OPIS ODSTĘPSTWA

Rząd Szwecji może przyjmować wnioski o wydanie świadectwa zdatności do lotu dotyczące statku powietrznego sprowadzonego z państwa trzeciego, do których nie dołączono oświadczenia właściwego organu państwa, w którym statek powietrzny jest lub był zarejestrowany, odzwierciedlającego stan zdatności statku powietrznego figurującego w prowadzonym przez niego rejestrze w chwili przeniesienia własności.

Przedmiotowe odstępstwo ma zastosowanie do momentu przyjęcia – w ramach procedury opracowywania przepisów RMT.0020 – i rozpoczęcia stosowania zmiany mającej na celu rozwiązanie tej kwestii w podczęści H (świadectwa zdatności do lotu i ograniczone świadectwa zdatności do lotu) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

## 4. WARUNKI, NA JAKICH UDZIELONO ZEZWOLENIA NA ZASTOSOWANIE ODSTĘPSTWA

Właściwy organ bada dokumentację statku powietrznego i dokonuje kontroli statku powietrznego, aby upewnić się, że:

— dokumentacja historyczna jest kompletna i wystarczająca, aby ustalić normy produkcji i modyfikacji statku powietrznego,

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6).

- statek powietrzny został wyprodukowany w oparciu o projekt typu, który stanowił podstawę dla wydania certyfikatu typu EASA. W tym celu dokumentacja historyczna musi zawierać kopię pierwszego świadectwa zdatności do lotu lub świadectwa wywozowego wydanego w odniesieniu do nowego statku powietrznego. Alternatywnie, wnioskodawca występujący o wydanie świadectwa zdatności do lotu może uzyskać od posiadacza certyfikatu typu oświadczenie potwierdzone przez państwo projektu w odniesieniu do statusu produkcji,
- statek powietrzny odpowiada wymaganiom projektu typu zatwierdzonym zgodnie z certyfikatem typu,
- wszelkie uzupełniające certyfikaty typu, zmiany lub naprawy zostały zatwierdzone zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012,
- wdrożone zostały mające zastosowanie dyrektywy zdatności.

Właściwy organ ustala także, czy wyniki kontroli są zgodne z wynikami kontroli przeprowadzonych przez organizację odpowiedzialną za przeprowadzanie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 <sup>(1)</sup>.

#### 5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa członkowskie, o ile spełnią warunki wskazane w pkt 4.

---

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1).