



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/2076**

**z dnia 24 lipca 2024 r.**

**zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wyjaśnienia wymogów dotyczących drugich pilotów zastępujących podczas przelotu, aktualizacji wymogów dotyczących licencjonowania załóg lotniczych i orzeczeń lekarskich oraz usprawnień w lotnictwie ogólnym**

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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 23, 27 i 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011<sup>(2)</sup> 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) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(3)</sup> ustanawia wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych.
- (3) Zgodnie z art. 140 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 należy dostosować do rozporządzenia (UE) 2018/1139 odnośnie do definicji skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym, która została uwzględniona w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008<sup>(4)</sup>, uchylonym rozporządzeniem (UE) 2018/1139. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011.
- (4) W odniesieniu do samolotów jednosilnikowych należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, aby odzwierciedlić najnowsze osiągnięcia techniczne i uwzględnić przyszłe projekty, takie jak silniki elektryczne i hybrydowe, składające się zarówno z komponentów silników cieplnych, jak i elektrycznych.
- (5) Należy również zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w celu doprecyzowania i aktualizacji jego przepisów w oparciu o kwestie wskazane Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przez jej organy doradcze, ujawnione podczas działań wspierających monitorowanie i wdrażanie lub uznane za problematyczne w szczególności w odniesieniu do lotnictwa ogólnego lub certyfikacji lotniczo-lekarskiej.
- (6) Upraszczając wymagania dotyczące przedłużania przywilejów związanych z uprawnieniem do wykonywania lotów w terenie górzystym, należy wprowadzić odpowiednie przepisy przejściowe, aby zapewnić płynne przejście od obecnie obowiązujących do przyszłych wymagań.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

<sup>(2)</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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

<sup>(4)</sup> 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 (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj>).

- (7) Należy zmienić przepisy dotyczące drugich pilotów zastępujących podczas przelotu w rozporządzeniach (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012, aby zapewnić odpowiednie przeszkolenie tych pilotów oraz ustanowić odpowiednie procedury operacyjne dotyczące przekazania uprawnień między członkami załogi lotniczej.
- (8) Przepisy dotyczące pilotów, którzy ukończyli 60. rok życia i którzy uczestniczą w operacjach śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS) z załogą jednoosobową, zarówno w rozporządzeniach (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012, należy zmienić, aby ułatwić większy zakres operacji HEMS, a tym samym zrównoważyć potrzebę zwiększenia dostępności usług medycznych z ryzykiem związanym z operacjami z udziałem pilotów w wieku powyżej 60 lat.
- (9) Ponieważ badania medyczne wymagają ścisłych protokołów, przepisy rozporządzeń (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012 dotyczące szczególnych okoliczności medycznych należy zmienić tak, aby były one adekwatne do zakładanych celów, nie miały negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotów i zapewniały zgodność z ustalonymi zasadami badań medycznych.
- (10) Przepisy umożliwiające osobom fizycznym ubieganie się o zmianę właściwego organu należy zmienić tak, aby miały zastosowanie również do posiadaczy orzeczeń lekarskich, którym jeszcze nie wydano licencji.
- (11) Ponieważ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zaleca ocenę czynników ryzyka dla zdrowia i doradztwo profilaktyczne, należy dokonać przeglądu wymogów medycznych, aby umożliwić ocenę zagrożeń dla zdrowia, a zwłaszcza czynników ryzyka układu sercowo-naczyniowego.
- (12) Przepisy dotyczące oceny lotniczo-lekarskiej należy zmienić, aby należycie uwzględnić w nich wpływ zwyrodnieniowych procesów starzenia na układy organizmu.
- (13) Zmiany wymogów dotyczących orzeczeń lekarskich dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i centrów medycyny lotniczej, a także zmiany dotyczące ograniczeń wiekowych dla pilotów pracujących w HEMS, powinny mieć zastosowanie z odroczeniem, aby dać właściwym organom państw członkowskich czas potrzebny na przygotowanie się do wdrożenia tych zmian regulacyjnych.
- (14) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii nr 05/2023 zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

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

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) uchyla się pkt 3;
  - b) dodaje się pkt 3a i 3b w brzmieniu:
    - „3a) »samolot complex« oznacza samolot, który spełnia jedno z poniższych kryteriów:
      - (i) jego maksymalna certyfikowana masa startowa przekracza 5 700 kg;
      - (ii) jest certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu;
      - (iii) jest certyfikowany do wykonywania operacji z załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów;
      - (iv) jest wyposażony w silnik turboodrzutowy lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy;
    - 3b) »śmigłowiec complex» oznacza śmigłowiec, który spełnia jedno z poniższych kryteriów:
      - (i) jego maksymalna certyfikowana masa startowa przekracza 3 175 kg;

- (ii) jest certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
  - (iii) jest certyfikowany do wykonywania operacji z załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów;”;
- c) dodaje się pkt 8c i 8d w brzmieniu:
- „8c) »samolot SEP« oznacza samolot jednosilnikowy z załogą jednoosobową, dla którego nie jest wymagane uprawnienie na typ i którego jedyna centralna jednostka napędowa jest obsługiwana za pomocą jednego sterownika ciągu i napędzana którymkolwiek z następujących typów silników:
    - a) silnik tłokowy;
    - b) układ silnika napędzany energią elektryczną, który, jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, może składać się z więcej niż jednego silnika elektrycznego;
    - c) hybrydowy układ silnika składający się z silników tłokowych i elektrycznych, jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012;
  - 8d) »śmigłowiec SEP« oznacza śmigłowiec jednosilnikowy z załogą jednoosobową napędzany silnikiem tłokowym;”;
- 2) art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/723 (\*), piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, muszą stosować się do wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w załączniku I i w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.

(\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określające szczegółowe przepisy dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 (Dz.U. L 170 z 2.6.2020, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2020/723/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj)).”;

- 3) dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

#### **Środki przejściowe dotyczące protokołów ocen lekarskich stosowane zgodnie z pkt ARA.MED.330 załącznika VI (część ARA) oraz orzeczenia lekarskie wydane na ich podstawie**

1. Właściwe organy uczestniczące w sporządzaniu protokołów oceny medycznej lub pragnące uzupełnić istniejący protokół oceny medycznej, zgodnie z pkt ARA.MED.330 załącznika VI (część ARA), mającym zastosowanie przed dniem 13 lutego 2025 r. mogą nadal stosować odpowiedni protokół lub uzupełnić go do końca jego ważności, jeżeli jego termin ważności ustalono przed dniem 13 sierpnia 2024 r.
2. Posiadacze orzeczeń lekarskich wydanych zgodnie z protokołami oceny lekarskiej, o których mowa w ust. 1, mogą korzystać z przywilejów wynikających z licencji pilota na podstawie swoich orzeczeń lekarskich, o ile nadal obowiązują odpowiedni protokół oceny lekarskiej zgodnie z ust. 1.”;

- 4) art. 4 ust. 7 lit. b) pkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) Samoloty SEP i śmigłowce SEP, o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 2 000 kg;”;

- 5) dodaje się art. 4h w brzmieniu:

„Artykuł 4h

#### **Środki przejściowe dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym**

Posiadacze uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym, wydanych przed dniem 13 sierpnia 2024 r. z datą wygaśnięcia zatwierdzoną zgodnie z pkt FCL.815 załącznika I, aby dalej korzystać ze swoich przywilejów po tej dacie podejmują następujące kroki:

- a) właściwy organ ponownie wydał ich uprawnienie do wykonywania lotów w terenie górzystym bez daty wygaśnięcia;

- b) spełniają wymogi pkt FCL.815 lit. d) załącznika I, chyba że w ciągu poprzednich dwóch lat przedłużyli swoje uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym zgodnie z pkt FCL.815 lit. e) załącznika I mającym zastosowanie do dnia 12 sierpnia 2024 r.”;
- 6) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
  - 7) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
  - 8) w załączniku VI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
  - 9) w załączniku VII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
  - 10) w załączniku VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku III (część ORO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku V (część SPA) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 3

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

Następujące zmiany stosuje się od dnia 13 lutego 2025 r.:

- 1) załącznik I pkt 7;
- 2) załącznik II;
- 3) załącznik III pkt 6–18, 22 i 23;
- 4) załącznik IV pkt 2–9;
- 5) załącznik VII.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK I

**Zmiany w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011**

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

(1) pkt FCL.015 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„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). Posiadacz orzeczenia lekarskiego wydanego zgodnie z załącznikiem IV (część MED), który nie posiada jeszcze licencji pilota, jest uprawniony do złożenia wniosku o zmianę właściwego organu w odniesieniu do całej dokumentacji medycznej prowadzonej przez właściwy organ.”;

(2) pkt FCL.020 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Uczeń-pilot nie może wykonywać samodzielnych lotów, chyba że spełnia następujące warunki:

- 1) został do tego upoważniony przez instruktora lotniczego i jest przez niego nadzorowany;
- 2) przed otrzymaniem upoważnienia określonego w pkt 1 uzyskał kompetencje do bezpiecznej eksploatacji danego statku powietrznego podczas planowanego samodzielnego lotu.”;

(3) w pkt FCL.025 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

- „4) Jeżeli osoba ubiegająca się o wydanie licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), licencji pilota turystycznego (PPL) lub podstawowego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR) nie zaliczy jednego z testów wiedzy teoretycznej w czterech podejściach, bądź jeżeli nie zaliczy wszystkich testów w okresie, o którym mowa w lit. b) pkt 2, musi ponownie przystąpić do całego zestawu testów egzaminacyjnych z wiedzy teoretycznej.
- 5) Przed ponownym przystąpieniem do całego zestawu testów egzaminacyjnych z wiedzy teoretycznej osoba wnioskująca musi przejść dodatkowe szkolenie w DTO lub ATO. Poziom i zakres potrzebnego szkolenia jest ustalany przez DTO lub ATO w oparciu o potrzeby osoby wnioskującej.”;

b) lit. c) pkt 1 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) w przypadku wydania licencji pilota zawodowego, licencji pilota w załodze wieloosobowej lub uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR) na okres 36 miesięcy.”;

(4) w pkt FCL.035 lit. b) dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) Jeżeli dodatek 1 obejmuje zaliczenie przedmiotu »łącność«, zastosowanie mają wszystkie poniższe zasady:

- (i) szkolenie i egzamin z tego przedmiotu zalicza się tylko wtedy, gdy kandydat, podczas poprzednich egzaminów z wiedzy teoretycznej zgodnie z załącznikiem VI pkt ARA.FCL.300, ukończył przedmiot »łącność« lub oba przedmioty: »łącność VFR« i »łącność IFR«;
- (ii) kandydaci, którzy ukończyli tylko przedmiot »łącność VFR« albo tylko przedmiot »łącność IFR«, muszą ukończyć szkolenie teoretyczne z przedmiotu »łącność«, którego czas trwania może zostać skrócony na podstawie oceny kandydatów dokonanej przez ATO. W przypadku kandydatów, którzy ukończyli przedmiot »łącność VFR«, aspekty związane wyłącznie z łącznością VFR można ograniczyć. W przypadku kandydatów, którzy ukończyli przedmiot »łącność IFR«, aspekty związane wyłącznie z komunikacją VFR można ograniczyć. W każdym przypadku kandydaci zdają egzamin z wiedzy teoretycznej z przedmiotu »łącność«.”;

(5) pkt FCL.045 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Uczeń-pilot musi mieć również przy sobie potwierdzenia wszystkich upoważnień do wykonywania samodzielnych lotów nawigacyjnych wymaganych na mocy pkt FCL.020 lit. a) pkt 1.”;

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

„3) jako drugi pilot zastępujący podczas przelotu, chyba że w ciągu ostatnich 90 dni wykonał jedno z poniższych:

- (i) co najmniej trzy loty po trasie jako drugi pilot zastępujący podczas przelotu danego typu;
  - (ii) szkolenie, którego treść określa operator i które obejmuje co najmniej trzy loty po trasie jako drugi pilot zastępujący podczas przelotu na FSTD odpowiadającym danemu typowi;
  - (iii) szkolenie okresowe zgodnie z podczęścią FC (ORO.FC) załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
  - (iv) kontrolę umiejętności dla drugich pilotów zastępujących podczas przelotu zgodnie z dodatkiem 9.”;
- (7) pkt FCL.065 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„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. Na zasadzie odstępstwa tacy posiadacze są uprawnieni do pełnienia funkcji pilotów statków powietrznych zaangażowanych w operacje śmigłowiecowej służby ratownictwa medycznego z załogą jednoosobową zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012, pod warunkiem że spełniają obowiązujące wymagania określone w tym celu w tym rozporządzeniu i w załączniku IV (część MED) do niniejszego rozporządzenia.”;

- (8) pkt FCL.115 otrzymuje brzmienie:

**„FCL.115 LAPL – szkolenie**

- a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi ukończyć szkolenie w DTO lub ATO. Szkolenie to obejmuje:
  - 1) szkolenie z wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie, odpowiednie do przywilejów licencji LAPL, o którą ubiega się dana osoba;
  - 2) dodatkowo w przypadku licencji LAPL(H) obowiązkowe elementy szkolenia na odpowiedni typ śmigłowca, określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.
- b) Szkolenie z wiedzy teoretycznej i szkolenie w locie można ukończyć w DTO lub ATO innej niż ta, w której kandydat rozpoczął szkolenie.
- c) W przypadku szkolenia w zakresie uprawnień na klasę samolotów wodnych SEP uwzględnia się elementy sekcji B (wymogi szczegółowe dotyczące kategorii samolotu) pkt 7 (uprawnienia na klasę – samoloty wodne) dodatku 9.
- d) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL może uzyskać zaliczenie za poprzednie szkolenie PPL, które odbyła zgodnie z podczęścią C na tej samej kategorii statku powietrznego, na podstawie oceny kandydata dokonanej przez ATO lub DTO odpowiedzialny za szkolenie LAPL. W każdym przypadku kandydat musi spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w pkt FCL.110.A lit. a) lub FCL.110.H lit. a), stosownie do przypadku.”;

- (9) pkt FCL.105.A lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) *Przywileje*

Posiadacz licencji samolotowej LAPL ma przywileje do wykonywania czynności pilota dowódcy lądowych samolotów SEP, wodnych samolotów SEP lub motoszybowców turystycznych o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2 000 kg lub mniej, przewożących maksymalnie trzech pasażerów, czyli, że na pokładzie statku powietrznego nigdy nie znajdują się więcej niż cztery osoby.”;

- (10) w pkt FCL.110.A lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Zaliczanie Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymagań określonych w lit. a) pod następującymi warunkami:

- 1) decyzja o zakresie takiego zaliczenia jest podejmowana przez DTO lub ATO, w której pilot ten przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednakże w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może:
  - (i) wynieść więcej niż całkowity czas lotu w charakterze pilota dowódcy;
  - (ii) wynieść więcej niż 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a);
  - (iii) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2;

- 2) można uwzględnić wcześniejsze doświadczenie w charakterze pilota dowódcy na statkach powietrznych, które podlegają decyzji państwa członkowskiego podjętej zgodnie z art. 2 ust. 8 lit. a) lub c) rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub które wchodzi w zakres załącznika I do tego rozporządzenia, pod warunkiem że dany statek powietrzny odpowiada definicji odpowiedniej kategorii statku powietrznego określonej w niniejszym załączniku (część FCL).”;

(11) pkt FCL.135.A lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Osobie ubiegającej się o licencję LAPL(A) przyznaje się przywileje na tę klasę samolotów lub motoszybowców turystycznych, na której przeprowadzono egzamin praktyczny. W celu rozszerzenia przywilejów na inną klasę posiadacz licencji LAPL(A) musi zaliczyć na tej innej klasie wszystkie poniższe:

(1) 3 godziny szkolenia w locie, w tym:

- (i) 10 startów i lądowań z instruktorem;
- (ii) 10 samodzielnych startów i lądowań pod nadzorem;

(2) egzamin praktyczny mający wykazać odpowiedni poziom umiejętności praktycznych na nowej klasie statku powietrznego. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę o tej klasie statku powietrznego w zakresie następujących przedmiotów:

- (i) procedury operacyjne;
- (ii) osiągi i planowanie lotu;
- (iii) ogólna wiedza o statku powietrznym.

b) W celu rozszerzenia swoich przywilejów na inny wariant w ramach danej klasy pilot przechodzi szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze. Szkolenie w różnicach zostaje wpisane do książki lotów pilota lub do równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora. Przy rozszerzaniu przywilejów na klasę samolotów SEP o wariant z innym typem silnika, o którym mowa w art. 2 pkt 8c, szkolenie w różnicach obejmuje szkolenie w locie z instruktorem i szkolenie teoretyczne, które w odniesieniu do tego innego typu silnika i powiązanych systemów powietrznych obejmuje co najmniej wszystkie następujące przedmioty:

- 1) procedury operacyjne;
- 2) osiągi i planowanie lotu;
- 3) ogólna wiedza o statku powietrznym.”;

(12) w pkt FCL.140.A wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykonali co najmniej 12 godzin czasu lotu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź samodzielnie pod nadzorem instruktora, w tym:

- (i) 12 startów i lądowań;
- (ii) w sposób wymagany przez instruktora szkolenie odświeżające trwające co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem, który wybiera te ćwiczenia w locie, które umożliwiają kandydatowi odświeżenie jego kompetencji w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego oraz stosowania procedur przewidzianych w warunkach normalnych, anormalnych i awaryjnych.”;

b) dodaje się lit. c) i d) w brzmieniu:

„c) Posiadacze licencji LAPL(A) z przywilejami na samoloty SEP, którzy zgodnie z pkt FCL.135.A lit. b) rozszerzyli swoje przywileje na wariant z innym typem silnika, o którym mowa w art. 2 pkt 8c, jeżeli nie wykonali lotu na tym wariantcie w ciągu ostatnich 2 lat, przed korzystaniem z przywilejów związanych z tym wariantem, muszą spełnić jeden z poniższych warunków:

- 1) przejść dalsze szkolenie w różnicach zgodnie z pkt FCL.135.A lit. b);
- 2) przejść kontrolę umiejętności;
- 3) przejść szkolenie odświeżające zgodnie z pkt FCL.140.A lit. a) pkt 1 ppkt (ii).

d) Loty z instruktorem, loty pod nadzorem, o których mowa w lit. a) pkt 1 formuła wprowadzająca, szkolenie odświeżające, o którym mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii) i lit. c) pkt 3, oraz kontrola umiejętności, o której mowa w lit. a) pkt 2 i lit. c) pkt 2, zostają wpisane do książki lotów pilota lub do równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.”;

(13) pkt FCL.110.H lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Zaliczanie Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymagań określonych w lit. a) pod następującymi warunkami:

- 1) decyzja o zakresie takiego zaliczenia jest podejmowana przez DTO lub ATO, w której pilot ten przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednakże w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może:
  - (i) wynieść więcej niż całkowity czas lotu w charakterze pilota dowódcy;
  - (ii) wynieść więcej niż 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a);
  - (iii) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2;
- 2) można uwzględnić wcześniejsze doświadczenie w charakterze pilota dowódcy w statkach powietrznych, które podlegają decyzji państwa członkowskiego podjętej zgodnie z art. 2 ust. 8 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub które wchodzą w zakres załącznika I do tego rozporządzenia, pod warunkiem że dany statek powietrzny odpowiada definicji kategorii »śmigłowce« zgodnie z niniejszym załącznikiem (część FCL).”;

(14) pkt FCL.135.H lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Osobie ubiegającej się o licencję LAPL(H) przyznaje się przywileje na ten typ śmigłowca, na którym przeprowadzono egzamin praktyczny. Aby rozszerzyć swoje przywileje na inny typ śmigłowca, posiadacz licencji LAPL(H) musi wykonać, na tym innym typie, wszystkie poniższe:

- 1) o ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie określono inaczej, co najmniej 5 godzin szkolenia w locie, w tym:
  - (i) 15 startów, podejść do lądowania i lądowań z instruktorem;
  - (ii) 15 samodzielnych startów, podejść do lądowania i lądowań pod nadzorem;
- 2) egzamin praktyczny w celu wykazania się poziomem umiejętności praktycznych odpowiednim na nowym typie śmigłowca. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o tym typie śmigłowca w zakresie następujących przedmiotów:
  - (i) procedury operacyjne,
  - (ii) osiągi i planowanie lotu,
  - (iii) ogólna wiedza o statku powietrznym.

b) Przed uzyskaniem przez posiadacza licencji LAPL(H) możliwości korzystania z wynikających z niej przywilejów na innym wariantcie śmigłowca niż ten użyty do przeprowadzenia egzaminu praktycznego, pilot przystępuje do szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego, zgodnie z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. Szkolenie w różnicach zostaje wpisane do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora.”;

(15) pkt FCL.140.H otrzymuje brzmienie:

**„FCL.140.H LAPL(H) — wymagania dotyczące bieżącej praktyki**

a) Posiadacze licencji LAPL(H) mogą korzystać z wynikających z niej przywilejów na określony typ wyłącznie, jeżeli w ciągu ostatnich 12 miesięcy wykonali w odniesieniu do danego typu jeden z następujących kroków:

- 1) spełnili oba poniższe kryteria:
  - (i) wykonali co najmniej 6 godzin czasu lotu na śmigłowcach tego typu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź samodzielnie pod nadzorem instruktora, w tym sześć startów, podejść i lądowań;
  - (ii) odbyli w sposób wymagany przez instruktora szkolenie odświeżające trwające co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem, który wybiera te ćwiczenia w locie, które umożliwiają kandydatowi odświeżenie jego kompetencji w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego oraz stosowania procedur przewidzianych w warunkach normalnych, anormalnych i awaryjnych;
- 2) zaliczyli przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na konkretnym typie przed ponownym korzystaniem z przywilejów wynikających z ich licencji. Zakres tej kontroli umiejętności opiera się na egzaminie praktycznym na licencję LAPL(H).



- b) Kandydat może podjąć decyzję o ukończeniu szkolenia odświeżającego, o którym mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii), na statku powietrznym, na FSTD odpowiadającym danemu typowi lub kombinacji obu.
- c) Loty z instruktorem, loty pod nadzorem, o których mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (i), szkolenie odświeżające, o którym mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii), oraz kontrola umiejętności, o której mowa w lit. a) pkt 2, zostają wpisane do książki lotów pilota lub do równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.”;
- (16) pkt FCL.205.A lit. b) pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
- „2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie licencji określonych w pkt 1;
- 3) szkolenie, egzaminowanie i sprawdzanie uprawnień lub certyfikatów związanych z licencją instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.”;
- (17) pkt FCL.210.A lit. a) i b) otrzymują 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;
  - 2) 10 godzin czasu samodzielnego lotu pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin czasu samodzielnego lotu w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej jeden lot nawigacyjny na odległość co najmniej 270 km (150 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu.
- Kandydat może wykonać czas lotu szkolenia na uprawnienie do wykonywania lotów nocnych zgodnie z pkt FCL.810 lit. a) pkt 1 ppkt (ii) w ramach 45 godzin szkolenia w locie, pod warunkiem że przed rozpoczęciem szkolenia na uprawnienie do wykonywania lotów nocnych ukończył podstawowe szkolenie w locie według wskazań przyrządów.
- b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów, którzy odbyli szkolenie w zakresie LAPL(A). Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) uzyskuje zaliczenie z tytułu poprzedniego szkolenia LAPL(A) i otrzymuje licencję PPL(A), pod warunkiem że szkolenie LAPL(A) i szkolenie PPL(A), które ukończyła, spełniają wymagania dotyczące doświadczenia określone w lit. a). W takim przypadku zastosowanie mają wszystkie poniższe warunki:
- 1) jeżeli kandydat posiada już licencję LAPL(A), stosuje się wszystkie poniższe zasady, pod warunkiem że kandydat wykonał co najmniej 45 godzin całkowitego czasu lotu na samolotach lub motoszybowcach turystycznych:
    - (i) wymóg określony w zdaniu wprowadzającym lit. a) skrócono do 40 godzin szkolenia w locie;
    - (ii) wymaganie określone w lit. a) pkt 1 ograniczono do 21 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
  - 2) kandydat musi zaliczyć co najmniej wszystkie poniższe elementy u instruktora posiadającego kwalifikacje do prowadzenia szkolenia w zakresie licencji PPL(A):
    - (i) 5 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
    - (ii) czas samodzielnego lotu określony w lit. a) pkt 2.”;
- (18) pkt FCL.205.H lit. b) pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
- „2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie licencji określonych w pkt 1;
- 3) szkolenie, egzaminowanie i sprawdzanie uprawnień lub certyfikatów związanych z licencją instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.”;
- (19) w pkt FCL.210.H wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Osoba ubiegająca się o licencję PPL(H) musi zaliczyć co najmniej 45 godzin szkolenia w locie na śmigłowcach, z czego 5 godzin można zaliczyć na FSTD, w tym co najmniej.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów, którzy odbyli szkolenie w zakresie LAPL(H). Osoba ubiegająca się o licencję PPL(H) otrzymuje zaliczenia z tytułu poprzedniego szkolenia LAPL(H) i otrzymuje licencję PPL(H), pod warunkiem że łączne szkolenie LAPL(H) i szkolenie PPL(H), które ukończyła, spełnia wymagania dotyczące doświadczenia określone w lit. a).”;

(20) pkt FCL.205.As lit. b) pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w odniesieniu do licencji określonej w pkt 1;

3) szkolenie, egzaminowanie i sprawdzanie uprawnień lub certyfikatów związanych z licencją instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.”;

(21) pkt FCL.325.A otrzymuje brzmienie:

**„FCL.325.A CPL(A) – Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję MPL**

a) Osoba ubiegająca się o licencję CPL(A), która posiada licencję MPL, musi zaliczyć na samolotach:

1) 70 godzin czasu lotu w jeden z następujących sposobów:

(i) jako pilot dowódca;

(ii) obejmującego co najmniej 10 godzin jako pilot dowódca oraz dodatkowy czas lotu jako pilot dowódca pod nadzorem.

Z wymaganych 70 godzin 20 godzin muszą stanowić loty nawigacyjne VFR jako pilot dowódca lub loty nawigacyjne obejmujące co najmniej 10 godzin jako pilot dowódca i 10 godzin jako pilot dowódca pod nadzorem. Ten czas lotu obejmuje lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać, jako pilot dowódca, lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch różnych lotniskach;

2) elementy szkolenia modułowego CPL(A) określone w dodatku 3 rozdział E pkt 10 lit. a) i pkt 11;

3) egzamin praktyczny CPL(A), zgodnie z pkt FCL.320.

b) W przypadku wydania licencji CPL zgodnie z lit. a) kandydat podlega następującym warunkom:

1) spełnia wymagania pkt FCL.405.A lit. c) na potrzeby rozszerzenia przywilejów IR(A) na operacje w załodze jednoosobowej na samolotach;

2) jego przywileje na typ są ograniczone wyłącznie do korzystania z przywilejów drugiego pilota. Ograniczenie to usuwa się, gdy kandydat przejdzie kontrolę umiejętności na odpowiednim typie zgodnie z dodatkiem 9 jako pilot dowódca.”;

(22) pkt FCL.405.A lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Na wniosek, posiadacz licencji MPL:

1) uzyskuje dodatkowe przywileje posiadacza licencji PPL(A), pod warunkiem że spełnia wymagania dotyczące licencji PPL(A) określone w podczęści C;

2) jego MPL zastępuje się licencją CPL(A), pod warunkiem że spełnia wymagania określone w pkt FCL.325.A.”;

(23) w pkt FCL.510.A lit. c) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) Posiadaczowi ograniczonego uprawnienia na typ wydanego zgodnie z pkt FCL.720.A lit. c) zalicza się czas lotu wykonany z wykorzystaniem przywilejów wynikających z tego uprawnienia na typ do maksymalnie 250 godzin.”;

(24) w pkt FCL.710 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) W celu rozszerzenia swoich przywilejów na inny wariant statku powietrznego w ramach jednego uprawnienia na typ lub klasę, lub w celu utrzymania tych przywilejów w przypadku pkt FCL.710 lit. d) ppkt 1 niniejszego załącznika, pilot przechodzi szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze. W przypadku wariantów statku powietrznego w ramach jednego uprawnienia na klasę lub typ, szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze obejmuje, w stosownych przypadkach, odpowiednie elementy określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. Przy rozszerzaniu przywilejów wynikających z uprawnienia na klasę samolotu SEP na wariant z innym typem silnika, o którym mowa w art. 2 pkt 8c niniejszego rozporządzenia, szkolenie w różnicach obejmuje szkolenie w locie z instruktorem i szkolenie teoretyczne, które w odniesieniu do tego innego typu silnika i powiązanych systemów statków powietrznych obejmuje co najmniej wszystkie następujące przedmioty:
- 1) ogólna wiedza o statku powietrznym;
  - 2) procedury operacyjne;
  - 3) osiągi i planowanie lotu.”;
- b) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:
- „c) Niezależnie od wymogu określonego w lit. b) szkolenie w różnicach dotyczące następujących statków powietrznych może przeprowadzać instruktor posiadający odpowiednie kwalifikacje, o ile dane dotyczące zgodności operacyjnej ustalone zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie stanowią inaczej:
- 1) samoloty wymagające uprawnienia na klasę:
    - (i) motoszybowce turystyczne;
    - (ii) samoloty SEP;
    - (iii) samoloty wielosilnikowe tłokowe;
    - (iv) samoloty SET, z wyjątkiem samolotów SET complex lub o wysokich osiąгах;
  - 2) śmigłowce jednosilnikowe o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 3 175 kg.
- d) Piloci, którzy po rozszerzeniu swoich przywilejów na inny wariant w ramach uprawnienia na klasę lub typ zgodnie z niniejszym punktem, nie wykonywali lotów na danym wariantcie statku powietrznego w ciągu ostatnich 2 lat, przed korzystaniem z przywilejów na tym wariantcie, muszą zaliczyć na tym wariantcie którekolwiek z poniższych:
- 1) dalsze szkolenie w różnicach zgodnie z lit. a) i b) lub, w stosownych przypadkach, lit. c);
  - 2) kontrolę umiejętności;
  - 3) w przypadku wariantu w ramach uprawnienia na klasę SEP z określonym typem silnika, o którym mowa w art. 2 pkt 8c, szkolenie odświeżające zgodnie z pkt FCL.740.A lit. b) pkt 1 ppkt (ii) ppkt C.”;
- c) dodaje się lit. da) w brzmieniu:
- „da): Pkt FCL.710 lit. d) nie ma zastosowania w przypadku wariantów w ramach uprawnienia na klasę motoszybowców turystycznych i wariantów w ramach klasy SEP, które mają ten sam typ silnika, o którym mowa w art. 2 pkt 8c niniejszego rozporządzenia.”;
- (25) w pkt FCL.725 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi ukończyć szkolenie w ATO. Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę samolotów SEP o przeciętnych osiąгах, uprawnienia na klasę motoszybowców turystycznych lub uprawnienia na typ jednosilnikowych śmigłowców, o którym mowa w pkt DTO.GEN.110 lit. a) pkt 2 lit. c) załącznika VIII (część DTO) do tego rozporządzenia, może odbyć szkolenie w DTO. Szkolenie w zakresie uprawnienia na typ musi obejmować obowiązkowe elementy szkolenia dotyczące odpowiedniego typu statku powietrznego, określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
- b) lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Operacje w załodze jednoosobowej i w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych z załogą jednoosobową – uprawnienia na typ statku powietrznego z załogą jednoosobową

- 1) Przywileje posiadacza uprawnienia na typ statku powietrznego z załogą jednoosobową obejmują przywileje pilotowania statku powietrznego w ramach operacji w załodze jednoosobowej i operacji w załodze wieloosobowej. Jednak posiadacz takiego uprawnienia może korzystać z tych przywilejów w odniesieniu do określonego rodzaju operacji tylko, jeżeli spełnia wszystkie poniższe warunki:
  - (i) ukończył z powodzeniem szkolenie w locie na potrzeby odpowiedniego rodzaju operacji na odpowiednim typie statku powietrznego zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika, chyba że w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 określono inaczej. To szkolenie w locie na potrzeby określonego rodzaju operacji włącza się do szkolenia wstępnego w zakresie uprawnienia na typ w ATO albo, po pierwszym wydaniu uprawnienia na typ, odbywa się w formie dodatkowego szkolenia w jednej z następujących organizacji:
    - A) ATO;
    - B) organizacji, która podlega załącznikowi III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i która jest uprawniona do prowadzenia tego rodzaju szkolenia na podstawie zatwierdzenia lub deklaracji;
  - (ii) zaliczył egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności:
    - A) w przypadku operacji w załodze jednoosobowej, można to zrobić w jeden z następujących sposobów:
      - 1) w operacjach w załodze jednoosobowej;
      - 2) w operacjach w załodze wieloosobowej z dodatkowymi elementami operacji w załodze jednoosobowej, jak określono w dodatku 9;
    - B) w przypadku operacji w załodze wieloosobowej, w operacjach w załodze wieloosobowej;
  - (iii) ponadto w przypadku operacji w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych z załogą jednoosobową:
    - A) spełnia wymogi określone w:
      - 1) pkt FCL.720.A lit. b) ppkt 4 lub pkt FCL.720.H lit. a) ppkt 2, stosownie do przypadku;
      - 2) pkt FCL.720.A lit. b) pkt 5 w odniesieniu do samolotów z załogą jednoosobową, przed rozpoczęciem szkolenia w locie na potrzeby operacji w załodze wieloosobowej zgodnie z pkt FCL.725 lit. d) pkt 1 ppkt (i);
    - B) korzysta ze swoich przywilejów wyłącznie w organizacji podlegającej przepisom załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- 2) Jeżeli osoba ubiegająca się po raz pierwszy o wydanie uprawnienia na typ statku powietrznego z załogą jednoosobową ukończy szkolenie w locie i egzamin praktyczny wyłącznie w operacjach w załodze wieloosobowej, uprawnienie na typ wydawane jest z ograniczeniem do operacji w załodze wieloosobowej. Ograniczenie to usuwa się po ukończeniu przez kandydata, zgodnie z dodatkiem 9, dodatkowego szkolenia i kontroli umiejętności, które obejmują elementy niezbędne do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej.

W pozostałych przypadkach rodzaju operacji nie wpisuje się do licencji.”;

- c) dodaje się lit. da) i db) w brzmieniu:

„da): Operacje w załodze jednoosobowej i w załodze wieloosobowej – uprawnienia na klasę samolotu

Przywileje posiadacza uprawnień na klasę samolotu z załogą jednoosobową obejmują przywileje do wykonywania lotów na samolotach w załodze wieloosobowej, pod warunkiem że:

- 1) spełnia on wymagania określone w:
  - (i) pkt FCL.720.A lit. b) ppkt 4;
  - (ii) pkt FCL.720.A lit. b) ppkt 5, przed rozpoczęciem szkolenia w locie na potrzeby operacji w załodze wieloosobowej zgodnie z pkt FCL.725 lit. da) ppkt 2;
- 2) ukończył szkolenie w locie i zaliczył kontrolę umiejętności w zakresie operacji w załodze wieloosobowej na odpowiedniej klasie samolotu zgodnie z sekcją B pkt 5 lit. g) dodatku 9 w organizacji określonej w pkt FCL.725 lit. d) pkt 1 ppkt (i); oraz

- 3) korzysta ze swoich przywilejów wyłącznie w organizacji podlegającej przepisom załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Dodatkowych przywilejów dotyczących operacji w załodze wieloosobowej w klasie samolotu z załogą jednoosobową nie wpisuje się do licencji.

- db) Jeżeli egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności na klasę lub typ statku powietrznego z załogą jednoosobową przeprowadza się w jednej z poniższych form, rodzaj operacji, w których przeprowadza się ten egzamin praktyczny lub sprawdzian umiejętności, zostaje wpisany do książki lotów pilota kandydata i potwierdzony podpisem instruktora:

- 1) operacje w załodze wieloosobowej;
- 2) operacje w załodze jednoosobowej i w załodze wieloosobowej.”;

- (26) pkt FCL.740 lit. b) pkt 1) ppkt (ii) i (iii) otrzymują brzmienie:

„(ii) w DTO lub w ATO, jeżeli uprawnienie, które wygasło, dotyczyło klasy samolotów SEP o przeciętnych osiągnięciach, klasy motoszybowców turystycznych lub typu jednosilnikowych śmigłowców, o którym mowa w załączniku VIII pkt DTO.GEN.110 lit. a) pkt 2 lit. c);

(iii) w DTO bądź w ATO lub z instruktorem, jeżeli uprawnienie wygasło przed nie więcej niż trzema laty i było uprawnieniem na klasę samolotów SEP o przeciętnych osiągnięciach lub na klasę motoszybowców turystycznych;”;

- (27) w pkt FCL.720.A wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) skreśla się dwa akapity między nagłówkiem „a) samoloty z załogą jednoosobową” a nagłówkiem „1) samoloty wielosilnikowe z załogą jednoosobową”;

b) lit. b) pkt 5 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) w ciągu ostatnich trzech lat ukończyła szkolenie i sprawdziany zgodnie z pkt ORO.FC.220 lub ORO.FC.230 załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;”;

c) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Niezależnie od przepisów pkt FCL.720.A lit. b) kandydat spełniający wymogi sekcji B pkt 6 lit. i) dodatku 9 otrzymuje uprawnienie na typ z ograniczonymi przywilejami w odniesieniu do samolotu z załogą wieloosobową, które umożliwi posiadaczom takiego uprawnienia wykonywanie czynności drugiego pilota zastępującego podczas przelotu w locie powyżej poziomu lotu 200, pod warunkiem że dwóch innych członków załogi posiada uprawnienie na typ zgodnie z pkt FCL.720.A lit. b).

Aby usunąć ograniczenie, kandydat musi spełnić wszystkie poniższe warunki:

- 1) poddać się ocenie w ATO, który określa jego potrzeby szkoleniowe w celu usunięcia ograniczenia;
- 2) na podstawie oceny określonej w pkt 1 ukończyć w ATO szkolenie, które pozwoli mu osiągnąć poziom biegłości umożliwiający bezpieczną eksploatację statku powietrznego;
- 3) po ukończeniu szkolenia określonego w pkt 2 zaliczyć egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 9;
- 4) po zakończeniu egzaminu praktycznego określonego w pkt 3 spełnić jeden z następujących warunków:
  - (i) spełnić wymogi pkt ORO.FC.220 lit. e) załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, pod warunkiem że spełnia wymagania dotyczące doświadczenia określone w pkt FCL.730.A niniejszego załącznika;
  - (ii) ukończyć szkolenie w locie na statku powietrznym, które obejmuje manewry podczas startu, lądowania i odejścia na drugi krąg.”;

- (28) pkt FCL.725.A lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) w przypadku samolotów complex o przeciętnych osiągnięciach z załogą jednoosobową, samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, a także samolotów z załogą wieloosobową, szkolenie obejmuje wiedzę teoretyczną w zakresie UPRT oraz szkolenie w locie dostosowane do specyfiki danej klasy lub typu. Do szkolenia w locie można użyć FSTD zgodnie z sekcją A pkt 18 dodatku 9.”;

- (29) pkt FCL.730.A lit. a) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) jeżeli podczas szkolenia używany jest pełny symulator lotu (FFS) klasy CG, C lub przejściowe C:

- (i) w przypadku drugich pilotów zastępujących podczas przelotu – 1 500 godzin czasu lotu;
  - (ii) we wszystkich pozostałych przypadkach 1 500 godzin czasu lotu lub 250 odcinków trasy;
- 2) jeżeli podczas szkolenia używany jest pełny symulator lotu (FFS) klasy DG lub D:
- (i) w przypadku drugich pilotów zastępujących podczas przelotu – 750 godzin czasu lotu;
  - (ii) we wszystkich pozostałych przypadkach 500 godzin czasu lotu lub 100 odcinków trasy.”;
- (30) w pkt FCL.740.A lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 1) wprowadza się następujące zmiany:
    - (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Uprawnienia na klasę samolotów SEP i uprawnienia na klasę motoszybowców turystycznych. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów SEP lub motoszybowców turystycznych kandydat musi.”;
    - (ii) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia wykonać 12 godzin czasu lotu na odpowiedniej klasie, w tym:

      - A) 6 godzin jako pilot dowódca,
      - B) 12 startów i 12 lądowań;
      - C) w sposób wymagany przez instruktora szkolenie odświeżające trwające co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem, który wybiera te ćwiczenia w locie, które umożliwiają kandydatowi odświeżenie jego kompetencji w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego oraz stosowania procedur przewidzianych w warunkach normalnych, anormalnych i awaryjnych. Kandydat jest zwolniony z tego szkolenia odświeżającego, jeżeli zdał dowolne z poniższych, na dowolnej klasie lub typie samolotu:
      - 1) kontrolę umiejętności w zakresie uprawnienia na klasę lub typ;
      - 2) egzamin praktyczny;
      - 3) ocenę EBT w praktyce;
      - 4) ocenę kompetencji.”;
  - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę lądowych samolotów SEP 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 kombinacji.”;
  - c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) W przypadku gdy kandydat posiada zarówno uprawnienie na klasę lądowych samolotów SEP, jak i uprawnienie na klasę wodnych samolotów SEP, może spełnić wymagania określone w pkt 1 ppkt (ii) na potrzeby obydwu uprawnień przez spełnienie wymagań dla jednej z tych klas lub ich kombinacji. W odniesieniu do każdej z tych klas wymagane jest wykonanie co najmniej 1 godziny czasu lotu jako pilot dowódca oraz 6 z 12 wymaganych startów i 12 lądowań.”;
- (31) pkt FCL.745.A lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) 3 godziny szkolenia w locie z instruktorem posiadającym uprawnienia do prowadzenia szkolenia praktycznego na samolotach FI(A), posiadającym kwalifikacje zgodnie z pkt FCL.915 lit. e), i składające się z zaawansowanego szkolenia w zakresie UPRT w samolocie przystosowanym do realizacji zadania szkoleniowego. Do tych 3 godzin nie wlicza się czasu lotu, który nie obejmuje zaawansowanego UPRT, ale służy do dotarcia do obszaru szkolenia UPRT lub powrotu z niego.”;
- (32) pkt FCL.740.H otrzymuje brzmienie:

**„FCL.740.H Przedłużenie ważności uprawnień na typ – śmigłowce**

- a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności uprawnień na typ śmigłowca kandydat musi spełnić jeden z poniższych wymogów, stosownie do przypadku:
  - 1) wykonać następujące działania:
    - (i) w okresie ważności uprawnienia na typ wykonać co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota odpowiedniego typu śmigłowca;

- (ii) w ciągu 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia na typ, zaliczyć kontrolę umiejętności:
  - A) przeprowadzoną zgodnie z dodatkiem 9 na śmigłowcu odpowiedniego typu, albo na urządzeniu FSTD odpowiadającym temu typowi;
  - B) czas trwania kontroli umiejętności można zaliczyć na poczet czasu lotu określonego w ppkt (i);
- 2) w przypadku uprawnień na typ śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej masie startowej do 3 175 kg musi spełniać jeden z następujących warunków:
  - (i) spełnić wymogi lit. a) ppkt 1;
  - (ii) wykonać, na odpowiednim typie śmigłowca, oba z poniższych:
    - A) w okresie ważności uprawnienia na typ co najmniej 6 godzin jako pilot dowódca;
    - B) w ciągu 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia odbył w sposób wymagany przez instruktora szkolenie odświeżające trwające co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem, który wybiera te ćwiczenia w locie, które umożliwiają kandydatowi odświeżenie jego kompetencji w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego oraz stosowania procedur przewidzianych w warunkach normalnych, anormalnych i awaryjnych. Kandydat może podjąć decyzję o ukończeniu szkolenia odświeżającego na statku powietrznym, na FSTD odpowiadającym danemu typowi lub kombinacji obu.
- b) Jeżeli kandydat posiada więcej niż jedno uprawnienie na typ śmigłowców SEP, może uzyskać przedłużenie ważności wszystkich odpowiednich uprawnień na typ na podstawie zaliczenia kontroli umiejętności zgodnie z lit. a) pkt 1 ppkt (ii) lub odbycia szkolenia odświeżającego zgodnie z lit. a) pkt 2 ppkt (ii) ppkt B tylko na jednym z odpowiednich posiadanych typów, pod warunkiem że w okresie ważności zaliczy jeden z następujących czasów lotu jako pilot dowódca na każdym z pozostałych odpowiednich typów:
  - 1) jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności zgodnie z lit. a) pkt 1 ppkt (ii), co najmniej 2 godziny lotu;
  - 2) jeżeli zaliczył szkolenie odświeżające zgodnie z lit. a) pkt 2 ppkt (ii) ppkt B, co najmniej 6 godzin lotu.

Kontrolę umiejętności lub szkolenie odświeżające, stosownie do przypadku, przeprowadza się za każdym razem na innym typie śmigłowca. Nowy okres ważności wszystkich uprawnień na typ przedłużonych zgodnie z niniejszym punktem rozpoczyna się wraz z okresem ważności uprawnienia na typ, w odniesieniu do którego przeprowadzono kontrolę umiejętności lub szkolenie odświeżające.
- c) Jeżeli kandydat posiada więcej niż jedno uprawnienie na typ śmigłowców SET o maksymalnej certyfikowanej masie startowej do 3 175 kg, może uzyskać przedłużenie ważności wszystkich odpowiednich uprawnień na typ na podstawie zaliczenia kontroli umiejętności zgodnie z lit. a) pkt 1 ppkt (ii) lub ukończenia szkolenia odświeżającego zgodnie z lit. a) pkt 2 ppkt (ii) ppkt B tylko na jednym z odpowiednich posiadanych typów, pod warunkiem że zaliczy wszystkie poniższe elementy:
  - 1) 300 godzin czasu lotu jako pilot dowódca śmigłowca;
  - 2) 15 godzin czasu lotu na każdym z typów, na który posiada uprawnienia;
  - 3) jeden z następujących czasów lotu jako pilot dowódca każdego z pozostałych odpowiednich typów w ciągu okresu ważności:
    - (i) jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności zgodnie z lit. a) pkt 1 ppkt (ii), co najmniej 2 godziny lotu;
    - (ii) jeżeli zaliczył szkolenie odświeżające zgodnie z lit. a) pkt 2 ppkt (ii) ppkt B, co najmniej 6 godzin lotu.

Kontrolę umiejętności przeprowadza się za każdym razem na innym typie śmigłowca. Nowy okres ważności wszystkich uprawnień na typ przedłużonych zgodnie z niniejszym punktem rozpoczyna się wraz z okresem ważności uprawnienia na typ, w odniesieniu do którego zaliczono kontrolę umiejętności lub szkolenie odświeżające.
- d) Kandydat, który zaliczy egzamin praktyczny na potrzeby wydania dodatkowego uprawnienia na typ lub kontrolę umiejętności na potrzeby odnowienia uprawnienia na typ, uzyskuje przedłużenie ważności odpowiednich już posiadanych uprawnień na typ grup podstawowych, jak określono w lit. b) i c).

Nowy okres ważności wszystkich uprawnień na typ przedłużonych zgodnie z niniejszym punktem rozpoczyna się wraz z okresem ważności uprawnienia na typ, w odniesieniu do którego zaliczono egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności.

- e) Przedłużenie ważności uprawnienia IR(H), jeżeli pilot takowe posiada, można połączyć z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na typ.
  - f) Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na typ, nie może korzystać z przywilejów do czasu zaliczenia kontroli umiejętności. W przypadku lit. b) i c) kandydat nie może korzystać ze swoich przywilejów w żadnym z tych typów.”;
- (33) pkt FCL.810 lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) W przypadku gdy kandydat posiada zarówno uprawnienie na klasę lądowych samolotów SEP, jak i na klasę motoszybowców turystycznych, może spełnić wymagania określone w pkt 1 w obydwu klasach lub w jednej z nich.”;
- (34) w pkt FCL.815 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. d) otrzymuje brzmienie:
    - „d) Aby korzystać z przywilejów wynikających z uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym, posiadacz uprawnienia musi w okresie ostatnich 2 lat spełnić jeden z poniższych warunków:
      - 1) wykonać co najmniej sześć lądowań na powierzchniach określonych jako wymagające uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym;
      - 2) zaliczyć kontrolę umiejętności zgodną z wymogami lit. c). Zaliczenie kontroli umiejętności zostaje wpisane do książki lotów pilota i potwierdzone podpisem odpowiedzialnego egzaminatora.”;
  - b) skreśla się lit. e) i f);
- (35) w pkt FCL.820 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Obowiązek posiadania uprawnień pilota doświadczalnego określony w lit. a) ma zastosowanie tylko do prób w locie przeprowadzanych na.”;
  - b) pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) specyfikacjami CS-23 lub równoważnymi przepisami zdatności do lotu, z wyjątkiem samolotów o maksymalnej masie startowej 2 000 kg lub mniej.”;
- (36) pkt FCL.835 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) Przywileje posiadacza uprawnienia BIR obejmują wykonywanie lotów IFR na samolotach z załogą jednoosobową, na które posiada uprawnienia na klasę, z wyjątkiem:
    - (i) samolotów o wysokich osiąгах;
    - (ii) wariantów samolotów, w odniesieniu do których dane dotyczące zgodności operacyjnej wskazały, że uprawnienie IR jest potrzebne.”;
- (37) w pkt FCL.915 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- a) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Dodatkowe wymagania dotyczące instruktorów prowadzących szkolenie w locie na statkach powietrznych”;
  - b) pkt 3 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) przejść ocenę kompetencji w odpowiedniej kategorii instruktorskiej na tej klasie lub typie statku powietrznego.”;
  - c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) podczas prowadzenia szkolenia w locie posiadać uprawnienia do wykonywania czynności pilota dowódcy na statku powietrznym; oraz”;
  - d) dodaje się ppkt 5 w brzmieniu:

„5) prowadząc szkolenie w locie na wariantcie klasy samolotu SEP z określonym typem silnika, o którym mowa w art. 2 pkt 8c niniejszego rozporządzenia, spełniać jeden z następujących warunków:



- (i) wykonać co najmniej 5 godzin czasu lotu jako pilot na tym wariancie;
- (ii) przejść ocenę kompetencji w odpowiedniej kategorii instruktorskiej na tym wariancie.”;

(38) pkt FCL.930 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Osoba ubiegająca się o certyfikat instruktora przechodzi szkolenie w zakresie wiedzy teoretycznej i szkolenie w locie w ATO.”;

(39) pkt FCL.945 otrzymuje brzmienie:

#### **„FCL.945 Obowiązki spoczywające na instruktorach**

Po ukończeniu przez kandydata szkolenia w locie w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę samolotów SEP lub motoszybowców turystycznych zgodnie z pkt FCL.740.A lit. b) pkt 1 ppkt (ii) ppkt C) lub na potrzeby przedłużenia ważności uprawnienia na typ śmigłowców jednosilnikowych zgodnie z pkt FCL.740.H lit. a) pkt 2 ppkt (ii) ppkt B) i jedynie w przypadku spełnienia wszystkich innych kryteriów przedłużenia wymaganych odpowiednio zgodnie z pkt FCL.740.A lit. b) ppkt 1 ppkt (ii) lub pkt FCL.740.H lit. a) pkt 2 ppkt (ii), instruktor wpisuje do licencji kandydata nową datę ważności uprawnienia, o ile został specjalnie w tym celu upoważniony przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie licencji kandydata.”;

(40) w pkt FCL.915.FI lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2) wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„posiadać co najmniej licencję PPL(A) lub posiadać licencję MPL z dodatkowymi przywilejami PPL zgodnie z pkt FCL.405.A lit. b) ppkt 1 oraz spełnić następujące warunki:”;

(ii) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) z wyjątkiem instruktora FI(A) prowadzącego szkolenia wyłącznie na licencję LAPL(A), musi zdać egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję CPL, do którego można podejść bez odbycia szkolenia z wiedzy teoretycznej na licencję CPL, ale który w takim przypadku nie liczy się do żadnego z poniższych:

A) wydanie licencji CPL;

B) zaliczenia wiedzy teoretycznej w zakresie CPL zgodnie z pkt FCL.035 i dodatkiem 1;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) odbyć co najmniej 30 godzin na klasie lub typie samolotu wykorzystywanego do szkolenia FI(A), z czego co najmniej 5 godzin w okresie 6 miesięcy poprzedzających wstępny lot sprawdzający określony w pkt FCL.930.FI lit. a);”;

(41) pkt FCL.930.FI lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Osoba ubiegająca się o certyfikat FI, w ciągu 6 miesięcy poprzedzających rozpoczęcie szkolenia, musi zaliczyć w ATO wstępny lot sprawdzający z instruktorem FI uprawnionym zgodnie z pkt FCL.905.FI lit. j), którego celem jest ocena, czy może ona rozpocząć szkolenie. Ten wstępny lot sprawdzający jest przeprowadzany w oparciu o zasady kontroli umiejętności uprawnienia na klasę i typ określone w dodatku 9.”;

(42) w pkt FCL.940.FI wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) ppkt 1 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) odbyli instruktorskie szkolenie odświeżające jako FI w ATO lub we właściwym organie;”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) *Wznowienie*

Jeżeli certyfikat FI stracił ważność, osoba ubiegająca się musi odbyć w okresie 12 miesięcy przed datą złożenia wniosku o jego wznowienie instruktorskie szkolenie odświeżające jako FI w ATO bądź we właściwym organie i musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.”;

- (43) pkt FCL.905.TRI lit. a) pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) zrealizował program szkolenia w locie określony dla odpowiedniej części szkolenia TRI zgodnie z pkt FCL.930.TRI lit. ab) pkt 3 w sposób wymagany przez kierownika szkolenia ATO;”;
- (44) w pkt FCL.910.TRI wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) LIFUS, pod warunkiem że szkolenie TRI obejmowało odpowiednie szkolenie określone w pkt FCL.930.TRI lit. ab) pkt 4;
- 2) szkolenie w zakresie lądowania, pod warunkiem że szkolenie TRI obejmowało odpowiednie szkolenie określone w pkt FCL.930.TRI lit. ab) pkt 4; lub”;
- b) lit. b) akapit po pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „Przywileje instruktorów TRI rozszerza się na dodatkowe warianty, pod warunkiem że spełniają one wymogi pkt FCL.710 w odniesieniu do tych innych wariantów oraz, w stosownych przypadkach, elementy określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 dla tych wariantów.”;
- c) lit. c) pkt 1 akapit po ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:
- „Przywileje instruktorów TRI rozszerza się na dodatkowe warianty, pod warunkiem że spełniają one wymogi pkt FCL.710 w odniesieniu do tych innych wariantów oraz, w stosownych przypadkach, elementy określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 dla tych wariantów.”;
- (45) w pkt FCL.930.TRI wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Szkolenie TRI przeprowadza się:
- 1) w przypadku MPA – na symulatorze FFS lub kombinacji FSTD i FFS;
  - 2) w przypadku uprawnień na typ dla SPA i śmigłowców na jednym z poniższych:
    - (i) dostępnym i odpowiednim FFS lub kombinacji takich FFS i FSTD;
    - (ii) kombinacji FSTD i statku powietrznego, jeżeli symulator FFS nie jest dostępny lub odpowiedni;
    - (iii) na statku powietrznym, jeżeli FSTD nie jest dostępne lub odpowiednie.”;
- b) dodaje się lit. aa) oraz ab) w brzmieniu:
- „aa) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) szkolenie TRI:
- 1) w przypadku śmigłowców non-complex można wykonywać na kombinacji FSTD i statku powietrznego, nawet jeżeli symulator FFS jest dostępny i odpowiedni;
  - 2) w przypadku statków powietrznych, o których mowa w dodatku 9 sekcja A pkt 1e, można wykonywać zgodnie z pkt FCL.930.TRI lit. a) pkt 2 ppkt (i), (ii) lub (iii), niezależnie od tego, czy FFS lub FSTD są odpowiednie i dostępne.
- ab) Szkolenie TRI obejmuje:
- 1) 25 godzin nauczania i nauki;
  - 2) 10 godzin szkolenia technicznego, w tym powtórzenie wiedzy technicznej, przygotowywanie konspektów lekcji oraz rozwój umiejętności szkolenia w klasie lub na symulatorze;
  - 3) 5 godzin szkolenia w locie na odpowiednim statku powietrznym lub na FSTD odpowiadającym takiemu statkowi powietrznemu w przypadku statków powietrznych z załogą jednoosobową, lub w przypadku statków powietrznych z załogą wieloosobową, 10 godzin szkolenia w locie na odpowiednim statku powietrznym lub na FSTD odpowiadającym takiemu statkowi powietrznemu;
  - 4) w przypadku ubiegania się o przywileje do prowadzenia szkolenia LIFUS lub szkolenia w zakresie startu i lądowania, następujące szkolenia, stosownie do przypadku:

- (i) na FSTD i w związku z odpowiednimi przywilejami dodatkowe specjalistyczne szkolenie, które w przypadku przywilejów związanych z prowadzeniem szkolenia w zakresie startu i lądowania obejmuje szkolenie w zakresie procedur awaryjnych dla danego statku powietrznego;
  - (ii) konsolidację szkolenia specjalistycznego zgodnie z pkt 4 ppkt (i), w przypadku gdy kandydat zapewnia na statku powietrznym szkolenie LIFUS lub szkolenie w zakresie startu i lądowania, stosownie do przypadku, pod nadzorem TRI wyznaczonego w tym celu przez ATO.”;
- (46) pkt FCL.905.CRI lit. a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) uprawnień do wykonywania lotów holujących lub akrobacyjnych na kategorii samolotów, pod warunkiem posiadania odpowiednich uprawnień i wykazania się przed instruktorem FI upoważnionym zgodnie z pkt FCL.905.FI lit. j) zdolnością prowadzenia szkolenia w zakresie tych uprawnień”;
- (47) pkt FCL.905.IRI lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) W przypadku instruktora IRI, który już posiada kwalifikacje do prowadzenia szkolenia podczas szkoleń zintegrowanych na licencję ATP(A) lub CPL(A)/IR, wymóg określony w pkt FCL.905.IRI lit. b) pkt 2 można zastąpić ukończeniem szkolenia, o którym mowa w pkt FCL.905.FI lit. j) pkt 3.”;
- (48) pkt FCL.930.IRI lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Szkolenie w locie jest prowadzone przez instruktora FI uprawnionego zgodnie z pkt FCL.905.FI lit. j)”;;
- (49) pkt FCL.910.SFI akapit drugi formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie określono inaczej, przywileje instruktorów SFI mogą zostać rozszerzone na FSTD innych typów w ramach tej samej kategorii statków powietrznych, jeżeli instruktorzy SFI”;
- (50) pkt FCL.930.SFI lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Osoba ubiegająca się o certyfikat SFI, która:
- 1) posiada certyfikat TRI na odpowiedni typ, uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymagań określonych w lit. a);
  - 2) posiada lub posiadała certyfikat instruktora, uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymagań określonych w lit. a) pkt 3.”;
- (51) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1.3 i 1.4 otrzymują brzmienie:
- „1.3. Na potrzeby uzyskania licencji PPL posiadacz licencji LAPL na tę samą kategorię statku powietrznego uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymogów dotyczących szkolenia z wiedzy teoretycznej i egzaminu teoretycznego. Zaliczenie to ma również zastosowanie do osób ubiegających się o licencję PPL, które pomyślnie ukończyły egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję LAPL w tej samej kategorii statków powietrznych, o ile nastąpi to w okresie ważności określonym w pkt FCL.025 lit. c).
- 1.4. Na zasadzie odstępstwa od pkt 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 SEP zgodnie z pkt FCL.135.A lit. a) pkt 2.”;
- b) pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:
- „2.2. Kandydat taki musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszym załączniku (część FCL) z następujących przedmiotów odniesieniu do odpowiedniej kategorii statku powietrznego:
- 021 — ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, elektryka, zespół napędowy oraz wyposażenie awaryjne;
- 022 — ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie;
- 032/034 — osiągi samolotów lub śmigłowców, odpowiednio;

070 — procedury operacyjne;

081/082 — zasady lotu dla samolotów lub śmigłowców, stosownie do przypadku.”;

c) pkt 2.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4. Osoba ubiegająca się o licencję CPL, która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na uprawnienie IR na tę samą kategorię statku powietrznego, uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z przedmiotu »łącność«.”;

d) pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2. Kandydat taki musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszym załączniku (część FCL) z następujących przedmiotów odniesieniu do odpowiedniej kategorii statku powietrznego:

021 — ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, elektryka, zespół napędowy oraz wyposażenie awaryjne;

022 — ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie;

032/034 — osiągi samolotów lub śmigłowców, odpowiednio;

070 — procedury operacyjne;

081/082 — zasady lotu dla samolotów lub śmigłowców, stosownie do przypadku.”;

(52) w dodatku 4 sekcja B pkt 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Elementy sekcji 2 wiersze c) i e) ppkt (iv), sekcji 3 wiersz g) oraz całość sekcji 5 i 6 można wykonać na urządzeniu FNPT II lub symulatorze FFS. Egzaminator może odstąpić od wykonania elementów w sekcji 6 wiersz d).”;

b) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

(i) w sekcji 3 wprowadza się następujące zmiany:

— wiersz g) otrzymuje brzmienie:

„g	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, ustalanie pozycji (wg NDB, VOR lub linii drogi między punktami kontrolnymi), identyfikacja pomocy radionawigacyjnych (lot według wskazań przyrządów).”
----	--

— dodaje się wiersz h) w brzmieniu:

„h	Zastosowanie planu zawrócenia z trasy na lotnisko zapasowe (lot z widocznością)”
----	--

(ii) sekcja 6 wiersz d) otrzymuje brzmienie:

„d	Wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika (zgodnie z wyborem egzaminatora)”
----	---

(53) w dodatku 8 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 8

**Przenoszenie zaliczania części IR z kontroli umiejętności lub oceny EBT w praktyce na klasę lub typ”;**

- b) w sekcji A w tabeli pierwszy i drugi wiersz otrzymują brzmienie:

„Jeżeli przeprowadza się egzamin praktyczny, kontrolę umiejętności lub ocenę EBT w praktyce obejmujące część IR, a posiadacze mają ważne:	zaliczenie dotyczące części IR kontroli umiejętności na:
uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową; uprawnienia na typ samolotu complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową;	uprawnienia na klasę samolotu jednosilnikowego(*), oraz uprawnienia na typ samolotu jednosilnikowego(*), oraz uprawnienia na klasę lub typ wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową z wyjątkiem uprawnień na samoloty complex o wysokich osiągnięciach, jedynie zaliczenia dotyczące sekcji 3B kontroli umiejętności w lit. B pkt 5 dodatku 9(*)”

- (54) w dodatku 9 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 9

**Szkolenie, egzamin praktyczny i kontrola umiejętności w przypadku licencji MPL, ATPL, uprawnień na typ i klasę oraz kontrola umiejętności w przypadku uprawnień BIR oraz IR”;**

- b) w sekcji A wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kandydat do egzaminu praktycznego musi wcześniej odbyć szkolenie na tej samej klasie lub tym samym typie statku powietrznego, jaki ma być wykorzystany podczas egzaminu.”;

- 2) dodaje się pkt 1a–1f w brzmieniu:

„1a. Szkolenie na symulatorze FFS zgodnie z pkt 1b i 1c niniejszej sekcji uzupełnia się szkoleniem w zakresie startu i lądowania na statku powietrznym z załogą jednoosobową eksploatowanym w operacjach w załodze jednoosobowej lub w załodze wieloosobowej, lub na statku powietrznym z załogą wieloosobową, zgodnie z pkt 17 niniejszej sekcji, chyba że szkolenie ukończono zgodnie z pkt FCL.730.A lub że stanowi ono szkolenie dla drugich pilotów zastępujących podczas przelotu zgodnie z sekcją B pkt 6 lit. i) niniejszego dodatku.

1b. Szkolenie w zakresie uprawnień na typ MPA i PL przeprowadza się na symulatorze FFS lub kombinacji FSTD i FFS. Egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności w zakresie uprawnień na typ MPA i PL oraz do uzyskania ATPL i MPL muszą być przeprowadzone na FFS, jeżeli jest dostępny.

1c. Szkolenie, egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w zakresie uprawnień na klasę lub typ w przypadku śmigłowców przeprowadza się na jednym z następujących urządzeń:

- dostępny i odpowiednim FFS lub kombinacji takich FFS i FSTD;
- kombinacji FSTD i statku powietrznego, jeżeli symulator FFS nie jest dostępny lub odpowiedni;
- na statku powietrznym, jeżeli FSTD nie jest dostępne lub odpowiednie.

1d. Na zasadzie odstępstwa od pkt 1c szkolenie, egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w odniesieniu do uprawnień na klasę lub typ w przypadku SPA non-complex i śmigłowców non-complex można przeprowadzić w kombinacji na FSTD i statku powietrznym, nawet jeżeli jest dostępny odpowiedni symulator FFS.

1e. Na zasadzie odstępstwa od pkt 1c, szkolenie, egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w odniesieniu do któregośkolwiek z poniższych można przeprowadzić zgodnie z pkt 1c lit. a), b) lub c), niezależnie od tego czy jest dostępny odpowiedni FFS lub odpowiednie FSTD:

- a) samoloty non-complex o przeciętnych osiąгах z załogą jednoosobową;
  - b) motoszybowce turystyczne;
  - c) śmigłowce non-complex o maksymalnej certyfikowanej konfiguracji miejsc nieprzekraczającej pięciu miejsc.
- 1f. Jeżeli podczas szkolenia, testowania lub kontroli wykorzystuje się FSTD, przydatność wykorzystywanych FSTD sprawdza się na podstawie odpowiedniej „tabeli funkcji i testów subiektywnych” oraz odpowiedniej „tabeli walidacji FSTD” zawartej w podstawowym dokumencie referencyjnym mającym zastosowanie dla danego urządzenia. Należy uwzględnić wszystkie restrykcje i ograniczenia wskazane na świadectwie kwalifikacji wyrobu.”;
- 3) nagłówek przed pkt 13 otrzymuje brzmienie:
- „SZCZEGÓLWY WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA, EGZAMINU PRAKTYCZNEGO I KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ, STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ W OPERACJACH W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ, LICENCJI MPL I ATPL”;
- 4) w pkt 17 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy kurs na uprawnienie na typ obejmował mniej niż 2 godziny szkolenia w locie na danym statku powietrznym, przed egzaminem praktycznym lub po nim kandydat musi ukończyć szkolenie w locie na tym statku powietrznym.”;
  - (ii) w akapicie drugim formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Takie zatwierdzone szkolenie w locie obejmuje manewry startu i lądowania i przeprowadza je wykwalifikowany instruktor, pod kierownictwem.”;
- c) w sekcji B wprowadza się następujące zmiany:
- 1) w pkt 5 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. g), h), i) oraz j) otrzymują brzmienie:

„g) Aby korzystać z przywilejów wynikających z uprawnienia na klasę lub typ w operacjach w załodze wieloosobowej zgodnie z pkt FCL.725 lit. d) lub da), piloci, którzy są już uprawnieni do wykonywania lotów na odpowiedniej klasie lub odpowiednim typie samolotu w operacjach w załodze jednoosobowej, muszą spełnić następujące warunki:

    - 1) ukończyć kurs pomostowy obejmujący manewry i procedury, w tym MCC, a także ćwiczenia określone w sekcji 7 z wykorzystaniem zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM), CRM i czynników ludzkich w organizacji określonej w pkt FCL.725 lit. d) ppkt 1 ppkt (i);
    - 2) zaliczyć kontrolę umiejętności w operacjach w załodze wieloosobowej.

h) Aby korzystać z przywilejów wynikających z uprawnienia na typ w ramach operacji w załodze jednoosobowej zgodnie z pkt FCL.725 lit. d), piloci, którzy są już uprawnieni do wykonywania operacji w załodze wieloosobowej, muszą przejść szkolenie w organizacji określonej w pkt FCL.725 lit. d) ppkt 1 ppkt (i) i zostać sprawdzeni pod kątem następujących dodatkowych manewrów i procedur w operacjach w załodze jednoosobowej:

    - (i) w przypadku samolotów jednosilnikowych, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B;
    - (ii) w przypadku samolotów wielosilnikowych, 1.6, sekcję 6 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B.
  - i) Piloci, którzy są uprawnieni do korzystania z przywilejów wynikających z uprawnienia na klasę lub typ zarówno w operacjach w załodze jednoosobowej, jak i w załodze wieloosobowej zgodnie z lit. g) i h), mogą utrzymać przywileje w odniesieniu do obu form operacji, wypełniając jeden z poniższych warunków:
- (i) dwie kontrole umiejętności, jedna w ramach operacji w załodze jednoosobowej i jedna w operacji w załodze wieloosobowej;

- (ii) kontrola umiejętności w operacjach w załodze wieloosobowej oprócz ćwiczeń, o których mowa w lit. h) ppkt (i) lub lit. h) ppkt (ii), stosownie do przypadku, w operacjach w załodze jednoosobowej.

Kontrole umiejętności na potrzeby przedłużenia lub wznowienia uprawnień na klasę zawsze obejmują ćwiczenia, o których mowa w lit. h) ppkt (i) lub lit. h) ppkt (ii), stosownie do przypadku w operacjach w załodze jednoosobowej.

- j) Aby znieść ograniczenie dotyczące operacji w załodze wieloosobowej z uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową zgodnie z pkt FCL.725 lit. d) pkt 2 pilot musi spełnić wymogi określone w lit. h).”;

- (ii) lit. l) akapit pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„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 akapitu pierwszego, w przypadkach gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności przywilejów PBN przeprowadzana jest na statku powietrznym lub FSTD reprezentującym ten statek powietrzny, który nie jest wyposażony do manewrów RNP APCH, kontrola umiejętności nie może obejmować ćwiczeń RNP APCH. W takich przypadkach przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH dla odpowiedniej klasy lub typu.”;

- 2) w pkt 6 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) Aby znieść ograniczenie dotyczące operacji w załodze wieloosobowej zgodnie z pkt FCL.725 lit. d) ppkt 2 z uprawnienia na typ samolotu complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, pilot musi wykonać manewry/procedury określone w pkt 2.5, 3.8.3.4, 4.4 i 5.5 oraz co najmniej jeden manewr/procedurę z sekcji 3.4 w ramach operacji z załogą jednoosobową.”;

- (ii) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) Kandydat ubiegający się o ograniczone uprawnienie na typ wydawane zgodnie z pkt FCL.720.A lit. c) oraz jego posiadacz musi ukończyć szkolenie, egzaminy praktyczne i kontrole umiejętności zgodnie z niniejszym dodatkiem. Jeżeli jednak nie przechodzi egzaminu praktycznego zgodnie z pkt FCL.720.A lit. c) pkt 3, podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności wykonuje co najmniej manewry lądowania w roli pilota monitorującego, ale nie wymaga się od niego wykonywania następujących czynności:

- (i) manewry startu;
- (ii) manewry lądowania w roli pilota lecącego.”;

- (iii) lit. j) akapit pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„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 akapitu pierwszego, w przypadkach gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności przywilejów PBN przeprowadzana jest na statku powietrznym lub FSTD reprezentującym ten statek powietrzny, który nie jest wyposażony do manewrów RNP APCH, kontrola umiejętności nie może obejmować ćwiczeń RNP APCH. W takich przypadkach przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH dla odpowiedniej klasy lub typu.”;

- d) w sekcji C wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tabeli w pkt 12 wprowadza się następujące zmiany:

(i) wiersz dotyczący ćwiczenia 2.6.1 otrzymuje brzmienie:

„2.6.1	<p>W przypadku śmigłowców jednosilnikowych (SEH):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— lądowanie autorotacyjne lub</li> <li>— odzyskanie mocy, pod warunkiem że kandydat ukończył w poprzednim roku szkolenie obejmujące lądowanie autorotacyjne oraz że szkolenie to zostało wpisane do książki lotów pilota i potwierdzone podpisem instruktora.</li> </ul> <p>W przypadku śmigłowców wielosilnikowych (MEH): odzyskanie mocy.</p>	P	——>		M*	
--------	--	---	-----	--	----	--

(ii) wiersze dotyczące ćwiczeń 5.4.1 i 5.4.2 otrzymują brzmienie:

„5.4.1.	<p>Podjęcie ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu. Uwaga: Zgodnie z AFM procedury RNP APCH mogą wymagać użycia autopilota lub układu nakazu lotu. Procedura, która ma być wykonana ręcznie, musi zostać wybrana z uwzględnieniem takich ograniczeń (np. należy wybrać ILS dla procedury 5.4.1 w przypadku takiego ograniczenia AFM).</p>	P*	——>*		M* (chyba że zakończono ćwiczenie 5.4.2)	
5.4.2	<p>Podjęcie ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu</p>	P*	——>*		M* (chyba że zakończono ćwiczenie 5.4.1)”	

2) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Aby korzystać z przywilejów wynikających z uprawnienia na typ zgodnie z pkt FCL.725 lit. d), osoby ubiegające się o wydanie, przedłużenie lub wznowienie uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową muszą:

- a) w przypadku operacji w załodze jednoosobowej, zaliczyć egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze jednoosobowej;
- b) w przypadku operacji w załodze wieloosobowej, zaliczyć egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze wieloosobowej;
- c) w przypadku zarówno operacji w załodze jednoosobowej, jak i w załodze wieloosobowej, zaliczyć egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze wieloosobowej oraz dodatkowo wykonać następujące manewry i procedury w ramach operacji w załodze jednoosobowej:
  - 1) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych: 2.1. start oraz 2.6 i 2.6.1 zniżanie w autorotacji i lądowanie autorotacyjne;



- 2) w przypadku śmigłowców wielosilnikowych: 2.1 start oraz 2.4 i 2.4.1 symulowaną awarię silnika tuż przed osiągnięciem TDP i symulowaną awarię silnika tuż po osiągnięciu TDP;
  - 3) w przypadku przywilejów wynikających z uprawnienia IR, dodatkowo oprócz pkt 1 lub 2, stosownie do przypadku, jedno podejście określone w sekcji 5, chyba że spełnione są kryteria określone w dodatku 8;
  - d) aby znieść ograniczenie dotyczące operacji w załodze wieloosobowej z uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową zgodnie z pkt FCL.725 lit. d) pkt 2, zaliczyć kontrolę umiejętności obejmującą manewry i procedury, o których mowa odpowiednio w lit. c) pkt 1 lub lit. c) pkt 2.”.
-

## ZAŁĄCZNIK II

**Zmiany w załączniku IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011**

w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt MED.A.010 po definicji „prawidłowe rozpoznawanie barw” dodaje się definicję w brzmieniu:

„— »operacja śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (HEMS)« oznacza »lot HEMS« zdefiniowany w pkt 61 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;”;
- 2) pkt MED.A.040 lic. c) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
  - „1) Orzeczenia lekarskie 1. i 2. klasy są przedłużane i wznawiane przez centrum medycyny lotniczej (AeMC) lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej (AME). W szczególności orzeczenia lekarskie 1. klasy dla kandydatów, którzy ukończyli 60 lat i biorą udział w operacjach HEMS z załogą jednoosobową, są przedłużane i odnawiane przede wszystkim przez centrum medycyny lotniczej lub, według uznania właściwego organu, przez doświadczonego lekarza orzecznika medycyny lotniczej wyznaczonego przez właściwy organ.”;
- 3) w pkt MED.B.005 dodaje się akapit trzeci w brzmieniu:

„W trakcie badania lekarze orzecznicy medycyny lotniczej należy uwzględniać wpływ zwyrodnieniowych procesów starzenia na układy organizmu.”;
- 4) w pkt MED.B.010 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) lit. a) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
    - „3) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy poszerzoną ocenę układu sercowo-naczyniowego wykonuje się przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia przeprowadzonym po osiągnięciu wieku 65 lat, a następnie co 4 lata. W przypadku wnioskodawców biorących udział w operacjach HEMS z jednym pilotem przeprowadza się poszerzoną ocenę układu sercowo-naczyniowego wykonuje się przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia po ukończeniu 60 roku życia, a następnie w zależności od oceny czynnika ryzyka sercowo-naczyniowego.
    - 4) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy przy pierwszym badaniu oraz przy pierwszym badaniu po osiągnięciu wieku 40 lat oznacza się w surowicy poziom lipidów, w tym cholesterolu.”;
  - b) w lit. b) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) Ocena czynnika ryzyka sercowo-naczyniowego stanowi część badań do orzeczeń lekarskich 1. i 2. klasy podczas pierwszego badania po osiągnięciu wieku 40 lat, a następnie w regularnych odstępach czasu.”;
- 5) w pkt MED.B.015 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Ubiegający się o orzeczenie lekarskie 1. klasy są poddawani badaniom czynnościowym płuc przy pierwszym badaniu oraz zgodnie ze wskazaniem klinicznym.”;
  - b) dodaje się lit. ba) w brzmieniu:

„ba) W przypadku posiadaczy orzeczeń lekarskich 1. klasy biorących udział w operacjach HEMS z załogą jednoosobową, badania funkcjonalne płuc i obturacyjnego bezdechu snu (OSA) przeprowadza się przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia po ukończeniu 60. roku życia.”;
  - c) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Ubiegający się o orzeczenie lekarskie 2. klasy są poddawani badaniom morfologicznym i czynnościowym płuc zgodnie ze wskazaniem klinicznym lub epidemiologicznym.”;
- 6) w pkt MED.B.070 lit. a) ppkt 1 dodaje się ppkt (iii) w brzmieniu:

„(iii) w przypadku gdy posiadacze biorą udział w operacjach HEMS z załogą jednoosobową, kompleksowe badanie oczu przeprowadza się przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia po ukończeniu 60. roku życia, a następnie co roku.”;

- 7) pkt MED.B.075 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) Wnioskodawców poddaje się testowi Ishihary na potrzeby pierwszego wydania orzeczenia lekarskiego. W przypadku posiadaczy orzeczeń lekarskich 1. klasy uczestniczących w operacjach HEMS z załogą jednoosobową ocenę rozpoznawania barw przeprowadza się przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia po ukończeniu 60. roku życia, a następnie co rok. Wnioskodawców, którzy pomyślnie przeszli ten test, można uznać za sprawnych.”;
- 8) w pkt MED.B.080 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
- „(i) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy oraz orzeczenia lekarskiego 2. klasy, jeżeli posiadana licencja ma zostać uzupełniona o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów lub podstawowe uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, słuch poddaje się badaniu metodą audiometrii tonowej przy pierwszym badaniu, następnie co pięć lat do momentu osiągnięcia przez posiadacza licencji wieku 40 lat, następnie co dwa lata do momentu osiągnięcia przez posiadacza licencji wieku 60 lat, a następnie co rok.”;
- b) dodaje się ppkt 3 w brzmieniu:
- „3) W przypadku posiadaczy orzeczeń lekarskich 1. klasy biorących udział w operacjach HEMS z załogą jednoosobową, kompleksowe badanie ucha, nosa i gardła przeprowadza się przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia po ukończeniu 60. roku życia.”;
- 9) w pkt MED.D.020 dodaje się lit. aa) w brzmieniu:
- „aa) Właściwy organ może uwzględnić szkolenie w zakresie medycyny lotniczej ukończone przez wnioskodawcę poza terytoriami, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej w celu wykazania zgodności z pkt MED.D.010 lit. b) i MED.D.015 lit. c), o ile spełnione są następujące warunki:
- (i) właściwy organ ocenił i zweryfikował program nauczania zgodnie z pkt ARA.MED.200 lit. c) ppkt 1 załącznika VI;
- (ii) wnioskodawca ukończył specjalny moduł szkoleniowy w zakresie wymagań lotniczo-lekarskich określonych w niniejszym załączniku (część MED), zgodnie z informacjami przekazanymi przez właściwy organ.”.
-

## ZAŁĄCZNIK III

## Zmiany w załączniku VI (część ARA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011

W załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

- (1) pkt ARA.GEN.305 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W odniesieniu do osób posiadających licencję, certyfikat, uprawnienie lub świadectwo dopuszczenia wydane przez właściwy organ, zakres programu nadzoru obejmuje odpowiednią liczbę inspekcji i inspekcji niezapowiedzianych.”;
- (2) w pkt ARA.GEN.360 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Jeżeli właściwy organ otrzyma wniosek posiadacza orzeczenia lekarskiego o zmianę właściwego organu, jak określono w wymogach, o których mowa w lit. a), zastosowanie ma procedura określona w lit. a)–d).”;
- (3) pkt ARA.FCL.200 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Dokonywanie wpisów do licencji przez instruktorów. Przed wyraźnym upoważnieniem niektórych instruktorów do odnawiania uprawnień na klasę samolotów SEP, uprawnień na klasę motoszybowców turystycznych lub uprawnień na typ śmigłowca jednosilnikowego o maksymalnej masie startowej 3 175 kg, właściwy organ opracowuje odpowiednie procedury.”;
- (4) pkt ARA.FCL.300 lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) egzamin z łączności może zostać przeprowadzony oddzielnie od egzaminów z innych przedmiotów.”;
- (5) pkt ARA.FSTD.120 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.FSTD.120 Przedłużanie kwalifikacji FSTD**

- a) Właściwy organ stale monitoruje organizację eksploatującą FSTD w ramach programu nadzoru, aby sprawdzić, czy spełnione są następujące warunki:
  - 1) w ciągu 12-miesięcznego cyklu powtarzany jest stopniowo pełen zestaw testów określonych w głównym przewodniku do testów kwalifikacyjnych;
  - 2) wyniki powtarzanych ocen nadal są zgodne z podstawą kwalifikacji oraz są one rejestrowane z oznaczeniem daty i przechowywane;
  - 3) system kontroli konfiguracji stosowany jest w celu zapewnienia stałej integralności sprzętu i oprogramowania kwalifikowanego FSTD.
- b) Właściwy organ musi przeprowadzać okresowe oceny FSTD zgodnie z procedurami określonymi w pkt ARA.FSTD.100. Oceny te przeprowadza się:
  - (1) każdego roku w przypadku pełnego symulatora lotu (FFS), urzędnika do szkolenia lotniczego (FTD) lub urzędnika do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT). Początkiem każdego powtarzającego się 12-miesięcznego okresu jest koniec miesiąca kwalifikacji wstępnej, chyba że właściwy organ i organizacja eksploatująca FSTD uzgodnią inną datę. Każda okresowa ocena FSTD odbywa się w ciągu 60 dni przed rozpoczęciem każdego powtarzającego się 12-miesięcznego okresu i 30 dni po jego rozpoczęciu;
  - (2) co trzy lata w przypadku modelu urzędnika do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD).
- c) Właściwy organ może przedłużyć okres okresowej oceny FSTD określony w pkt ARA.FSTD.120 lit. b) ppkt 1 do maksymalnie 36 miesięcy, pod warunkiem że zastosowanie mają wszystkie poniższe warunki:
  - 1) w ciągu ostatnich 36 miesięcy organizacja eksploatująca ten FSTD spełniała kryteria określone w pkt ARA.GEN.305 lit. c) ppkt 1–4;
  - 2) FSTD poddano wstępnej oraz co najmniej jednej okresowej ocenie potwierdzającej jego zgodność z podstawą kwalifikacji;
  - 3) co 12 miesięcy właściwy organ przeprowadza audyt elementów systemu zarządzania organizacją, jak określono w pkt ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 i 6 załącznika VII;

- 4) organizacja opracowała procedury wykonywania zadań określonych w pkt ORA.FSTD.225 lit. b) załącznika VII.”;

(6) pkt ARA.MED.120 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.MED.120 Konsultanci medyczni**

Właściwy organ wyznacza co najmniej jednego konsultanta medycznego do wykonywania zadań lotniczo-lekarskich określonych w niniejszym rozporządzeniu. Konsultant medyczny musi posiadać dyplom z prawem wykonywania zawodu i kwalifikacje medyczne, a także:

- a) posiada doświadczenie w dziedzinie medycyny klinicznej zdobyte już po ukończeniu studiów;
- b) posiada szczegółową wiedzę i doświadczenie w zakresie medycyny lotniczej i praktyki lotniczo-lekarskiej;
- c) odbył specjalistyczne szkolenie w zakresie certyfikacji lotniczo-lekarskiej.”;

(7) pkt ARA.MED.125 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.MED.125 Odesłanie do władzy uprawnionej do licencjonowania**

W przypadku gdy centrum medycyny lotniczej (AeMC) lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej (AME) przekazali władzy uprawnionej do licencjonowania decyzję dotyczącą sprawności kandydata, podejmuje się następujące kroki:

- a) konsultant medyczny lub personel medyczny wyznaczony przez konsultanta medycznego musi ocenić odpowiednią dokumentację medyczną i, jeśli okaże się to konieczne, zwraca się o przedłożenie dodatkowej dokumentacji medycznej, wyników badań i testów;
- b) konsultant medyczny musi stwierdzić stan zdrowia kandydata pod kątem wydania orzeczenia lekarskiego, w razie konieczności z ograniczeniem lub ograniczeniami;
- c) konsultant medyczny musi poinformować o tej decyzji centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- d) w przypadku gdy stan zdrowia kandydata zostanie uznany za dobry, konsultant medyczny wydaje, w stosownych przypadkach, orzeczenie lekarskie lub zleca jego wydanie centrum medycyny lotniczej lub lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej, który przekazał sprawę danego kandydata.”;

(8) dodaje się pkt ARA.MED.126 i ARA.MED.128 w brzmieniu:

**„ARA.MED.126 Ograniczanie, zawieszanie lub cofanie orzeczeń lekarskich**

- a) Władza uprawniona do licencjonowania ustanawia procedurę ograniczania, zawieszania lub cofania orzeczeń lekarskich.
- b) Władza uprawniona do licencjonowania ogranicza, zawiesza lub cofa orzeczenie lekarskie, jeżeli istnieją dowody, że:
  - 1) orzeczenie lekarskie sfałszowano lub uzyskano na podstawie fałszywego oświadczenia lub fałszywych dowodów;
  - 2) orzeczenie lekarskie jest stosowane z naruszeniem przepisów pkt MED.A.020 załącznika IV;
  - 3) posiadacz orzeczenia lekarskiego przestał spełniać wymogi załącznika IV (część MED);
- c) Władza uprawniona do licencjonowania może również zawiesić lub cofnąć orzeczenie lekarskie na pisemny wniosek posiadacza orzeczenia lekarskiego.
- d) W przypadku ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia orzeczenia lekarskiego władza uprawniona do licencjonowania informuje wydającego lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej o przyczynach ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia.
- e) W przypadku zawieszenia lub cofnięcia orzeczenia lekarskiego władza uprawniona do licencjonowania musi dopilnować przestrzegania przepisów pkt MED.A.046 załącznika IV (część MED).
- f) Władza uprawniona do licencjonowania ustanawia procedurę przywrócenia orzeczenia lekarskiego.

**ARA.MED.128 Procedura konsultacji**

Właściwy organ ustanawia procedurę konsultacji dla ośrodków medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej zgodnie z załącznikiem IV (część MED).”;

- (9) w pkt ARA.MED.130 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- 1) uchyla się ppkt 2;
  - 2) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:  
„3) numer orzeczenia lekarskiego rozpoczynający się od określenia kraju, w którym złożono wniosek o wydanie licencji pilota lub ją wydano, za pomocą kodu kraju według ONZ, po którym następuje kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego (III);
  - 3) ppkt 6 otrzymuje brzmienie:  
„6) data urodzenia posiadacza: (dd/mm/yyyy) (IVa)”;
  - 4) ppkt 9 otrzymuje brzmienie:  
„9) data wygaśnięcia orzeczenia lekarskiego (IX):
    - (i) 1. klasy,
    - (ii) 1. klasy: operacje zarobkowe w załodze jednoosobowej w przewozie pasażerów,
    - (iii) 2. klasy,
    - (iv) LAPL”;
  - 5) ppkt 11 otrzymuje brzmienie:  
„11) data wykonania ostatniego i następnego elektrokardiogramu”;
  - 6) ppkt 12 otrzymuje brzmienie:  
„12) data wykonania ostatniego i następnego audiogramu”;
  - 7) dodaje się ppkt 12a) w brzmieniu:  
„12a) data ostatniego i następnego badania okulistycznego”;
  - 8) dodaje się ppkt 15 w brzmieniu:  
„15) dodatkowe informacje”;
- b) lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
- „b) Papier lub inny wykorzystywany materiał musi uniemożliwiać wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub usunięcie wpisu lub umożliwiać łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian lub usuniętych fragmentów. Każde uzupełnienie lub usunięcie wpisu w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wymaga uzyskania wyraźnego upoważnienia od władzy uprawnionej do licencjonowania.
- c) Język: Orzeczenie lekarskie musi być sporządzone w języku(-ach) narodowym(-ych), języku angielskim i innych językach uznanych przez właściwy organ za odpowiednie.”;
- (10) pkt ARA.MED.135, ARA.MED.145 i ARA.MED.150 otrzymują brzmienie:

#### **„ARA.MED.135 Formularze lotniczo-lekarskie**

Właściwy organ musi przekazać lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej formularze następujących dokumentów:

- a) formularz wniosku o wydanie orzeczenia lekarskiego;
- b) formularz sprawozdania z badania dla kandydatów ubiegających się o 1. i 2. klasy;
- c) formularz sprawozdania z badania kwalifikującego kandydata do uzyskania licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL).”;

#### **ARA.MED.145 Powiadamianie właściwego organu przez lekarza medycyny ogólnej**

Właściwy organ musi określić, w stosownych przypadkach, system powiadamiania dla lekarzy medycyny ogólnej w celu upewnienia się, że lekarz medycyny ogólnej zna obowiązujące wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu.

#### **ARA.MED.150 Prowadzenie dokumentacji**

- a) Oprócz dokumentacji wymaganej w pkt ARA.GEN.220 właściwy organ musi uwzględnić w swoim systemie prowadzenia dokumentacji szczegółowe informacje na temat badań lotniczo-lekarskich oraz oceny przedkładane przez lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, centra medycyny lotniczej i lekarzy medycyny ogólnej.
- b) Cała dokumentacja lotniczo-lekarska wnioskodawcy/posiadacza licencji musi być przechowywana przez co najmniej 10 lat po wygaśnięciu jego ostatniego orzeczenia lekarskiego.

- c) Do celów ocen lotniczo-lekarskich oraz standaryzacji, dokumentacja lotniczo-lekarska musi zostać udostępniona po uzyskaniu pisemnej zgody kandydata/posiadacza licencji następującym podmiotom:
- 1) centrum medycyny lotniczej, lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej lub lekarzowi medycyny ogólnej na potrzeby przeprowadzenia oceny lotniczo-lekarskiej;
  - 2) komisji ds. rewizji dokumentacji medycznej, którą właściwy organ może ustanowić w celu przeprowadzenia dodatkowego przeglądu wątpliwych przypadków;
  - 3) odpowiednim specjalistom medycznym na potrzeby przeprowadzenia oceny lotniczo-lekarskiej;
  - 4) konsultantowi medycznemu właściwego organu innego państwa członkowskiego na potrzeby sprawowania wspólnego nadzoru;
  - 5) zainteresowanemu kandydatowi/posiadaczowi licencji na jego pisemny wniosek;
  - 6) Agencji do celów normalizacji, w sposób zapewniający stałe przestrzeganie tajemnicy lekarskiej.
- d) Właściwy organ może udostępniać dokumentację lotniczo-lekarską do celów innych niż wymienione w lit. c) zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.
- e) Właściwy organ musi prowadzić wykazy:
- 1) centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, których certyfikował;
  - 2) lekarzy orzeczników medycyny lotniczej certyfikowanych przez inne właściwe organy korzystające ze swoich przywilejów na jego terytorium, dla których organ ten zorganizował spotkanie informacyjne zgodnie z pkt MED.D.001 lit. f) ppkt 3 załącznika IV (część MED);
  - 3) lekarzy medycyny ogólnej korzystających ze swoich przywilejów zgodnie z pkt MED.A.040 załącznika IV (część MED), w stosownych przypadkach;
  - 4) lekarzy medycyny pracy, którzy powiadomili właściwy organ o zamiarze przeprowadzania ocen lotniczo-lekarskich personelu pokładowego zgodnie z pkt MED.C.005 lit. c) i MED.D.040 załącznika IV (część MED), w stosownych przypadkach.

Wykazy te określają przywileje osób i organizacji określonych w akapicie pierwszym pkt 1–4 i są publikowane i aktualizowane przez właściwy organ.

- f) Właściwy organ analizuje dane dotyczące zdrowia pilotów w wieku powyżej 60 lat, w szczególności tych zaangażowanych w operacje HEMS z załogą jednoosobową, i co roku przekazuje EASA te dane dotyczące zdrowia w sposób zanonimizowany i zagregowany.”;

(11) pkt ARA.MED.200 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.MED.200 Procedura wydawania, przedłużania, wznowiania lub zmiany certyfikatu lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie (AME)**

Bez uszczerbku dla przepisów określonych w pkt ARA.GEN.315 stosuje się wszystkie poniższe zasady:

- a) właściwy organ musi dopilnować, aby przed wydaniem, przedłużeniem, wznowieniem lub rozszerzeniem przywilejów wynikających z certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej kandydaci wykazali swoje kompetencje lotniczo-lekarskie zgodnie z pkt MED.D.030 lit. a) pkt 6 i lit. b) pkt 5 załącznika IV;
- b) właściwy organ musi posiadać procedurę zapewniającą przedstawienie mu przed wydaniem certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej dowodów, że gabinet lekarza orzecznika medycyny lotniczej jest odpowiednio wyposażony i istnieją odpowiednie procesy przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich objętych zakresem certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej, o który wystąpiono. W przypadku, gdy lekarz orzecznik medycyny lotniczej prowadzi praktykę lekarską w kilku miejscach, w certyfikacie lekarza orzecznika medycyny lotniczej podaje się je wszystkie;
- c) w przypadku kandydatów, o których mowa w pkt MED.D.020 lit. aa) załącznika IV, właściwy organ może uwzględnić szkolenie w zakresie medycyny lotniczej ukończone przez wnioskodawcę poza terytoriami, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że właściwy organ wykona wszystkie następujące działania:
  - 1) ocenił i sprawdził, czy program nauczania jest równoważny kursom szkoleniowym w dziedzinie medycyny lotniczej dostępnym w państwach członkowskich;
  - 2) zapewnił wnioskodawcy specjalny moduł szkoleniowy w zakresie wymagań lotniczo-lekarskich wyszczególnionych w załączniku IV (część MED);

- d) po uzyskaniu pewności, że dany lekarz orzecznik medycyny lotniczej (AME) spełnia obowiązujące wymagania, właściwy organ musi wydać, przedłużyć, wznowić lub wymienić certyfikat AME na okres nieprzekraczający trzech lat, korzystając z formularza ustanowionego w dodatku VII.”;

(12) tytuł pkt ARA.MED.240 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.MED.240 Lekarze medycyny ogólnej korzystający ze swoich przywilejów zgodnie z pkt MED.A.040 załącznika IV (część MED)”;**

(13) pkt ARA.MED.245 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.MED.245 Ciągły nadzór nad lekarzami orzecznikami medycyny lotniczej i lekarzami medycyny ogólnej”;**

Opracowując program stałego nadzoru, o którym mowa w pkt ARA.GEN.305, właściwy organ bierze pod uwagę:

- 1) liczbę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i lekarzy medycyny ogólnej korzystających ze swoich przywilejów na terytorium, na którym właściwy organ sprawuje nadzór;
- 2) liczbę lekarzy orzeczników medycyny lotniczej certyfikowanych przez właściwe organy innych państw członkowskich, korzystających ze swoich przywilejów na terytorium, na którym właściwy organ sprawuje nadzór;
- 3) opartą na analizie ryzyka ocenę działalności lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i lekarzy medycyny ogólnej.”;

(14) dodaje się pkt ARA.MED.246 w brzmieniu:

**„ARA.MED.246 Wspólny nadzór nad lekarzami orzecznikami medycyny lotniczej i centrami medycyny lotniczej”**

Bez uszczerbku dla przepisów określonych w pkt ARA.GEN.300 lit. e):

- a) w przypadku gdy lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej prowadzi działalność w więcej niż jednym państwie członkowskim, właściwy organ, który certyfikował lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej, musi posiadać procedurę zapewniającą wymianę informacji zgodnie z pkt ARA.GEN.200 lit. c) i pkt ARA.GEN.300 lit. d) i e) z właściwym organem innego państwa członkowskiego lub innych państw członkowskich, w których lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej prowadzi działalność. Procedurę tę uzgadniają zaangażowane właściwe organy;
- b) w przypadku, o którym mowa w lit. a), właściwy organ innego państwa członkowskiego lub innych państw członkowskich, w których lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej prowadzi działalność, przekazuje wszystkie informacje istotne dla nadzoru nad lekarzem orzecznikiem medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej właściwemu organowi, który certyfikował lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej.”;

(15) w pkt ARA.MED.250 wprowadza się następujące zmiany:

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

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Właściwy organ ogranicza, zawiesza lub cofa certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej w następujących okolicznościach.”;

(ii) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) lekarz orzecznik medycyny lotniczej nie spełnia obowiązujących wymagań.”;

(iii) skreśla się słowo „oraz” na końcu pkt 6;

(iv) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) wszelkie elementy kontekstu operacyjnego lekarza orzecznika medycyny lotniczej, które mogą mieć bezpośredni lub pośredni negatywny wpływ na bezpieczeństwo lotu”;

b) lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej uznaje się za nieważny, a właściwy organ niezwłocznie je cofa, w jednej z następujących okoliczności.”;

c) dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Właściwy organ posiada procedurę wyszukiwania unieważnionych certyfikatów lekarza orzecznika medycyny lotniczej, aktualizuje wykaz lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i odpowiednio informuje właściwe organy pozostałych państw członkowskich.”;



- (16) pkt ARA.MED.255 otrzymuje brzmienie:

**„ARA.MED.255 Środki wykonawcze**

Jeśli podczas nadzoru lub w inny sposób zostaną znalezione dowody wskazujące na niespełnienie obowiązujących wymagań przez centrum medycyny lotniczej, lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub lekarza medycyny ogólnej, właściwy organ musi posiadać procedurę przeglądu orzeczeń lekarskich wydanych przez dane centrum medycyny lotniczej, danego lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub lekarza medycyny ogólnej i może je w razie konieczności unieważnić w celu zapewnienia bezpieczeństwa latania.

W przypadku orzeczeń lekarskich wydawanych wnioskodawcom, których władza uprawniona do licencjonowania nie jest właściwym organem, który wydał orzeczenie lekarskie, ten właściwy organ informuje i wymienia odpowiednie informacje z konsultantem medycznym władzy uprawnionej do licencjonowania danego posiadacza orzeczenia lekarskiego.”;

- (17) pkt ARA.MED.315 i ARA.MED.325 otrzymują brzmienie:

**„ARA.MED.315 Przegląd dokumentacji medycznej**

Władza uprawniona do licencjonowania musi wdrożyć procedurę umożliwiającą konsultantowi medycznemu następujące czynności:

- a) dokonywanie przeglądu dokumentacji medycznej i ocen przekazanych przez centra medycyny lotniczej, lekarzy orzeczników medycyny lotniczej oraz lekarzy medycyny ogólnej, a także informowanie ich o wszelkich niespójnościach, błędach lub pomyłkach, które wystąpiły w procesie oceniania;
- aa) podejmowanie odpowiednich działań naprawczych w związku z wszelkimi stwierdzonymi niespójnościami, pomyłkami lub błędami;
- b) na wnioski lekarzy orzeczników medycyny lotniczej i centrów medycyny lotniczej pomaga im w wątpliwych i skomplikowanych przypadkach przy podejmowaniu decyzji dotyczących zdolności do wykonywania czynności lotniczych.

**ARA.MED.325 Procedura dodatkowego przeglądu**

Właściwy organ musi ustanowić procedurę przeglądu wątpliwych i złożonych przypadków oraz przypadków, w których wnioskodawca zwraca się o ponowne rozpatrzenie jego sytuacji zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami medycznymi i uznanymi opiniami lekarskimi określonymi w pkt MED.A.010 załącznika IV (część MED).”;

- (18) skreśla się pkt ARA.MED.330;

- (19) dodatek I lit. a) pkt 2 pkt XIII otrzymuje brzmienie:

„(XIII) uwagi: tj. specjalne wpisy dotyczące ograniczeń i uprawnień uzupełniających związanych z przywilejami, w tym wpisy dotyczące biegłości językowej, uwagi dotyczące automatycznego uznawania licencji; oraz”;

- (20) w dodatku III wprowadza się następujące zmiany:

- a) na stronie 1 wzoru certyfikatu przypis i stopka otrzymują brzmienie:

„(\*) W przypadku państw spoza UE lub EASA słowa »Unia Europejska« należy skreślić.  
Formularz 143 EASA wydanie 3 – strona 1/2”;

- b) na stronie 2 wzoru certyfikatu stopka otrzymuje brzmienie:

„Formularz 143 EASA wydanie 3 – strona 2/2”;

- (21) w dodatku IV wprowadza się następujące zmiany:

- a) na stronie 1 wzoru certyfikatu przypis i stopka otrzymują brzmienie:

„(\*) W przypadku państw spoza UE lub EASA słowa »Unia Europejska« należy skreślić.  
Formularz 145 EASA wydanie 2 – strona 1/2”;

- b) na stronie 2 wzoru certyfikatu stopka otrzymuje brzmienie:

„Formularz 145 EASA Wydanie 2 – strona 2/2”;

(22) dodatek V otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V do ZAŁĄCZNIKA VI CZĘŚĆ ARA

**CERTYFIKAT DLA CENTRÓW MEDYCYNY LOTNICZEJ (AeMC)**

**Unia Europejska <sup>(1)</sup>**

**Właściwy organ**

**CERTYFIKAT DLA CENTRUM MEDYCYNY LOTNICZEJ**

ODNIESIENIE:

Na mocy rozporządzenia Komisji (UE) 1178/2011 i rozporządzenia (UE) 2015/340 <sup>(2)</sup> oraz z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej [właściwy organ] niniejszym zaświadcza, że

[NAZWA ORGANIZACJI]

[ADRES ORGANIZACJI]

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

WARUNKI:

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

Data wydania: dd/mm/rrrr

Podpis: [właściwy organ]

<sup>(1)</sup> W przypadku państw spoza UE lub EASA słowa »Unia Europejska« należy skreślić.

<sup>(2)</sup> Odniesienie do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub rozporządzenia (UE) 2015/340 zmienia się zgodnie z zakresem certyfikatu.

Formularz 146 EASA, wydanie 2

**CERTYFIKAT DLA CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ**

Dodatek <sup>(1)</sup> do certyfikatu AeMC numer:

**PRZYWILEJE I ZAKRES**

[Nazwa organizacji] uzyskał(-a) przywileje do przeprowadzania ocen i badań lotniczo-lekarskich w celu wydawania orzeczeń lekarskich i raportów lekarskich zgodnie z poniższą tabelą oraz do wydawania przedmiotowych orzeczeń lekarskich i raportów lekarskich:

	Pierwsze wydanie/przedłużenie/wznowienie	Data wystawienia
1. klasa		
2. klasa/LAPL/personel pokładowy		
3. klasa <sup>(1)</sup>		

<sup>(1)</sup> 3. klasę dodaje się wyłącznie w odniesieniu do centrów medycyny lotniczej zatwierdzonych do wykonywania badań lotniczo-lekarskich 3. klasy.

Data: dd/mm/rrrr

Podpis: [właściwy organ];

<sup>(1)</sup> Dodatek ten może zostać wydany jako część certyfikatu AeMC lub jako odrębny dokument.

(23) dodatek VII otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VII do ZAŁĄCZNIKA VI CZĘŚCI ARA

**CERTYFIKAT DLA LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCyny LOTNICZEJ (AME)**

**Unia Europejska <sup>(1)</sup>**

**Właściwy organ**

**CERTYFIKAT LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCyny LOTNICZEJ**

NUMER CERTYFIKATU/NUMER REFERENCYJNY

Na mocy rozporządzenia Komisji (UE) 1178/2011 i rozporządzenia (UE) 2015/340 <sup>(2)</sup> oraz z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej [właściwy organ] niniejszym zaświadcza, że

[IMIĘ I NAZWISKO LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCyny LOTNICZEJ]

[ADRES(Y) GABINETU(-ÓW) LEKARSKIEGO(-ICH) LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCyny LOTNICZEJ]

jest lekarzem orzecznikiem medycyny lotniczej

WARUNKI:

1. Niniejszy certyfikat ogranicza się do przywilejów określonych w załączniku do niniejszego certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
2. Niniejszy certyfikat zobowiązuje do przestrzegania przepisów i procedur wykonawczych, o których mowa w części MED / części ATCO.MED <sup>(3)</sup>.
3. Niniejszy certyfikat zachowuje ważność od [dd/mm/yyyy] do [dd/mm/yyyy <sup>(3)</sup>], o ile spełnione są wymagania określone w części MED / części ATCO.MED <sup>(2)</sup> oraz o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania: dd/mm/rrrr

Podpis: [właściwy organ]

<sup>(1)</sup> W przypadku państw spoza UE słowa „Unia Europejska” należy skreślić.

<sup>(2)</sup> Odniesienie do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub rozporządzenia (UE) 2015/340, jak również do części MED i części ATCO.MED zmienia się zgodnie z zakresem certyfikatu.

<sup>(3)</sup> .

Formularz 148 EASA, wydanie 2

**CERTYFIKAT LEKARZA ORZECZNIKA MEDYCYNY LOTNICZEJ**

Załącznik <sup>(1)</sup> do certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej numer:

**PRZYWILEJE I ZAKRES**

[Imię i nazwisko oraz tytuł akademicki lekarza orzecznika medycyny lotniczej] uzyskał/a przywileje do przeprowadzania ocen i badań lotniczo-lekarskich w celu wydawania orzeczeń lekarskich i raportów lekarskich zgodnie z poniższą tabelą oraz do wydawania przedmiotowych orzeczeń lekarskich i raportów lekarskich:

1. klasa przedłużenie/wznowienie	[data ważności]/[nie dotyczy]
2. klasa/LAPL/personel pokładowy Pierwsze wydanie/przedłużenie/wznowienie	[data ważności]
3. klasa <sup>(1)</sup> przedłużenie/wznowienie	[data ważności]/[nie dotyczy]

<sup>(1)</sup> 3. klasę dodaje się wyłącznie w przypadku lekarzy orzeczników medycyny lotniczej zatwierdzonych do wykonywania badań lotniczo-lekarskich 3. klasy.

Data wydania: dd/mm/rrrr

Podpis: [właściwy organ].

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Załącznik ten może zostać wydany jako część certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub jako odrębny dokument.

## ZAŁĄCZNIK IV

## Zmiany w załączniku VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011

w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w pkt ORA.FSTD.225 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
    - 1) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:  
„Certyfikat kwalifikacji FSTD zachowuje ważność z zastrzeżeniem następujących warunków:”;
    - 2) pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do organizacji zgodnie z pkt ORA.GEN.140 w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie:”;
  - b) lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
    - „b) Jeżeli właściwy organ przedłużył okres okresowej oceny FSTD zgodnie z pkt ARA.FSTD.120 lit. c) załącznika VI (część ARA), organizacja wyznacza osobę lub grupę osób z odpowiednim doświadczeniem, które w ciągu 60 dni przed rozpoczęciem każdego powtarzającego się 12-miesięcznego okresu i 30 dni po jego rozpoczęciu muszą wykonać wszystkie poniższe czynności zgodnie z pkt ARA.FSTD.120 lit. b) ppkt 1 załącznika VI:
      - 1) dokonać przeglądu regularnych powtórzeń pełnego zestawu testów określonych w głównym przewodniku do testów kwalifikacyjnych;
      - 2) przeprowadzić właściwe testy funkcji i testy subiektywne;
      - 3) przesłać właściwemu organowi sprawozdanie z wyników.
    - c) Kwalifikacja urzędnika do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD) pozostaje ważna pod warunkiem, że właściwy organ regularnie przeprowadza oceny zgodności z obowiązującą podstawą kwalifikacji zgodnie z pkt ARA.FSTD.120 załącznika VI.”;
- (2) pkt ORA.AeMC.105 otrzymuje brzmienie:

**„ORA.AeMC.105 Zakres**

W niniejszej podczęści określono dodatkowe wymagania, jakie organizacja musi spełnić, aby zakwalifikować się do uzyskania lub przedłużenia zatwierdzenia jako centrum medycyny lotniczej (AeMC) w celu:

- a) zapewniania lekarzom medycyny lotniczej wiedzy fachowej i praktycznego szkolenia dla lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
- b) wydawania orzeczeń lekarskich i raportów medycznych personelu pokładowego, w tym początkowych orzeczeń lekarskich 1. klasy, orzeczeń lekarskich 3. klasy zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 (\*), lub obu rodzajów orzeczeń, stosownie do przypadku.

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj>);

- (3) pkt ORA.AeMC.115 lit. b) otrzymuje brzmienie:
  - „b) oprócz dokumentacji dotyczącej zatwierdzenia organizacji, wymaganej zgodnie z pkt ORA.GEN.115, przedłożyć szczegółowe informacje na temat działań, które zostały zlecone wyznaczonym szpitalom lub instytutom medycznym na potrzeby specjalistycznych badań medycznych.”;

- (4) dodaje się pkt ORA.AeMC.120 w brzmieniu:

**„ORA.AeMC.120 Certyfikat AeMC**

Organizacja posiadająca certyfikat AeMC nie może w żadnym momencie posiadać więcej niż jednego certyfikatu AeMC wydanego w tym samym zakresie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na jego podstawie.”;

- (5) pkt ORA.AeMC.135 otrzymuje brzmienie:

**„ORA.AeMC.135 Ciągłość ważności**

Certyfikat AeMC wydawany jest na czas nieokreślony. Zachowuje on ważność pod warunkiem, że posiadacz i lekarze orzecznicy medycyny lotniczej organizacji spełniają następujące warunki:

- a) przestrzegają wymogów pkt MED.D.030 załącznika IV (część MED) do niniejszego rozporządzenia lub z pkt ATCO.MED.C.025 załącznika IV (część ATCO.MED) do rozporządzenia (UE) 2015/340, stosownie do przypadku;
  - b) zapewniają stałe doświadczenie przez przeprowadzanie co roku odpowiedniej liczby badań lekarskich 1. klasy lub badań lekarskich 3. klasy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/340 lub równoważnych wojskowych badań lotniczo-lekarskich, stosownie do przypadku.”;
- (6) dodaje się pkt ORA.AeMC.160 w brzmieniu:

**„ORA.AeMC.160 Sprawozdawczość**

Centrum medycyny lotniczej dostarcza właściwemu organowi sprawozdania statystyczne dotyczące ocen lotniczo-lekarskich kandydatów, w tym testów na używanie narkotyków i alkoholu przeprowadzonych zgodnie z pkt MED.B.055 lit. b) załącznika IV (część MED) oraz wszelkich czynników ryzyka dla zdrowia lub tendencji stwierdzonych podczas ocen lotniczo-lekarskich.”;

- (7) w pkt ORA.AeMC.200 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) służące poświadczaniu stanu zdrowia zgodnie z częścią MED.”;
- b) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

„aa) ułatwiające współpracę między lekarzami orzecznikami medycyny lotniczej a innymi ekspertami medycznymi centrum medycyny lotniczej; oraz”;

- (8) dodaje się pkt ORA.AeMC.205 w brzmieniu:

**„ORA.AeMC.205 Czynności zlecane**

Niezależnie od pkt ORA.GEN.205 zastosowanie mają wszystkie poniższe warunki:

- a) minimalne wymagane badania lotniczo-lekarskie przeprowadza się w centrum medycyny lotniczej, zgodnie z zakresem i przywilejami określonymi w warunkach zatwierdzenia dołączonych do certyfikatu centrum medycyny lotniczej;
  - b) dodatkowe badania lekarskie i oceny lekarskie mogą przeprowadzać indywidualni eksperci lub organizacje, z którymi zawarto umowę. Organizacja musi dopilnować, aby w przypadku zlecenia dowolnej części jej działalności, zlecona usługa lub nabyty produkt spełniały obowiązujące wymagania.”;
- (9) pkt ORA.AeMC.210 otrzymuje brzmienie:

**„ORA.AeMC.210 Wymagania odnoszące się do personelu**

- a) W skład personelu centrum medycyny lotniczej wchodzi:
  - 1) lekarz orzecznik medycyny lotniczej (AME) wyznaczony na szefa centrum medycyny lotniczej, z przywilejami do wydawania orzeczeń lekarskich 1. klasy lub orzeczeń lekarskich 3. klasy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/340, stosownie do przypadku, zgodnie z zakresem określonym w warunkach zatwierdzenia dołączonych do certyfikatu centrum medycyny lotniczej i wystarczającym doświadczeniem w dziedzinie medycyny lotniczej do wykonywania swoich obowiązków;
  - 2) co najmniej jeden inny wykwalifikowany lekarz orzecznik medycyny lotniczej z przywilejami do wydawania orzeczeń lekarskich 1. klasy lub orzeczeń lekarskich 3. klasy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/340, stosownie do przypadku, zgodnie z zakresem określonym w warunkach zatwierdzenia dołączonych do przywilejów wynikających z certyfikatu centrum medycyny lotniczej, oraz inny personel techniczny;
  - 3) dostępni lekarze specjaliści.

- b) Kierownik centrum medycyny lotniczej jest odpowiedzialny za:
- 1) koordynowanie oceny wyników badań;
  - 2) podpisywanie raportów, certyfikatów oraz początkowych orzeczeń lekarskich 1. klasy i orzeczeń lekarskich 3. klasy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/340.”.
-



## ZAŁĄCZNIK V

**Zmiany w załączniku VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011**

załącznik VIII pkt DTO.GEN.135 otrzymuje brzmienie:

**„DTO.GEN.135 Utrata uprawnień do prowadzenia szkolenia**

- a) DTO traci uprawnienia do prowadzenia na podstawie deklaracji niektórych lub wszystkich szkoleń określonych w tej deklaracji, jeżeli zajdzie jedna z następujących okoliczności:
  - 1) DTO powiadomiła właściwy organ o zaprzestaniu prowadzenia niektórych lub wszystkich szkoleń objętych deklaracją zgodnie z pkt DTO.GEN.116 lit. b);
  - 2) DTO nie prowadziła szkolenia przez okres dłuższy niż 36 kolejnych miesięcy.
- b) DTO niezwłocznie zwraca właściwemu organowi świadectwa zatwierdzenia zgodnie z pkt DTO.GEN.230 lit. c):
  - 1) w przypadku zaprzestania szkoleń zgodnie z lit. a);
  - 2) w przypadku cofnięcia zatwierdzenia zgodnie z pkt ARA.GEN.350 lit. da) ppkt 3 załącznika VI (część ARA).”.

## ZAŁĄCZNIK VI

**Zmiany w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012**

Załącznik III pkt ORO.FC.A.201 lit. b) ppkt 2 ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) szkolenie okresowe i sprawdzian zgodnie z pkt ORO.FC.230, z zastrzeżeniem następujących warunków:

- A) sprawdzian nie obejmuje manewrów startu;
  - B) sprawdzian obejmuje manewry lądowania przynajmniej w roli pilota monitorującego;”.
-

## ZAŁĄCZNIK VII

**Zmiany w załączniku V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012**

W załączniku V pkt SPA.HEMS.130 dodaje się lit. g) w brzmieniu:

- „g) Członkowie załogi lotniczej, którzy osiągnęli wiek 60 lat i którzy wykonują operacje HEMS z załogą jednoosobową zgodnie z pkt FCL.065 lit. a) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011
- 1) W przypadku członków załogi lotniczej, którzy osiągnęli wiek 60 lat i którzy wykonują operacje HEMS z załogą jednoosobową zgodnie z pkt FCL.065 lit. a) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, w ocenie ryzyka przeprowadzanej zgodnie z ORO.GEN.200 operator uwzględnia wzrost ryzyka niezdolności do pracy z powodu czynników sercowo-naczyniowych i mózgowo-rdzeniowych związanych z warunkami operacyjnymi.
  - 2) Szkolenia i sprawdziany członków załogi lotniczej, o których mowa w pkt 1, przeprowadzane są przez personel, który przeszedł odpowiednie szkolenie, aby pomóc im w wykrywaniu niewielkiego spadku zdolności poznawczych i w razie potrzeby występuje o przeprowadzenie oceny lekarskiej członka załogi lotniczej.”.
-