

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1747**z dnia 15 października 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do wymogów dotyczących pewnych licencji załogi lotniczej i upoważnień, przepisów dotyczących organizacji szkoleniowych i właściwych organów****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91⁽¹⁾, w szczególności jego art. 23 ust. 1, art. 27 ust. 1 i art. 62 ust. 14,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011⁽²⁾ ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące wymogów technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym.
- (2) Wdrożenie rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ujawniło, że pewne wymogi zawierały błędy redakcyjne lub nieścisłości. Oprócz tego szereg terminów lub przepisów, pierwotnie przewidzianych, aby zapewnić państwom członkowskim wystarczająco dużo czasu na dostosowanie przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, upłynęło lub straciło ważność. Powyższe spowodowało problemy z wdrażaniem i przejrzystością przepisów unijnych. Przedmiotowe wymogi należy zatem doprecyzować i skorygować. Należy wprowadzić nowe definicje, aby umożliwić spójne stosowanie terminologii.
- (3) Aby wzmocnić proporcjonalność i przejrzystość ram regulacyjnych dla lotnictwa ogólnego, przepisy mające zastosowanie do pilotów lekkich statków powietrznych, pilotów turystycznych, pilotów szybowcowych, pilotów balonowych, należy zmienić w celu uwzględnienia rozszerzenia uprawnień oraz wyjaśnienia zakresu szkoleń i egzaminów. Uwzględniając rozszerzenie uprawnień, należy doprecyzować uprawnienia wodne, wymagania dotyczące bieżącej praktyki, wymagania dotyczące egzaminów z wiedzy teoretycznej oraz wymogi dotyczące zaliczania.
- (4) Wymogi dotyczące uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samolotach i śmigłowcach należy zmienić w celu doprecyzowania przepisów dotyczących wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie oraz wymogów dotyczących przedłużenia i wznowienia uprawnień.
- (5) Zmiany wymogów dotyczących uprawnień na klasę i typ należy wprowadzić w celu wyjaśnienia i zapewnienia spójności odnośnie do wariantów statków powietrznych, ważności i wznowienia. Ponadto należy wprowadzić zmiany w celu doprecyzowania wymogów dotyczących: uprawnień do wykonywania akrobacji, uprawnień do holowania szybowców i holowania banerów, uprawnień do wykonywania lotów nocnych i uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym.
- (6) Wdrażając przepisy, stwierdzono, że niektóre wymogi mające zastosowanie do instruktorów i egzaminatorów są niejasne. W związku z powyższym w odniesieniu do instruktorów należy zmienić wymogi dotyczące: uprawnień instruktorskich, warunków wstępnych, oceny kompetencji, ważności, uprawnień i warunków, zakresu szkolenia, przedłużenia i wznowienia. W odniesieniu do egzaminatorów należy zmienić wymogi dotyczące: upoważnień egzaminatora, standaryzacji, warunków wstępnych, oceny kompetencji, ważności, uprawnień i warunków, przedłużenia i wznowienia uprawnień.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

- (7) W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 przewidziano możliwość uznawania szkolenia i doświadczenia w zakresie statków powietrznych nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2018/1139 (załącznik I „Statki powietrzne, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. d)”) na potrzeby uzyskania licencji zgodnej z częścią FCL. Z tego względu należy zmienić odpowiednie przepisy dotyczące organizacji szkoleniowych oraz właściwego organu, aby umożliwić takie uznanie.
- (8) Wdrożenie przepisów dotyczących zadeklarowanych organizacji szkoleniowych (DTO) ⁽³⁾ ujawniło potrzebę doprecyzowania obowiązujących przepisów w celu zapewnienia skutecznego nadzoru regulacyjnego nad DTO. Wymogi należy zmienić w celu zapewnienia, że możliwość szkolenia w DTO będzie występować, jedynie jeśli dana DTO mieści się na terytorium, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej.
- (9) Wdrożenie przepisów dotyczących możliwości przekazania licencji zgodnych z częścią FCL i związanych z nimi świadectw lekarskich wskazało na potrzebę doprecyzowania odpowiedzialności zaangażowanych właściwych organów i terminu przekazania odpowiedzialności za nadzór. Z tego względu należy zmienić odpowiednie przepisy.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu zostały zaproponowane w opinii nr 05/2017 wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w kontekście dalszych dyskusji technicznych.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) art. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) różnych świadectw lekarskich dla pilotów, warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania świadectw lekarskich, przywilejów i obowiązków posiadaczy świadectw lekarskich;”;
- 2) w art. 2 uchyla się pkt 4, 9, 10 i 13;
- 3) w art. 4 uchyla się ust. 1;
- 4) art. 4 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Niezależnie od przepisów ust. 3, uprawnienia na statki powietrzne complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, przysługujące posiadaczom uprawnień instruktora lub upoważnień egzaminatora na klasę, podlegają konwersji na uprawnienia instruktora lub upoważnienia egzaminatora na typ dla samolotów z załogą jednoosobową.”;
- 5) uchyla się art. 5;
- 6) art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Szkolenia rozpoczęte przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z wymaganiami i procedurami JAR, pod nadzorem regulacyjnym państwa członkowskiego, które uzyskało rekomendację dotyczącą wzajemnego uznawania w ramach systemu Wspólnych Władz Lotniczych w odniesieniu do odpowiednich JAR, są w pełni zaliczane na poczet wydania licencji zgodnych z częścią FCL zgodnie z załącznikiem I, pod warunkiem że szkolenie i egzaminowanie zakończy się najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2016 r., a licencja zgodna z częścią FCL zostanie wydana najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2020 r.”;

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do zadeklarowanych organizacji szkolenia (Dz.U. L 204 z 13.8.2018, s. 13–30).

- 7) w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Zgodnie z art. 24 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 organizacje są uprawnione do prowadzenia szkolenia pilotów uczestniczących w eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) pkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, wyłącznie jeśli uzyskały od właściwego organu zatwierdzenie potwierdzające, że spełniają one zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymagania określone w załączniku VII do niniejszego rozporządzenia. Jednakże uwzględniając art. 24 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139, organizacje mające główne miejsce prowadzenia działalności w państwie członkowskim są uprawnione do prowadzenia szkoleń, o których mowa w pkt DTO.GEN.110 załącznika VIII do niniejszego rozporządzenia, na terytorium, za które są odpowiedzialne państwa członkowskie na mocy konwencji chicagowskiej, bez konieczności uzyskania takiego zatwierdzenia, jeżeli przedłożyły właściwemu organowi deklarację zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt DTO.GEN.115 wspomnianego załącznika oraz, w przypadku gdy jest to wymagane na podstawie pkt DTO.GEN.230 lit. c) tegoż załącznika, właściwy organ zatwierdził program szkolenia.”;
- b) uchyla się ust. 2, 3 i 4;
- 8) w art. 10b uchyla się ust. 2 i 3;
- 9) w art. 10c uchyla się ust. 2 i 3;
- 10) w art. 11 uchyla się ust. 2;
- 11) w art. 11a uchyla się ust. 2 i 3;
- 12) w art. 12 uchyla się ust. 1b, 2, 3, 5 i 6;
- 13) art. 12 ust. 7 otrzymuje brzmienie:
- „7. W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje wymogi określone w ust. 2a i 4, powiadamia o tym Komisję i Agencję. Wspomniane powiadomienie zawiera uzasadnienie takiego odstępstwa, jak również program wdrożenia obejmujący przewidziane działania i odpowiednie ramy czasowe.”;
- 14) załącznik I (część FCL), załącznik VI (część ARA) oraz załącznik VIII (część DTO) zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Pkt 57, 58, 59 i 66 załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się jednak od dnia 21 grudnia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 15 października 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

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

a) po definicji terminu „operacja z odchyleniem kątowym” dodaje się definicję w brzmieniu:

„Ocena kompetencji» oznacza wykazanie umiejętności, wiedzy i postawy w celu pierwszego wydania, przedłużenia lub wznowienia uprawnień instruktorskich lub uprawnień egzaminatora.”;

b) po definicji terminu „urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych” dodaje się definicję w brzmieniu:

„Pilotowany wyłącznie według wskazań przyrządów» oznacza statek powietrzny pilotowany bez jakichkolwiek zewnętrznych punktów odniesienia w symulowanych lub rzeczywistych warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów (IMC).”;

c) po definicji terminu „operacja z odchyleniem liniowym” dodaje się definicję w brzmieniu:

„Loty liniowe pod nadzorem» oznaczają loty liniowe po zatwierdzonym szkoleniu niewymagającym lotów na uprawnienia na typ lub loty liniowe wymagane do raportu danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD).”;

d) po definicji terminu „noc” dodaje się definicję w brzmieniu:

„OSD» oznacza dane dotyczące zgodności operacyjnej określone zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

e) po definicji terminu „typ statku powietrznego” dodaje się definicję w brzmieniu:

„Wykaz uprawnień na typ i wpisów do licencji» oznacza wykaz publikowany przez Agencję w oparciu o wyniki oceny OSD na potrzeby licencjonowania załóg lotniczych, zawierający klasy samolotów i typy statków powietrznych.”;

f) definicja terminu „noc” otrzymuje brzmienie:

„Noc» oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego albo inny okres pomiędzy zachodem a wschodem słońca, jaki określa właściwa władza.”;

g) definicja terminu „inne urządzenia szkoleniowe” otrzymuje brzmienie:

„Inne urządzenia szkoleniowe (OTD – ang. *Other Training Devices*)» oznaczają pomoce szkoleniowe inne niż szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD), umożliwiające szkolenie, kiedy nie jest potrzebne kompletne środowisko kabiny pilota.”;

h) definicja terminu „kontrola umiejętności” otrzymuje brzmienie:

„Kontrola umiejętności» oznacza wykazanie umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia uprawnień i obejmuje ewentualne wymagane egzaminy ustne.”;

2) w pkt FCL.025 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Osoba wnioskująca o określoną licencję lub uprawnienie musi zdać cały zestaw egzaminów z wiedzy teoretycznej pod nadzorem właściwego organu jednego państwa członkowskiego.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Kryteria zaliczenia egzaminu

- 1) Osoba wnioskująca zalicza dany test z wiedzy teoretycznej, jeżeli uzyska co najmniej 75 % punktów możliwych do zdobycia w tym teście. Nie stosuje się punktów karnych.
- 2) O ile pozostałe przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, osoba wnioskująca zdała wymagany egzamin z wiedzy teoretycznej dotyczący odpowiedniej licencji pilota lub uprawnienia, jeżeli zaliczyła wszystkie wymagane testy z wiedzy teoretycznej w okresie 18 miesięcy, licząc od końca miesiąca kalendarzowego, w którym osoba ta po raz pierwszy podeszła do egzaminu.
- 3) Jeżeli osoba wnioskująca o egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję ATPL lub o wydanie licencji pilota zawodowego (CPL), o uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR) lub o uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR) nie zaliczy jednego z testów wiedzy teoretycznej w 4 podejściach, bądź jeżeli nie zaliczy wszystkich testów w ciągu 6 sesji lub w okresie, o którym mowa w lit. b) pkt 2, musi ponownie przystąpić do całego zestawu testów egzaminacyjnych z wiedzy teoretycznej.

- 4) Jeżeli osoba wnioskująca o wydanie licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), licencji pilota turystycznego (PPL), licencji pilota szybowcowego (SPL) lub licencji pilota balonowego (BPL) nie zaliczy jednego z testów wiedzy teoretycznej w 4 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 egzaminów 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.”;
- 3) pkt FCL.040 otrzymuje brzmienie:

„FCL.040 Korzystanie z uprawnień wynikających z licencji

Korzystanie z uprawnień wynikających z licencji zależy od ważności uprawnień w nich zawartych, w stosownych przypadkach, oraz od ważności świadectwa lekarskiego, w zależności od wykorzystywanych uprawnień.”;

- 4) pkt FCL.055 otrzymuje brzmienie:

„FCL.055 Biegłość językowa

- a) Przepisy ogólne. Piloci samolotów, śmigłowców, pionowzlotów i sterowców, od których wymaga się posługiwania radiotelefonem, nie mogą korzystać z uprawnień wynikających z ich licencji i uprawnień, jeżeli nie posiadają w licencji potwierdzenia biegłości posługiwania się językiem angielskim lub językiem używanym w łączności radiowej podczas lotu. Potwierdzenie wskazuje język, stopień biegłości oraz termin ważności i jest uzyskiwane zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ. Minimalnym akceptowalnym poziomem biegłości jest poziom operacyjny (poziom 4) zgodnie z dodatkiem 2 do niniejszego załącznika.
- b) Osoba ubiegająca się o wpisanie potwierdzenia biegłości językowej musi wykazać się, zgodnie z dodatkiem 2 do niniejszego załącznika, biegłością językową przynajmniej na poziomie operacyjnym zarówno w stosowaniu frazeologii, jak i zwykłego języka przed, odpowiednio, konsultantem certyfikowanym przez właściwy organ lub organem ds. egzaminów językowych zatwierdzonym przez właściwy organ. Aby tego dokonać, osoba wnioskująca musi wykazać się umiejętnością:
- 1) skutecznego porozumiewania się w formie wyłącznie głosowej oraz w kontaktach osobistych;
 - 2) dokładnego i precyzyjnego porozumiewania się w zakresie tematów ogólnych i związanych z pracą;
 - 3) wykorzystywania właściwych metod komunikowania się w celu wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i wyjaśniania nieporozumień w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;
 - 4) pomyślnego i stosunkowo łatwego radzenia sobie z wyzwaniem językowymi powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które występują w rutynowych sytuacjach w pracy, lub z zadaniami komunikacyjnymi, które już zna; oraz
 - 5) używania dialektu lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.
- c) Z wyjątkiem pilotów, którzy wykazali się biegłością językową na poziomie eksperta (poziom 6), zgodnie z dodatkiem 2 do niniejszego załącznika, potwierdzenie biegłości językowej podlega ponownej ocenie:
- 1) co 4 lata, w przypadku poziomu operacyjnego (poziom 4); lub
 - 2) co 6 lat, w przypadku poziomu rozszerzonego (poziom 5).
- d) Szczególne wymagania dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR) lub uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR). Nie naruszając przepisów powyższych punktów, posiadacze uprawnień IR lub EIR muszą wykazać się umiejętnością używania języka angielskiego na odpowiednim poziomie biegłości określonym w dodatku 2 do niniejszego załącznika.
- e) Wykazanie się biegłością językową oraz umiejętnością używania języka angielskiego w przypadku posiadaczy uprawnień IR lub EIR odbywa się przy użyciu metody oceny ustalonej przez dowolny właściwy organ.”;
- 5) pkt FCL.060 lit. c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) W przypadku niespełnienia przez pilota wymogu podanego w pkt 1 musi on ukończyć lot szkolny na statku powietrznym z instruktorem upoważnionym zgodnie z podczęścią J do szkolenia w zakresie danego typu statku powietrznego. Przed rozpoczęciem korzystania z uprawnień pilot musi odbyć lot szkolny na statku powietrznym lub FFS danego typu statku powietrznego, który ma zostać użyty, z uwzględnieniem co najmniej tych wymagań w lit. b) pkt 1) i 2).”;
- 6) w pkt FCL.115 dodaje się nową lit. d) w brzmieniu:
- „d) Na potrzeby szkolenia na uprawnienia klasy wodnej samolotów jednosilnikowych tłokowych należy uwzględnić elementy pkt 7 (uprawnienia na klasę – samoloty wodne) sekcji B (specjalne wymagania dla danej kategorii samolotu) dodatku 9 do niniejszego załącznika.”;

7) pkt FCL.120 otrzymuje brzmienie:

„FCL.120 LAPL — egzamin z wiedzy teoretycznej

a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(A) i LAPL(H) musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:

1) przedmioty wspólne:

- prawo lotnicze i procedury kontroli ruchu lotniczego (ATC),
- człowiek – możliwości i ograniczenia,
- meteorologia,
- łączność,
- nawigacja,

2) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:

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

b) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(B) i LAPL(S) musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:

1) przedmioty wspólne:

- prawo lotnicze i procedury kontroli ruchu lotniczego (ATC),
- człowiek – możliwości i ograniczenia,
- meteorologia, oraz
- komunikacja.

2) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:

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

8) pkt FCL.105.A otrzymuje brzmienie:

„FCL.105.A LAPL(A) — uprawnienia i warunki

a) Uprawnienia

Posiadacz licencji samolotowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych, samolotów jednosilnikowych tłokowych wodnych lub motoszybowców turystycznych o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2 000 kg lub mniej, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie statku powietrznego zawsze znajdują się maksymalnie 4 osoby.

b) Warunki

- 1) Posiadaczowi licencji LAPL(A) wolno przewozić pasażerów dopiero, gdy po wydaniu licencji wykona 10 godzin czasu lotu jako pilot dowódca samolotów lub motoszybowców turystycznych.
- 2) Posiadacze licencji LAPL(A), którzy mieli wcześniej licencję ATPL(A), MPL(A), CPL(A) lub PPL(A) są zwolnieni z wymogów określonych w lit. b) pkt 1.”;

9) pkt FCL.135.A lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W celu rozszerzenia swoich uprawnień 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.”;

10) pkt FCL.140.A otrzymuje brzmienie:

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

- a) Posiadacze licencji LAPL(A) mogą korzystać z wynikających z niej uprawnień, tylko jeżeli spełnili którykolwiek z poniższych warunków, w okresie ostatnich 2 lat, jako pilot samolotu lub motoszybowca turystycznego:
- 1) wykonali co najmniej 12 godzin czasu lotu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź samodzielnie pod nadzorem instruktora, w tym
 - 12 startów i lądowań;
 - szkolenie odświeżające obejmujące co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem;
 - 2) zaliczenie kontroli umiejętności dotyczących licencji LAPL(A) przed egzaminatorem. Kontrola umiejętności musi się opierać na egzaminie praktycznym na licencję LAPL(A);
- b) Jeżeli posiadacze licencji LAPL(A) posiadają zarówno uprawnienia SEP(land), jak i SEP(sea), mogą spełniać wymogi określone w lit. a) pkt 1 dla danej klasy lub kombinacji klas, które będą ważne dla uprawnień. W tym celu na samolocie każdej klasy odbywa się co najmniej 1 godzinę wymaganego czasu lotu i 6 z wymaganych 12 startów i lądowań.”;

11) pkt FCL.140.H otrzymuje brzmienie:

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

Posiadacze licencji LAPL(H) mogą korzystać z wynikających z niej uprawnień wyłącznie dla określonego typu, jeżeli w ciągu ostatnich 12 miesięcy:

- a) odbyli co najmniej sześć godzin czasu lotu helikopterami tego typu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź samodzielnie pod nadzorem instruktora, w tym sześć startów, podejść do lądowania i lądowań, a także zaliczyli szkolenie odświeżające obejmujące co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem;
- b) zaliczyli przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na konkretnym typie przed ponownym korzystaniem z uprawnień wynikających z ich licencji; Kontrola umiejętności musi się opierać na egzaminie praktycznym na licencję LAPL(H).”;

12) pkt FCL.215 otrzymuje brzmienie:

„FCL.215 Egzaminy z wiedzy teoretycznej

- a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:
- 1) przedmioty wspólne:
 - prawo lotnicze,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia, oraz
 - łączność; oraz
 - nawigacja;
 - 2) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:
 - zasady lotu,
 - procedury operacyjne,
 - osiągi i planowanie lotu, oraz
 - wiedza ogólna o statku powietrznym.
- b) Osoba ubiegająca się o licencję BPL lub SPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:
- 1) przedmioty wspólne:
 - prawo lotnicze,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia, oraz
 - komunikacja,

- 2) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:
- zasady lotu,
 - procedury operacyjne,
 - osiągi i planowanie lotu,
 - wiedza ogólna o statku powietrznym, oraz
 - nawigacja.”;
- 13) pkt FCL.205.A lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Posiadacz licencji PPL(A) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych w operacjach niekomercyjnych oraz do korzystania ze wszystkich uprawnień przysługujących posiadaczom licencji LAPL(A).”;
- 14) pkt FCL.205.H lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Posiadacz licencji PPL(H) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota śmigłowców w operacjach niekomercyjnych oraz do korzystania z wszystkich uprawnień przysługujących posiadaczom licencji LAPL(H).”;
- 15) pkt FCL.625 IR otrzymuje brzmienie:
- „FCL.625 IR — ważność oraz przedłużenie i wznowienie uprawnień**
- a) Okres ważności
- Uprawnienie IR jest ważne przez jeden rok.
- b) Przedłużenie
- 1) Ważność uprawnienia IR należy przedłużać w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających jego wygaśnięcie poprzez spełnienie kryteriów przedłużenia ważności dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego.
 - 2) Jeżeli kandydat zdecyduje się na spełnienie wymogów dotyczących przedłużenia w terminie wcześniejszym niż wskazano w pkt 1, nowy okres ważności rozpoczyna się od daty kontroli umiejętności.
 - 3) Kandydat, który nie zaliczy odpowiedniej sekcji kontroli umiejętności w zakresie IR przed datą wygaśnięcia uprawnienia IR, może korzystać z uprawnień IR, jedynie jeżeli zaliczy kontrolę umiejętności IR.
- c) Wznowienie
- W przypadku wygaśnięcia uprawnienia IR osoba ubiegająca się o jego wznowienie musi spełnić wszystkie poniższe warunki:
- 1) odbyć szkolenie odświeżające w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, jeżeli zatwierdzony ośrodek szkolenia uzna to za konieczne w celu osiągnięcia poziomu umiejętności potrzebnego do zaliczenia elementu egzaminu praktycznego dotyczącego wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika;
 - 2) zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika na statku powietrznym odpowiedniej kategorii;
 - 3) posiadać odpowiednie uprawnienie na klasę lub typ, o ile nie określono inaczej w niniejszym załączniku.
- d) W przypadku nieprzedłużenia lub niewznowienia ważności uprawnienia IR w ciągu 7 poprzedzających lat osoba ubiegająca się o uprawnienia IR musi ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie IR.
- e) Posiadacze licencji pilota wydanej przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej z ważnym uprawnieniem IR są zwolnieni z obowiązku spełnienia wymogów określonych w lit. c) pkt 1 i lit. d) przy wznowianiu uprawnień IR zawartych w licencjach wydanych zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- f) Kontrola umiejętności, o której mowa w lit. c) pkt 2 i lit. e), może zostać połączona z kontrolą umiejętności przeprowadzaną na potrzeby wznowienia uprawnień na daną klasę lub typ.”;
- 16) pkt FCL.625.A lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Przedłużenie ważności.
- W celu przedłużenia uprawnień IR(A), osoba wnioskująca:
- 1) musi posiadać odpowiednie uprawnienia na klasę lub typ, chyba że przedłużenie IR jest połączone z wznowieniem odpowiedniego uprawnienia na klasę lub typ;

- 2) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika, jeżeli przedłużenie IR jest połączone z przedłużeniem odpowiedniego uprawnienia na klasę lub typ;
 - 3) jeżeli przedłużeniu uprawnień IR nie towarzyszy przedłużenie ważności uprawnienia na klasę lub typ:
 - (i) w przypadku samolotów z załogą jednoosobową, musi zaliczyć kontrolę umiejętności w zakresie sekcji 3b oraz tych części sekcji 1, które dotyczą planowanego lotu, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika;
 - (ii) w przypadku samolotów wielosilnikowych, musi zaliczyć kontrolę umiejętności w zakresie sekcji 6 dla samolotów z załogą jednoosobową zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika wyłącznie według wskazań przyrzędów.
 - 4) W przypadku pkt 2 na potrzeby przedłużenia można skorzystać z FNPT II lub FFS odpowiedniej klasy lub typu samolotu, pod warunkiem że jedna z kolejnych kontroli umiejętności przeprowadzanych w ramach przedłużenia ważności IR(A) musi zostać przeprowadzona na samolocie.”;
- 17) pkt FCL.625.H otrzymuje brzmienie:
- „FCL.625.H IR(H) — przedłużenie ważności**
- a) W celu przedłużenia uprawnień IR(H), osoba wnioskująca:
 - 1) musi posiadać odpowiednie uprawnienia na typ, chyba że przedłużenie IR jest połączone z przedłużeniem odpowiedniego uprawnienia na typ;
 - 2) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika na odpowiedni typ śmigłowca, jeżeli przedłużenie IR jest połączone z przedłużeniem odpowiedniego uprawnienia na typ;
 - 3) jeżeli przedłużeniu IR nie towarzyszy wznowienie ważności uprawnienia na typ, musi zaliczyć, na odpowiedni typ śmigłowca, sekcję 5 oraz odpowiednie części sekcji 1 kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika.
 - b) Na potrzeby kontroli umiejętności na podstawie lit. a) pkt 3 można wykorzystać urządzenie FTD 2/3 lub FFS dla odpowiedniego typu śmigłowca, pod warunkiem że przynajmniej co druga kontrola umiejętności przeprowadzana w ramach przedłużenia ważności uprawnień IR(H) zostanie przeprowadzona w śmigłowcu.
 - c) Zaliczenia wzajemnego udziela się zgodnie z dodatkiem 8 do niniejszego załącznika.”;
- 18) pkt FCL.710 otrzymuje brzmienie:
- „FCL.710 Uprawnienia na klasę i typ — warianty statków powietrznych**
- a) W celu rozszerzenia swoich uprawnień na inny wariant statku powietrznego w ramach jednego uprawnienia na typ lub klasę 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.
 - b) Szkolenie w różnicach przeprowadza się w którymkolwiek z poniższych miejsc:
 - 1) ATO;
 - 2) DTO w przypadku statków powietrznych, o których mowa w załączniku VIII pkt DTO.GEN.110 lit. a) pkt 1 lit. c) i lit. a) pkt 2 lit. c);
 - 3) posiadacz AOC mający zatwierdzony program szkolenia w różnicach dla danej klasy lub danego typu.
 - c) Niezależnie od wymogu określonego w lit. b), szkolenia w różnicach dotyczące motoszybowców turystycznych, samolotów jednosilnikowych tłokowych (SEP), samolotów jednosilnikowych turbinowych (SET) oraz samolotów wielosilnikowych tłokowych (MEP) może przeprowadzać posiadający odpowiednie kwalifikacje instruktor, o ile w OSD nie określono inaczej.
 - d) Jeżeli piloci nie wykonywali lotów na danym wariantcie statku powietrznego w okresie 2 lat po ukończeniu szkoleń wymienionych w lit. b), muszą ukończyć dalsze szkolenie w różnicach lub przeprowadzić kontrolę umiejętności w zakresie tego wariantu – nie dotyczy to typów lub wariantów objętych uprawnieniami na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych i motoszybowców turystycznych.
 - e) Szkolenie w różnicach lub kontrola umiejętności dla danego wariantu powinny zostać wpisane do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu i potwierdzone, odpowiednio, podpisem instruktora lub podpisem egzaminatora.”;
- 19) w pkt FCL.725 lit. b) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
- „5) W przypadku samolotów jednosilnikowych z załogą jednoosobową i samolotów wielosilnikowych z załogą jednoosobową (wodnych) egzamin ma formę pisemną i obejmuje przynajmniej 30 pytań wielokrotnego wyboru.”;

20) pkt FCL.740 otrzymuje brzmienie:

„FCL.740 Ważność i wznowienie uprawnień na klasę i typ

a) Okres ważności

Okres ważności uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wynosi 1 rok, z wyjątkiem uprawnień na klasę jednosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, w przypadku których wynosi on 2 lata, o ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej nie określono inaczej. Jeżeli piloci zdecydują się na spełnienie wymogów dotyczących przedłużenia w terminie wcześniejszym niż wskazano w pkt FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL i FCL.740.As, nowy okres ważności rozpoczyna się od daty kontroli umiejętności.

b) Wznowienie

Na potrzeby wznowienia uprawnień na klasę lub typ kandydat musi spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) odbyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika;
- 2) przed kontrolą umiejętności, o której mowa w pkt 1, odbycie szkolenia odświeżającego w ATO, jeżeli ATO uzna za konieczne osiągnięcie poziomu biegłości w celu bezpiecznego pilotowania danej klasy lub typu statków powietrznych, z wyjątkiem sytuacji, gdy kandydat posiada licencje pilota wydaną przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej z ważnym uprawnieniem na tę samą klasę lub ten sam typ statków powietrznych i gdy jest uprawniony do korzystania z przywilejów wynikających z takiego uprawnienia. Kandydat może odbyć szkolenie:
 - (i) w DTO lub w ATO, jeżeli uprawnienie, które wygasło, dotyczyło klasy jednosilnikowych tłokowych statków powietrznych nieposiadających wysokich osiągnięć, klasy motoszybowców turystycznych lub typu jednosilnikowych śmigłowców, o którym mowa w załączniku VIII pkt DTO.GEN.110 lit. a) pkt 2 lit. c);
 - (ii) w DTO bądź w ATO lub z instruktorem, jeżeli uprawnienie wygasło przed nie więcej niż trzema laty i było uprawnieniem na klasę jednosilnikowych tłokowych statków powietrznych nieposiadających wysokich osiągnięć lub na klasę motoszybowców turystycznych.
- 3) Niezależnie od przepisów lit. b) pkt 1 i 2 piloci posiadający uprawnienia na próby w locie wydane zgodnie z pkt FCL.820, którzy uczestniczyli w próbach w locie na etapie rozwoju, certyfikacji lub produkcji danego statku powietrznego i podczas tych prób w locie wykonali 50 godzin całkowitego czasu lotu lub 10 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na danym typie statku powietrznego w okresie roku przed terminem złożenia wniosku, są uprawnieni do ubiegania się o przedłużenie lub wznowienie uprawnień na odpowiednia typ statku powietrznego.”;

21) pkt FCL.805 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Uprawnienia do holowania szybowców i banerów ograniczają się, odpowiednio, do samolotów lub motoszybowców turystycznych, na których przeprowadzono szkolenie w locie. W przypadku holowania banerów uprawnienia ograniczają się do metody holowania wykorzystywanej na potrzeby szkolenia w locie. Uprawnienia te rozszerza się, jeżeli piloci wykonali z powodzeniem co najmniej trzy loty szkolne z instruktorem obejmujące pełny program szkolenia dotyczącego holowania na jednym z tych statków powietrznych i metody holowania banerów.”;

22) w pkt FCL.810 lit. a) ppkt 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„1) Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji LAPL, SPL lub PPL na samoloty, motoszybowce turystyczne lub sterowce w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie w DTO lub ATO w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy. Szkolenie to musi obejmować.”;

23) pkt FCL.815 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Przedłużenie

W celu przedłużenia ważności uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym kandydat musi spełnić jeden z poniższych warunków:

- 1) wykonać w okresie ostatnich 2 lat co najmniej 6 lądowań na powierzchniach określonych jako wymagające uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym;
- 2) zaliczyć kontrolę umiejętności zgodną z wymogami określonymi w lit. c).”;

24) pkt FCL.900 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Szkolenie przeprowadzone poza terytorium państw członkowskich

- 1) Na zasadzie odstępstwa od przepisów lit. a), w przypadku prowadzenia szkolenia w locie w trakcie szkolenia zatwierdzonego zgodnie z niniejszym załącznikiem poza terytorium, za które odpowiedzialne są państwa członkowskie na podstawie konwencji chicagowskiej, właściwy organ wydaje uprawnienie instruktorskie osobie wnioskującej, która:
 - (i) posiadają licencję pilota spełniającą wszystkie poniższe kryteria:
 - A) zgodność z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
 - B) w każdym przypadku jest to co najmniej licencja CPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego z odpowiednim uprawnieniem lub certyfikatem;
 - (ii) spełniają wymagania określone w niniejszej podczęści dotyczące wydania odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego;
 - (iii) wykażą właściwemu organowi, że posiadają odpowiedni stopień wiedzy o europejskich zasadach bezpieczeństwa lotniczego, pozwalający korzystać z uprawnień instruktora zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- 2) Certyfikat ogranicza się do zapewnienia szkolenia w locie w trakcie szkolenia zatwierdzonego zgodnie z niniejszym załącznikiem, które spełnia wszystkie poniższe warunki:
 - (i) odbywa się poza terytorium, za które odpowiedzialne są państwa członkowskie na podstawie konwencji chicagowskiej;
 - (ii) uczestnikami szkolenia są uczniowie-piloci, którzy posiadają wystarczającą znajomość języka, w jakim prowadzone jest szkolenie w locie.”;

25) pkt FCL.935 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktorskie przechodzi ocenę kompetencji na statku powietrznym odpowiedniej kategorii, klasy i typu lub na odpowiednim FSTD, w trakcie której wykazuje egzaminatorowi upoważnionemu zgodnie z przepisami podczęści K niniejszego załącznika, że potrafi szkolić uczniów-pilotów do poziomu wymaganego do wydania odpowiedniej licencji, uprawnienia, upoważnienia lub certyfikatu; nie dotyczy to instruktorów współpracy w załodze wieloosobowej (MCCI), instruktorów szkolenia na urządzeniach syntetycznych (STI), instruktorów lotów w terenie górzystym (MI) oraz instruktorów prób w locie (FTI).”;

26) pkt FCL.940 otrzymuje brzmienie:

„FCL.940 Okres ważności uprawnień instruktorskich

Bez uszczerbku dla przepisów pkt FCL.900 lit. b) pkt 1) i pkt FCL.915 lit. e) pkt 2, okres ważności uprawnień instruktorskich wynosi 3 lata; wyjątek stanowi certyfikat instruktora lotów w terenie górzystym (MI).”;

27) pkt FCL.905.FI otrzymuje brzmienie:

„FCL.905.FI Uprawnienia i warunki

Instruktorzy FI są uprawnieni do prowadzenia szkolenia w locie w celu wydawania, przedłużania ważności lub wznowienia:

- a) licencji PPL, SPL, BPL i LAPL na odpowiednią kategorię statków powietrznych;
- b) uprawnień na klasę lub typ statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową; rozszerzeń uprawnień na klasę lub grupę balonów oraz uprawnień wynikających z bieżącej praktyki na klasę szybowców;
- c) uprawnień na samoloty z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, o ile FI spełniają którykolwiek z poniższych warunków:
 - 1) posiadają lub posiadali upoważnienie TRI na samoloty z załogą wieloosobową;
 - 2) zaliczyli wszystkie następujące działania:
 - (i) co najmniej 500 godzin jako piloci w operacjach w załodze wieloosobowej na samolotach;
 - (ii) szkolenie dla MCCI zgodnie z pkt FCL.930.MCCI;
- d) uprawnień na typ sterowców z załogą jednoosobową lub wieloosobową;

- e) licencji CPL na odpowiednią kategorię statków powietrznych pod warunkiem wykonania przez FI co najmniej 200 godzin w ramach szkolenia w locie w tej kategorii statku powietrznego;
- f) uprawnień do wykonywania lotów nocnych, pod warunkiem że FI spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - 1) posiadają kwalifikacje do wykonywania lotów nocnych na statku powietrznym odpowiedniej kategorii;
 - 2) wykazali się przed instruktorem FI uprawnionym zgodnie z lit. j) zdolnością prowadzenia szkolenia w locie nocnym;
 - 3) spełnili wymóg dotyczący doświadczenia w lotach nocnych określonego w pkt FCL.060 lit. b) pkt 2);
- g) uprawnień do wykonywania lotów holujących, akrobacyjnych lub, w przypadku instruktorów FI(S), lotów chmurowych, pod warunkiem posiadania takich uprawnień i wykazania się przed instruktorami FI uprawnionymi zgodnie z lit. j) zdolnością do prowadzenia szkolenia w zakresie tych uprawnień;
- h) uprawnień EIR lub IR na odpowiednią kategorię statków powietrznych, pod warunkiem że FI spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - 1) odbyli co najmniej 200 godzin czasu lotu IFR, z czego nie więcej niż 50 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub FNPT II;
 - 2) ukończyli jako uczniowie-piloci szkolenia IRI i zaliczyli oceny kompetencji na potrzeby uprawnienia IRI;
 - 3) spełnili wymogi pkt FCL.915.CRI lit. a), FCL.930.CRI i FCL.935 w przypadku samolotów wielosilnikowych i w pkt FCL.910.TRI lit. c) pkt 1 i FCL.915.TRI lit. d) pkt 2 w przypadku śmigłowców wielosilnikowych;
- (i) uprawnień na klasę lub typ wielosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, o ile spełniają następujące warunki:
 - 1) spełnili wymogi pkt FCL.915.CRI lit. a), FCL.930.CRI i FCL.935 w przypadku samolotów;
 - 2) spełnili wymogi pkt FCL.910.TRI lit. c) pkt 1, i FCL.915.TRI lit. d) pkt 2 w przypadku śmigłowców;
- j) uprawnień FI, IRI, CRI, STI lub MI, jeżeli spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - 1) odbyli co najmniej 50 godzin szkolenia lub 150 startów jako instruktor na szybowcach w przypadku instruktora FI(S), co najmniej 50 godzin szkolenia lub 50 startów jako instruktor na balonach w przypadku instruktora FI(B) oraz 500 godzin szkolenia w locie na statku powietrznym odpowiedniej kategorii we wszystkich pozostałych przypadkach;
 - 2) uzyskali od egzaminatora instruktorów FIE pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 na statku powietrznym odpowiedniej kategorii, potwierdzającą ich zdolność do prowadzenia szkolenia w zakresie odpowiedniego uprawnienia;
- k) posiadają licencję MPL, jeżeli FI spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - 1) w przypadku zasadniczej fazy szkolenia odbywającej się w locie, wykonali co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotowego, w tym co najmniej 200 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 2) w przypadku podstawowej fazy szkolenia:
 - (i) posiadają uprawnienia IR na samoloty wielosilnikowe wraz z uprawnieniem do szkolenia w zakresie uprawnienia IR;
 - (ii) wykonali co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w operacjach w załodze wieloosobowej;
 - 3) w przypadku instruktorów FI, którzy już posiadają kwalifikacje do szkolenia podczas szkoleń zintegrowanych na licencji ATP(A) lub CPL(A)/IR, wymóg określony w pkt 2 ppkt (ii) można zastąpić ukończeniem kompleksowego szkolenia obejmującego:
 - (i) kwalifikację na MCC;
 - (ii) obserwację 5 sesji szkolenia w locie podczas fazy 3 szkolenia MPL;
 - (iii) obserwację 5 sesji szkolenia w locie podczas fazy 4 szkolenia MPL;
 - (iv) obserwację 5 okresowych sesji szkoleniowych ukierunkowanych na wykonywanie lotów liniowych przeprowadzanych przez operatora;
 - (v) zakres szkolenia instruktorskiego MCCI.

W takim przypadku instruktorzy FI muszą przeprowadzić swoje pierwsze 5 sesji szkoleniowych pod nadzorem instruktora TRI(A), MCCI(A) lub SFI(A) uprawnionego do szkolenia w locie w zakresie MPL.”;

28) w pkt FCL.915.FI wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) pkt 2 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 i który nie liczy się do wydania licencji CPL; oraz”;

b) lit. c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) co najmniej 200 godzin w charakterze pilota dowódcy, w przypadku gdy kandydat posiada co najmniej licencję PPL(H) i zdał egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję CPL, do którego można podejść bez odbycia szkolenia z wiedzy teoretycznej na licencję CPL i który nie liczy się do wydania licencji CPL;”;

29) w pkt FCL.930.FI dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Osobę ubiegającą się o uprawnienie FI, która posiada lub posiadała jakiegokolwiek inne uprawnienia instruktorskie wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, uznaje się za spełniającą wymogi określone w lit. b) pkt 1.”;

30) pkt FCL.940.FI otrzymuje brzmienie:

„FCL.940.FI — Przedłużenie i wznowienie

a) Przedłużenie

1) W celu przedłużenia ważności upoważnienia FI posiadacz certyfikatu muszą spełnić co najmniej dwa z trzech następujących wymogów przed upływem terminu ważności upoważnienia FI:

(i) ukończyli:

A) w przypadku certyfikatu FI(A) oraz FI(H), co najmniej 50 godzin szkolenia w locie na statku powietrznym odpowiedniej kategorii, w okresie ważności uprawnienia, jako instruktorzy FI, TRI, CRI, IRI, MI lub egzaminatorzy. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, co najmniej 10 z tych godzin musi być szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia FI;

B) w przypadku uprawnienia FI(As), co najmniej 20 godzin szkolenia w locie na sterowcach jako instruktorzy FI, IRI lub egzaminatorzy w okresie ważności uprawnienia. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, 10 z tych godzin musi być szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia FI;

C) w przypadku uprawnienia FI(S), co najmniej 60 startów lub 30 godzin szkolenia w locie na szybowcach, szybowcach z napędem lub motoszybowcach turystycznych jako instruktorzy FI lub egzaminatorzy;

D) w przypadku uprawnienia FI(B), co najmniej 6 godzin szkolenia w locie na balonach jako instruktorzy FI lub egzaminatorzy;

(ii) odbyli instruktorskie szkolenie odświeżające jako FI w ATO lub we właściwym organie; Instruktorzy FI(B) i FI(S) mogą ukończyć to instruktorskie szkolenie odświeżające w DTO;

(iii) uzyskali pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935, w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia FI.

2) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia FI(A) lub FI(H) bądź przy co trzecim przedłużeniu ważności uprawnienia FI(As), FI(S) oraz FI(B) jego posiadacz musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

b) Wznowienie.

Jeżeli uprawnienie FI straciło ważność, osoba ubiegająca się w okresie 12 miesięcy przed datą złożenia wniosku o jego wznowienie musi odbyć instruktorskie szkolenie odświeżające jako FI w ATO lub we właściwym organie lub w przypadku instruktora FI(B) lub instruktora FI(S) w ATO, w DTO bądź we właściwym organie i musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.”;

31) pkt FCL.905.TRI lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) wydawania upoważnienia TRI lub SFI pod warunkiem spełnienia przez posiadacza uprawnienia wszystkich poniższych warunków:

1) ma co najmniej 50 godzin doświadczenia w zakresie instruktażu jako instruktor TRI lub SFI zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012;

2) zrealizował program szkolenia w locie określony dla odpowiedniej części szkolenia TRI zgodnie z pkt FCL.930.TRI lit. a) pkt 3 w sposób wymagany przez kierownika szkolenia ATO; oraz

- c) w przypadku instruktora TRI na samoloty z załogą jednoosobową:
- 1) wydawania oraz przedłużania i wznawiania ważności uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej.

Uprawnienia instruktora TRI(SPA) mogą zostać rozszerzone na prowadzenie szkolenia w locie w zakresie uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, o ile TRI spełnia którykolwiek z poniższych warunków:
 - (i) posiada lub posiadał upoważnienie TRI na samoloty z załogą wieloosobową;
 - (ii) ma co najmniej 500 godzin czasu lotu na samolocie w operacjach w załodze wieloosobowej i ukończył szkolenie MCCI zgodnie z pkt FCL.930.MCCI.
 - 2) prowadzenia szkolenia MPL w podstawowej fazie, o ile posiada on uprawnienia rozszerzone na operacje w załodze wieloosobowej oraz posiada lub posiadał upoważnienie FI(A) lub IRI(A).”;

32) pkt FCL.910.TRI otrzymuje brzmienie:

„FCL.910.TRI Uprawnienia ograniczone

a) Przepisy ogólne. Jeżeli szkolenie TRI jest prowadzone tylko na urządzeniach FSTD, uprawnienia instruktorów TRI ograniczają się do szkolenia na FSTD. W ramach tego ograniczenia zachowują jednak uprawnienia do prowadzenia następujących szkoleń na statkach powietrznych:

- 1) LIFUS, pod warunkiem że szkolenie TRI obejmowało szkolenie określone w pkt FCL.930.TRI lit. a) pkt 4 ppkt (i);
- 2) szkolenie w zakresie lądowania, pod warunkiem że szkolenie TRI obejmowało szkolenie określone w pkt FCL.930.TRI lit. a) pkt 4 ppkt (ii); lub
- 3) lot szkolny określony w pkt FCL.060 lit. c) pkt 2, pod warunkiem że szkolenie TRI obejmowało szkolenie, o którym mowa w lit. a) pkt 1 i 2.

Ograniczenie do FSTD należy znieść, jeżeli instruktorzy TRI przeszli ocenę kompetencji na statku powietrznym.

b) Instruktorzy TRI na samoloty i pionowzloty — TRI(A) i TRI(PL). Uprawnienia instruktorów TRI ograniczają się do typu samolotu lub pionowzlotu, na którym przeprowadzono szkolenie i ocenę kompetencji. O ile w OSD nie określono inaczej w celu rozszerzenia uprawnień TRI na dodatkowe typy, instruktorzy TRI muszą:

- 1) w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku wykonać co najmniej 15 odcinków trasy, w tym starty i lądowania na statku powietrznym odpowiedniego typu, z czego najwyżej 7 odcinków można wykonać na FSTD;
- 2) ukończyć odpowiednie części szkolenia technicznego oraz szkolenia w locie stosownego kursu TRI;
- 3) zaliczyć odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 w celu wykazania przed FIE lub TRE upoważnionymi zgodnie z podczęścią K niniejszego załącznika, że potrafią szkolić pilotów do poziomu wymaganego do wydania uprawnień na typ, w tym udzielać instruktażu przed lotem i po locie oraz przekazywać wiedzę teoretyczną.

Uprawnienia instruktorów TRI rozszerza się na dodatkowe warianty zgodnie z OSD, jeżeli instruktorzy TRI ukończyli odpowiednie części szkolenia technicznego i szkolenia w locie odpowiedniego szkolenia TRI.

c) Instruktorzy TRI na śmigłowce – TRI(H).

- 1) Upoważnienia instruktorów TRI(H) ograniczają się do typu śmigłowca, na którym przeprowadzono ocenę kompetencji na potrzeby wydania upoważnienia TRI. O ile nie określono inaczej w OSD, uprawnienia instruktorów TRI rozszerza się na dodatkowe typy, jeżeli instruktorzy TRI:
 - (i) ukończyli odpowiednie części kursu TRI obejmujące szkolenie techniczne oraz szkolenie w locie;

- (ii) wykonali, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę złożenia wniosku, co najmniej 10 godzin lotu na śmigłowcu odpowiedniego typu, z czego maksymalnie 5 godzin można wykonać na FFS lub urządzeniu FTD 2/3; oraz
- (iii) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935, wykazując przed FIE lub TRE upoważnionym zgodnie z podczęścią K niniejszego załącznika, że potrafią szkolić pilotów do poziomu wymaganego do wydania uprawnień na typ, w tym udzielać instruktażu przed lotem i po locie oraz przekazywać wiedzę teoretyczną.

Uprawnienia instruktorów TRI rozszerza się na dodatkowe warianty zgodnie z OSD, jeżeli instruktorzy TRI ukończyli odpowiednie części szkolenia technicznego i szkolenia w locie odpowiedniego szkolenia TRI.

- 2) Przed rozszerzeniem uprawnień wynikających z licencji TRI(H) ze śmigłowców z załogą jednoosobową na śmigłowce tego samego typu z załogą wieloosobową, posiadacz uprawnień musi odbyć co najmniej 100 godzin czasu lotu na tym typie w operacjach w załodze wieloosobowej.
 - d) Niezależnie od powyższych punktów, posiadacze upoważnienia TRI, którym wydano uprawnienia na typ zgodnie z pkt FCL.725 lit. e), są uprawnieni do rozszerzenia swoich uprawnień TRI na ten nowy typ statku powietrznego.”;
- 33) pkt FCL.915.TRI lit. c) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„c) w przypadku upoważnienia TRI(SPA):

- 1) pokonać, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę złożenia wniosku, 30 odcinków trasy, w tym starty i lądowania, w charakterze pilota dowódcy na odpowiednim typie samolotu, z czego najwyżej 15 odcinków można wykonać na FSTD odpowiadającym temu typowi; oraz”;

34) w pkt FCL.930.TRI wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające w lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Szkolenie TRI prowadzi się na statku powietrznym wyłącznie w przypadku gdy odpowiednie FSTD nie jest dostępne, szkolenie takie obejmuje:”;

b) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) 5 godzin szkolenia w locie na odpowiednim statku powietrznym lub na FSTD odpowiadającym takiemu statkowi powietrznemu 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;”;

c) dodaje się nowy pkt 4:

„4) następujące szkolenia, stosownie do przypadku:

- (i) dodatkowe specjalne szkolenie przed wykonywaniem LIFUS;
- (ii) dodatkowe specjalne szkolenie przed przeprowadzeniem szkolenia w zakresie lądowania. Przedmiotowe szkolenie na FSTD obejmuje szkolenie w zakresie procedur awaryjnych statku powietrznego.”;

35) pkt FCL.935.TRI otrzymuje brzmienie:

„FCL.935.TRI Ocena kompetencji

- a) Ocena kompetencji instruktora TRI na potrzeby uprawnień MPA i PL jest przeprowadzana na FFS. Jeżeli żaden FFS nie jest dostępny ani odpowiedni, należy wykorzystać statek powietrzny.
- b) Ocenę kompetencji instruktora TRI na samolotach complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową i śmigłowcach przeprowadza się za pomocą któregośkolwiek z poniższych urządzeń:
 - 1) dostępnego i odpowiedniego FFS;
 - 2) jeżeli nie jest dostępny ani odpowiedni żaden FFS, kombinacji FSTD i statku powietrznego;
 - 3) jeżeli nie jest dostępne ani odpowiednie żadne FSTD, statku powietrznego.”;

36) pkt FCL.940.TRI otrzymuje brzmienie:

„FCL.940.TRI Przedłużenie i wznowienie

a) Przedłużenie

1) Samoloty

W celu przedłużenia ważności uprawnienia TRI(A), kandydat, w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności tego uprawnienia, musi spełnić co najmniej dwa z trzech poniższych wymagań:

- (i) przeprowadzić jedną z następujących części pełnego szkolenia do uprawnienia na typ lub szkolenie okresowe: sesja na symulatorze trwająca co najmniej 3 godziny lub jedno ćwiczenie w powietrzu trwające co najmniej 1 godzinę i obejmujące co najmniej 2 starty i lądowania;
- (ii) zaliczyć instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI(A) w ATO;
- (iii) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935. Kandydata, który spełnił wymagania określone w pkt FCL.910.TRI lit. b) pkt 3, uznaje się za spełniającego niniejszy wymóg.

2) Śmigłowce i pionowzloty

W celu przedłużenia ważności upoważnienia TRI(H) lub TRI(PL) w okresie ważności upoważnienia TRI kandydat musi spełnić przynajmniej dwa z trzech poniższych wymagań:

- (i) przeprowadzić przynajmniej 50 godzin szkolenia w locie na każdym typie statku powietrznego objętym posiadanymi uprawnieniami instruktorskimi lub na FSTD odpowiadającym takim typom, z czego co najmniej 15 godzin w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia TRI. W przypadku uprawnienia TRI(PL), godziny te należy przepracować w charakterze instruktora TRI lub egzaminatora na typ (TRE), bądź instruktora SFI lub egzaminatora na urządzeniach syntetycznych (SFE). W przypadku uprawnienia TRI(H), wlicza się w nie czas lotu w charakterze instruktora FI, instruktora szkolenia w locie według wskazań przyrządów (IRI), instruktora szkolenia na urządzeniach syntetycznych (STI) lub dowolnego rodzaju egzaminatora;
- (ii) zaliczyć instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI(H) lub TRI(PL) w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
- (iii) w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia zaliczyć ocenę kompetencji zgodnie z, odpowiednio, pkt FCL.935, FLC.910.TRI lit. b) pkt 3 lub FCL.910.TRI lit. c) pkt 3.

3) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności upoważnienia TRI, jego posiadacz musi uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.

4) W przypadku osób posiadających upoważnienie TRI na więcej niż jeden typ statku powietrznego w ramach tej samej kategorii, zaliczenie oceny kompetencji na jednym z tych typów skutkuje przedłużeniem ważności upoważnienia TRI na pozostałe typy w ramach tej kategorii statków powietrznych, o ile w OSD nie określono inaczej.

5) Szczegółowe wymagania dotyczące przedłużania ważności uprawnienia TRI(H)

Instruktorzy TRI(H) posiadający upoważnienie FI(H) na odpowiedni typ, uzyskują pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. a). W takim przypadku upoważnienie TRI(H) zachowuje ważność do daty upływu ważności upoważnienia FI(H).

b) Wznowienie

W celu wznowienia upoważnienia TRI, wnioskodawca musi, w ciągu 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę złożenia wniosku, zaliczyć ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935, a także spełnić następujące wymogi:

1) w przypadku samolotów:

- (i) pokonanie co najmniej 30 odcinków trasy, w tym starty i lądowania na odpowiednim typie samolotu, z czego najwyżej 15 odcinków można wykonać na FFS;
- (ii) odbycie instruktorskiego szkolenia odświeżającego jako TRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmującego swoim zakresem odpowiednie elementy szkolenia TRI;

2) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów:

- (i) wykonanie co najmniej 10 odcinków trasy, w tym starty i lądowania na odpowiednim typie statku powietrznego, z czego 5 odcinków można wykonać na FFS lub urządzeniu FTD 2/3;

- (ii) zaliczenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, instruktorskiego szkolenia odświeżającego jako TRI, obejmującego swoim zakresem odpowiednie elementy szkolenia TRI.
- 3) W przypadku gdy osoba ubiegająca się posiadała uprawnienie na więcej niż jeden typ statku powietrznego w ramach tej samej kategorii, zaliczenie oceny kompetencji na jednym z tych typów skutkuje przedłużeniem upoważnienia TRI na pozostałe typy w ramach tej kategorii statków powietrznych, o ile w OSD nie określono inaczej.”;
- 37) w pkt FCL.905.CRI po lit. b) dodaje się lit. ba)
- „ba) uprawnienia instruktorów CRI obejmują prowadzenie szkoleń na uprawnienia klasy i typu na samoloty z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, o ile instruktorzy CRI spełniają którykolwiek z poniższych warunków:
- 1) posiadają lub posiadali upoważnienie TRI na samoloty z załogą wieloosobową;
 - 2) mają co najmniej 500 godzin czasu lotu na samolocie w operacjach w załodze wieloosobowej i ukończyli szkolenie MCCI zgodnie z pkt FCL.930.MCCI.”;
- 38) pkt FCL.930.CRI lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) 5 godzin szkolenia w locie na samolotach wielosilnikowych lub na FSTD odpowiadającym klasie lub typowi samolotu, w tym co najmniej 3 godziny w samolocie lub co najmniej 3 godziny szkolenia w locie na samolotach jednosilnikowych prowadzonego przez instruktora FI(A) uprawnionego zgodnie z pkt FCL.905.FI lit. j).”;
- 39) pkt FCL.940.CRI otrzymuje brzmienie:
- „FCL.940.CRI — Przedłużenie i wznowienie ważności**
- a) W celu przedłużenia ważności upoważnienia CRI, kandydat, w okresie ważności tego uprawnienia, musi spełnić co najmniej dwa z trzech poniższych wymagań:
- 1) przeprowadzić co najmniej 10 godzin szkolenia w locie w charakterze instruktora CRI. Jeżeli kandydat posiada uprawnienia CRI jednocześnie na samoloty jednosilnikowe i wielosilnikowe, wymagane godziny szkolenia w locie dzieli się równo między samoloty jednosilnikowe i wielosilnikowe;
 - 2) zaliczyć szkolenie odświeżające jako CRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia lub we właściwym organie;
 - 3) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 na samolotach jednosilnikowych lub wielosilnikowych, w zależności od przypadku.
- b) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia CRI, jego posiadacz musi spełnić wymóg określony w lit. a) pkt 3).
- c) Wznowienie
- Jeżeli upłynęła ważność upoważnienia CRI wznawia się je, jeżeli kandydat w okresie 12 miesięcy przed złożeniem wniosku:
- 1) zaliczył szkolenie odświeżające jako CRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia lub we właściwym organie;
 - 2) uzyskał pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.”;
- 40) pkt FCL.915.IRI lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) w przypadku osoby ubiegającej się o uprawnienie IR(H) na śmigłowce wielosilnikowe, spełniać wymagania określone w FCL.905.FI lit. h) pkt 3 ppkt (ii);”;
- 41) pkt FCL.930.IRI lit. a) pkt 3 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) w przypadku uprawnienia IRI(H), co najmniej 10 godzin szkolenia w locie na śmigłowcu, FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III. W przypadku kandydata posiadającego upoważnienie FI(H) wymaganą liczbę godzin zmniejsza się do 5;”;
- 42) pkt FCL.905.SFI otrzymuje brzmienie:
- „FCL.905.SFI Uprawnienia i warunki**
- a) Instruktorzy SFI są uprawnieni do prowadzenia szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w zakresie:
- 1) przedłużenia i wznowienia ważności uprawnień IR, o ile posiadają lub posiadali uprawnienia IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego;
 - 2) wydawania uprawnień IR, o ile posiadają lub posiadali uprawnienia IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego i ukończyli szkolenie IRI.

b) Uprawnienia instruktorów SFI na samoloty z załogą jednoosobową uprawniają ich do prowadzenia szkoleń pilotów na urządzeniach syntetycznych na potrzeby:

- 1) wydania, przedłużenia i wznowienia uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej.

Upewnienia instruktorów SFI na samoloty z załogą jednoosobową mogą zostać rozszerzone na prowadzenie szkolenia w locie w zakresie uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, o ile spełniają oni którykolwiek z poniższych warunków:

- (i) posiadają lub posiadali upoważnienie TRI na samoloty z załogą wieloosobową;
 - (ii) mają co najmniej 500 godzin czasu lotu na samolocie w operacjach w załodze wieloosobowej i ukończyli szkolenie MCCI zgodnie z pkt FCL.930.MCCI;
- 2) szkolenia MCC i MPL w zakresie podstawowej fazy, o ile uprawnienia instruktorów SFI(SPA) zostały rozszerzone na operacje w załodze wieloosobowej zgodnie z pkt 1.

c) Upewnienia instruktorów SFI na samoloty z załogą wieloosobową dają prawo do prowadzenia szkoleń na urządzeniach syntetycznych na potrzeby:

- 1) wydania, przedłużenia i wznowienia ważności uprawnień na typ samolotów z załogą wieloosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze wieloosobowej, na samoloty complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową.

2) szkolenia MCC;

3) prowadzenia szkolenia MPL w podstawowej, średnio zaawansowanej i zaawansowanej fazie, o ile, w przypadku fazy podstawowej, instruktor posiada ważne lub wygasłe uprawnienie FI(A) lub IRI(A);

d) Upewnienia instruktorów SFI na śmigłowce obejmują prowadzenie szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych na potrzeby:

1) wydania oraz przedłużenia i wznowienia ważności uprawnień na typ śmigłowca;

2) szkolenia MCC, jeżeli instruktorzy SFI są uprawnieni do prowadzenia szkolenia w zakresie śmigłowców z załogą wieloosobową.”;

43) pkt FCL.910.SFI otrzymuje brzmienie:

„FCL.910.SFI Upewnienia ograniczone

Upewnienia instruktorów SFI ograniczają się do szkolenia na urządzeniu FTD 2/3 lub FFS tego typu statku powietrznego, w którym przeprowadzono szkolenie SFI.

Upewnienia te mogą zostać rozszerzone na FSTD innych typów w ramach tej samej kategorii statków powietrznych, jeżeli ich posiadacze:

a) ukończyli część symulatorową odpowiedniego szkolenia na typ;

b) ukończyli odpowiednie części szkolenia technicznego oraz część symulatorową FSTD szkolenia w locie stosownego kursu TRI;

c) prowadzili, podczas pełnego szkolenia na typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie dotyczącego obowiązków SFI w zakresie tego typu, pod nadzorem i przy pozytywnej ocenie TRE lub SFE upoważnionego w tym celu.

Upewnienia instruktorów SFI rozszerza się na dodatkowe warianty zgodnie z OSD, jeżeli instruktor SFI ukończył odpowiednie części szkolenia technicznego i część symulatorową FSTD szkolenia w locie stosownego kursu TRI.”;

44) pkt FCL.930.SFI lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ukończyli odpowiednie części szkolenia technicznego oraz część symulatorową FSTD szkolenia w locie stosownego kursu TRI.”;

45) pkt FCL.940.SFI otrzymuje brzmienie:

„FCL.940.SFI Przedłużenie i wznowienie

a) Przedłużenie

W celu przedłużenia ważności uprawnienia SFI, kandydat, przed datą upływu ważności upoważnienia SFI, musi spełnić co najmniej dwa z trzech poniższych wymagań:

- 1) wykonać co najmniej 50 godzin w charakterze instruktora lub egzaminatora na FSTD, z czego co najmniej 15 godzin w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia SFI;
- 2) przejść instruktorskie szkolenie odświeżające jako SFI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
- 3) zaliczyć odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.

b) Dodatkowo, kandydat musi zaliczyć, na FFS, kontrolę umiejętności na potrzeby uzyskania uprawnień na określone typy statków powietrznych objętych upoważnieniem.

c) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności upoważnienia SFI jego posiadacz musi spełnić wymóg określony w lit. a) pkt 3).

d) W przypadku osoby posiadającej upoważnienie SFI na więcej niż jeden typ statku powietrznego w ramach tej samej kategorii, zaliczenie oceny kompetencji na jednym z tych typów skutkuje przedłużeniem upoważnienia SFI na pozostałe typy w ramach tej kategorii statków powietrznych, o ile w OSD nie określono inaczej.

e) Wznowienie

W celu wznowienia upoważnienia SFI kandydat musi, w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie, spełnić wszystkie poniższe warunki:

- 1) przejść instruktorskie szkolenie odświeżające jako SFI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
- 2) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935;
- 3) zaliczyć na FSTD kontrolę umiejętności na potrzeby wydania uprawnienia na konkretne typy statków powietrznych objęte upoważnieniem.”;

46) pkt FCL.910.STI otrzymuje brzmienie:

„FCL.910.STI Uprawnienia ograniczone

Uprawnienia instruktorów STI ograniczają się do szkolenia na FSTD, na których przeprowadzono szkolenie STI.

Uprawnienia te mogą zostać rozszerzone na inne urządzenia FSTD odpowiadające dodatkowym typom statków powietrznych, jeżeli w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku posiadacz uprawnień:

- a) ukończyli część symulatorową FSTD szkolenia CRI lub TRI dla klasy lub typu statku powietrznego, których dotyczy wnioski o przyznanie uprawnień instruktorskich;
- b) zaliczyli na FSTD, na którym rutynowo prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika.

W przypadku instruktorów STI(A) prowadzących szkolenia tylko na BITD, kontrola umiejętności musi obejmować tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A);

- c) odbyli, podczas szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FI, CRI(A), IRI lub TRI wyznaczonego w tym celu przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w tym co najmniej 1 godzinę szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FIE na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.”;

47) pkt FCL.915.STI otrzymuje brzmienie:

„FCL.915.STI Warunki wstępne

a) Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie uzupełniające STI musi:

- 1) posiadać, obecnie lub w okresie 3 lat przed złożeniem wniosku, licencję pilota i uprawnienia instruktorskie odpowiednie dla szkolenia, które chcą prowadzić;

- 2) w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku, zaliczyć, na FSTD, odpowiednią kontrolę umiejętności w uprawnieniach na klasę lub typ.

Osoba ubiegająca się o upoważnienie STI(A), pragnąca prowadzić szkolenie tylko na BITD, musi zaliczyć tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A);

- b) oprócz wymogów określonych w lit. a) kandydat ubiegający się o wydanie upoważnienia STI(H) musi, w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku, wykonać co najmniej 1 godzinę czasu lotu w charakterze obserwatora w kokpicie odpowiedniego typu śmigłowca.”;

48) pkt FCL.940.STI otrzymuje brzmienie:

„FCL.940.STI Przedłużenie i wznowienie upoważnienia STI

a) Przedłużenie

W celu przedłużenia upoważnienia STI kandydat musi, w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia STI, spełnić wszystkie poniższe warunki:

- 1) przeprowadzić co najmniej 3 godziny szkolenia w locie na FSTD w ramach pełnego szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ;
- 2) zaliczyć, na FSTD, na którym prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika.

W przypadku instruktorów STI(A) prowadzących szkolenia jedynie na BITD, kontrola umiejętności musi obejmować ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie jedynie uprawnienia PPL(A).

b) Wznowienie

W celu wznowienia upoważnienia STI kandydat musi, w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie:

- 1) przejść szkolenie odświeżające jako STI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
- 2) zaliczyć, na FSTD, na którym rutynowo prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika.

W przypadku instruktora STI(A) prowadzącego szkolenie tylko na BITD, kontrola umiejętności musi obejmować tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A);

- 3) odbyć, dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego, podczas pełnego szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FI, CRI, IRI lub TRI wyznaczonego w tym celu przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w tym co najmniej 1 godzinę szkolenia w locie pod nadzorem egzaminatora instruktorów FIE.”;

49) pkt FCL.1000 otrzymuje brzmienie:

„FCL.1000 Upoważnienia egzaminatora

a) Przepisy ogólne

Posiadacze upoważnień egzaminatora muszą:

- 1) o ile w niniejszym załączniku nie określono inaczej, posiadać licencję, uprawnienie lub upoważnienie równoważne z tymi, dla których jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji, a także uprawnienia do prowadzenia szkolenia w ich zakresie;
- 2) posiadać kwalifikacje do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego, jeżeli egzamin praktyczny, kontrola umiejętności lub ocena kompetencji są przeprowadzane na statku powietrznym.

b) Warunki szczególne:

- 1) Właściwy organ może wydać specjalne upoważnienia uprawniające do przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji, jeżeli nie jest możliwe spełnienie wymagań ustanowionych w niniejszej podczęści ze względu na wprowadzenie którejkolwiek z poniższych:
 - (i) statków powietrznych nowych w danych państwach członkowskich lub flotach operatorów;

(ii) nowych szkoleń w niniejszym załączniku.

Upoważnienia takie ograniczają się do egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji niezbędnych do wprowadzenia nowych szkoleń lub nowego typu statku powietrznego do eksploatacji, a okres ich ważności w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1 roku.

- 2) Posiadacze upoważnienia wydanego zgodnie z lit. b) pkt 1), pragnący ubiegać się o wydanie upoważnienia egzaminatora, muszą spełnić warunki wstępne oraz wymogi dotyczące przedłużenia ważności uprawnień obowiązujące w danej kategorii upoważnienia egzaminatora.
- 3) W przypadku gdy nie jest dostępny żaden wykwalifikowany egzaminator, właściwe organy mogą, w indywidualnych przypadkach, upoważnić inspektorów lub egzaminatorów, którzy nie spełniają odpowiednich wymogów w zakresie uprawnień instruktorskich, uprawnień na typ lub klasę określonych w lit. a), do wykonania kontroli umiejętności i ocen kompetencji.

c) Przeprowadzanie egzaminów poza terytorium państw członkowskich

- 1) W drodze odstępstwa od lit. a), w przypadku przeprowadzania egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności poza terytorium, za które państwa członkowskie odpowiadają na mocy konwencji chicagowskiej, właściwy organ wydaje uprawnienie egzaminatora kandydatowi posiadającemu licencję pilota zgodną z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że przedmiotowy kandydat:
 - (i) posiadają licencję, uprawnienie lub upoważnienie równoważne z tą(tym), który(-a) uprawnia ich do przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji, a w każdym razie co najmniej licencję CPL;
 - (ii) posiadają kwalifikacje do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego podczas przeprowadzania na statku powietrznym egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności;
 - (iii) spełniają wymagania określone w niniejszej podczęści dotyczące wydania odpowiedniego upoważnienia egzaminatora; oraz
 - (iii) wykażą właściwemu organowi, że posiadają odpowiedni stopień wiedzy o europejskich zasadach bezpieczeństwa lotniczego, pozwalający korzystać z uprawnień egzaminatora zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- 2) Upoważnienie, o którym mowa w pkt 1), ogranicza się do przeprowadzania egzaminów praktycznych oraz kontroli umiejętności:
 - (i) poza terytorium, za które odpowiedzialne są państwa członkowskie na podstawie konwencji chicagowskiej; oraz
 - (ii) w odniesieniu do pilotów, którzy posiadają wystarczającą znajomość języka, w jakim przeprowadza się egzamin/kontrolę.”;

50) pkt FCL.1005 otrzymuje brzmienie:

„FCL.1005 Ograniczenie uprawnień w przypadku konfliktu interesów

Egzaminatorzy nie mogą przeprowadzać:

- a) egzaminów praktycznych lub ocen kompetencji w celu wydania licencji, uprawnienia lub upoważnienia, kandydatowi z którym przeprowadzili więcej niż 25 % szkolenia w locie w zakresie licencji, uprawnienia lub upoważnienia, którzy podchodzą do danego egzaminu praktycznego lub oceny kompetencji; oraz
- b) egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności ani ocen kompetencji, jeżeli uważają, że cokolwiek może mieć wpływ na ich obiektywność.”;

51) pkt FCL.1025 otrzymuje brzmienie:

„FCL.1025 Ważność, przedłużenie i wznowienie ważności upoważnień egzaminatora

a) Okres ważności

Upoważnienie egzaminatora jest ważne przez okres 3 lat.

b) Przedłużenie

W celu przedłużenia upoważnienia egzaminatora posiadacze takiego upoważnienia muszą spełnić wszystkie poniższe warunki:

- 1) przed upływem terminu ważności upoważnienia przeprowadzić co najmniej sześć egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji;

- 2) w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających upływ terminu ważności upoważnienia odbyć szkolenie odświeżające dla egzaminatorów prowadzone przez właściwy organ lub przez ATO i zatwierdzone przez właściwy organ. Egzaminator posiadający upoważnienie na szybowce lub balony może w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających upływ terminu ważności upoważnienia przejść szkolenie odświeżające dla egzaminatorów prowadzone przez DTO i zatwierdzone przez właściwy organ;
- 3) jeden z egzaminów praktycznych, jedna z kontroli umiejętności lub ocena kompetencji przeprowadzonych zgodnie z pkt 1 musi się odbyć w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu terminu ważności upoważnienia egzaminatora oraz:
 - (i) musi zostać oceniona przez inspektora właściwego organu lub starszego egzaminatora specjalnie w tym celu upoważnionego przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie upoważnienia egzaminatora; lub
 - (ii) muszą spełniać wymogi określone w pkt FCL.1020.

Jeżeli osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności swojego upoważnienia posiadają uprawnienia w zakresie więcej niż jednej specjalności egzaminatora, ważność wszystkich uprawnień egzaminatora można przedłużyć w porozumieniu z właściwym organem, jeżeli osoby ubiegające się o przedłużenie spełniają wymagania określone w lit. b) pkt 1 i 2 oraz w pkt FCL.1020 dla jednej ze swoich specjalności egzaminatora.

c) Wznowienie

W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed wznowieniem wykonywania uprawnień, kandydat musi spełnić wymogi określone w lit. b) pkt 2 i w pkt FCL.1020 w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie.

- d) Ważność upoważnienia egzaminatora przedłuża lub wznowia się, jeżeli osoba ubiegająca się o to wykaże, że w sposób nieprzerwany spełniają wymagania określone w pkt FCL.1010 i FCL.1030.”;

52) w pkt FCL.1005.TRE wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) ocen kompetencji w celu wydania, przedłużenia lub wznowienia upoważnienia TRI lub upoważnienia SFI na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem że egzaminator przepracował co najmniej 3 lata w charakterze TRE i przeszedł specjalne szkolenie w zakresie oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1015 lit. b).”;

- b) lit. b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) ocen kompetencji w celu wydania, przedłużenia lub wznowienia upoważnień TRI(H) lub SFI(H), pod warunkiem że egzaminator przepracował co najmniej 3 lata w charakterze TRE i przeszedł specjalne szkolenie w zakresie oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1015 lit. b).”;

53) pkt FCL.1005.CRE lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) kontroli umiejętności w celu:

- 1) przedłużenia lub wznowienia uprawnień na klasę i typ samolotu;
- 2) przedłużenia ważności uprawnień IR pod warunkiem zaliczenia przynajmniej 1 500 godzin jako pilot samolotów oraz przynajmniej 450 godzin czasu lotu według przepisów IFR;
- 3) wznowienia uprawnień IR pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt FCL.1010.IRE lit. a); oraz
- 4) przedłużenia lub wznowienia uprawnień EIR pod warunkiem zaliczenia co najmniej 1 500 godzin w charakterze pilota samolotu i spełnienia wymagań określonych w pkt FCL.1010.IRE lit. a) pkt 2).”;

54) pkt FCL.1010.CRE lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) posiadać upoważnienie CRI lub FI z uprawnieniami instruktorskimi na odpowiednią klasę lub typ.”;

55) pkt FCL.1010.IRE otrzymuje brzmienie:

„FCL.1010.IRE — warunki wstępne

- a) IRE(A)

Osoba ubiegająca się o upoważnienie IRE na samoloty musi posiadać upoważnienie IRI(A) lub FI(A) z uprawnieniami instruktorskimi na IR(A) oraz mieć:

- 1) 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów; oraz

2) 450 godzin czasu lotu IFR, z czego 250 godzin w charakterze instruktora.

b) IRE(H)

Osoba ubiegająca się o upoważnienie IRE na śmigłowce musi posiadać upoważnienie IRI(H) lub FI(H) z uprawnieniami instruktorskimi na IR(H) oraz mieć:

- 1) 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilotów śmigłowców; oraz
- 2) 300 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na śmigłowcach, z czego 200 godzin w charakterze instruktora.

c) IRE(As).

Osoba ubiegająca się o upoważnienie IRE na sterowce musi posiadać upoważnienie IRI(As) lub FI(As) z uprawnieniami instruktorskimi na IR(As) oraz mieć:

- 1) 500 godzin czasu lotu w charakterze pilotów sterowców; oraz
- 2) 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na sterowcach, z czego 50 godzin w charakterze instruktora.”;

56) pkt FCL.1005.SFE otrzymuje brzmienie:

„FCL.1005.SFE — uprawnienia i warunki

a) SFE na samoloty (SFE(A)) i SFE na pionowzloty (SFE(PL))

Egzaminatorzy SFE na samoloty lub pionowzloty są uprawnieni do przeprowadzania na FFS lub na potrzeby ocen, o których mowa w pkt 5, na odpowiednim FSTD:

- 1) egzaminów praktycznych oraz kontroli umiejętności w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia uprawnień na typ samolotów lub pionowzlotów, zależnie od przypadku;
- 2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia uprawnień IR w przypadku połączenia z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ, jeżeli zaliczyli kontrolę umiejętności dla typu statku powietrznego, w tym w zakresie uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, w ciągu poprzedzającego roku;
- 3) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji ATPL(A);
- 4) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji MPL, pod warunkiem że egzaminator spełnia wymagania określone w FCL.925; oraz
- 5) ocen kompetencji w celu wydania, przedłużenia lub wznowienia upoważnienia SFI na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem że egzaminatorzy przepracowali co najmniej 3 lata w charakterze SFE (A) i odbyli specjalne szkolenie w zakresie oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1015 lit. b).

b) Egzaminator SFE na śmigłowce – (SFE(H))

Egzaminatorzy SFE(H) są uprawnieni do przeprowadzania na FFS lub na potrzeby ocen, o których mowa w pkt 4, na odpowiednim FSTD:

- 1) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w celu wydania bądź przedłużenia oraz wznowienia uprawnień na typy śmigłowców;
- 2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia uprawnień IR, jeżeli takie kontrole są połączone z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ, pod warunkiem że zaliczyli kontrolę umiejętności na dany typ statku powietrznego, w tym w zakresie uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, w ciągu poprzedzającego roku poprzedzającego kontrolę umiejętności;
- 3) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji ATPL(H); oraz
- 4) ocen kompetencji w celu wydania, przedłużenia lub wznowienia upoważnienia SFI(H), pod warunkiem że egzaminatorzy przepracowali co najmniej 3 lata w charakterze SFE(H) i odbyli specjalne szkolenie w zakresie oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1015 lit. b).”;

57) pkt FCL.1010.SFE otrzymuje brzmienie:

„FCL.1010.SFE Warunki wstępne

a) SFE(A)

Kandydat ubiegający się o upoważnienie SFE(A) musi spełnić wszystkie poniższe warunki:

- 1) w przypadku samolotów z załogą wieloosobową:
 - (i) posiadać, ważną(-e) lub wygasłą(-e), licencję(-e) ATPL(A) i uprawnienia na typ dla odpowiedniego typu samolotu;

- (ii) upoważnienie SFI(A) na odpowiedni typ samolotu; oraz
 - (iii) posiadać co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotu z załogą wieloosobową;
- 2) w przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową:
- (i) posiadać, ważną(-e) lub wygasłą(-e), licencję(-e) CPL(A) lub ATPL(A) i uprawnienia na typ dla odpowiedniego typu samolotu;
 - (ii) posiadać upoważnienie SFI(A) na odpowiednią klasę lub typ samolotu;
 - (iii) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą jednoosobową;
- 3) w przypadku wydania pierwszego upoważnienia SFE, posiadać wykonane co najmniej 50 godzin czasu szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w charakterze instruktora TRI(A) lub SFI(A) na danym typie samolotu.
- b) SFE(H)
- Kandydat ubiegający się o upoważnienie SFE(H) musi spełnić wszystkie poniższe warunki:
- 1) posiadać, ważną(-e) lub wygasłą(-e), licencję(-e) ATPL(H), uprawnienia na typ dla odpowiedniego typu śmigłowca;
 - 2) posiadać upoważnienie SFI(H) na odpowiedni typ śmigłowca;
 - 3) posiadać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową;
 - 4) w przypadku wydania pierwszego upoważnienia SFE posiadać wykonane co najmniej 50 godzin czasu szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w charakterze instruktora TRI(H) lub SFI(H) na danym typie śmigłowca.”;
- 58) pkt 1.1 i 1.2 dodatku 1 otrzymują brzmienie:
- „1.1. W przypadku wydawania licencji LAPL, posiadacz licencji LAPL na inną kategorię statku powietrznego uzyskuje pełne zaliczenie wiedzy teoretycznej z zakresu przedmiotów wspólnych, o których mowa w pkt FCL.120. Jednak przedmiot „nawigacja” kwalifikuje się do takiego zaliczenia wyłącznie w przypadku posiadacza licencji LAPL(A), który wystąpi o wydanie licencji LAPL(H) lub posiadacza licencji LAPL(H), który wystąpi o wydanie licencji LAPL(A).
- 1.2. W przypadku wydawania licencji LAPL(A), LAPL(H) lub PPL, posiadacze licencji PPL, CPL lub ATPL na inną kategorię statku powietrznego uzyskują pełne zaliczenie wiedzy teoretycznej z zakresu przedmiotów wspólnych, o których mowa w pkt FCL.215 lit. a) pkt 1.”;
- 59) w dodatku 1 dodaje się nowy pkt 1.2a) w brzmieniu:
- „1.2a Na potrzeby uzyskania licencji LAPL(B), LAPL(S), BPL lub SPL, posiadaczom licencji na inną kategorię statku powietrznego w pełni zalicza się wiedzę teoretyczną z przedmiotów wspólnych, wymienionych w pkt FCL.215 lit. b) pkt 1.”;
- 60) w części A dodatku 3 pkt 9 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego do 55 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy. Z czasu lotu według wskazań przyrządów wykonanego w charakterze ucznia-pilota dowódcy, nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć jako czas lotu wykonany w charakterze pilota dowódcy.”;
- 61) w dodatku 3 część C pkt 8 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego do 55 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy. Z czasu lotu według wskazań przyrządów wykonanego w charakterze ucznia-pilota dowódcy, nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć jako czas lotu wykonany w charakterze pilota dowódcy.”;
- 62) w dodatku 3 część D pkt 8 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego 55 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy.”;
- 63) w dodatku 3 część E pkt 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) posiadać wykonane 150 godzin czasu lotu;
- Z wyjątkiem wymogu dotyczącego wylatania 50 godzin jako pilot dowódca na samolotach, godziny lotu wylatane jako pilot dowódca na statkach powietrznych innych kategorii odpowiadają 150 godzinom czasu lotu samolotem w dowolnym z poniższych przypadków:
- 1) 20 godzin na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(H);
 - 2) 50 godzin na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(H);
 - 3) 10 godzin na motoszybowcach turystycznych lub szybowcach;

- 4) 20 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(As);
- 5) 50 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(As).”;
- 64) w części K dodatku 3 pkt 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) posiadać wykonane 155 godzin czasu lotu, w tym 50 godzin w charakterze pilota dowódcy śmigłowców, z czego 10 godzin w lotach nawigacyjnych.
- Z wyjątkiem wymogu dotyczącego 50 godzin jako pilot dowódca na śmigłowcach, godziny lotu jako pilot dowódca w innych kategoriach statków powietrznych mogą odpowiadać 155 godzinom czasu lotu śmigłowcem w dowolnym z poniższych przypadków:
- 1) 20 godzin na samolotach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(A);
- 2) 50 godzin na samolotach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(A);
- 3) 10 godzin na motoszybowcach turystycznych lub szybowcach;
- 4) 20 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(As);
- 5) 50 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(As).”;
- 65) tabela ZAKRES EGZAMINU dotycząca kategorii samolotów w dodatku 7 otrzymuje brzmienie:

„Samoloty

SEKCJA 1 — CZYNNOSCI PRZED LOTEM I ODLOT

We wszystkich sekcjach obowiązuje stosowanie listy kontrolnej, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, procedur przeciwołdzeniowych i odlodzeniowych itp.

a	Wykorzystanie instrukcji użytkownika w locie (lub jej odpowiednika), w szczególności w zakresie określania osiągnięć samolotu, masy i wyważenia
b	Wykorzystanie dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego, dokumentów meteorologicznych
c	Przygotowanie planu lotu ATC, planu lotu/dziennika nawigacyjnego IFR
d	Identyfikacja pomocy nawigacyjnych koniecznych na potrzeby procedur odlotu, przylotu i podejścia
e	Przegląd przed lotem
f	Minima pogodowe
g	Kołowanie
h	Odlot na podstawie PBN (jeżeli dotyczy): – sprawdzić, czy do systemu nawigacji załadowano prawidłową procedurę; oraz – przeprowadzić weryfikację między wyświetlaczem systemu nawigacji i mapą odlotu.
i	Odprawa przed startem, start
j (°)	Przejście do lotu według wskazań przyrządów
k (°)	Procedury odlotu według wskazań przyrządów, w tym odloty na podstawie PBN i ustawianie wysokościomierza
l (°)	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 2 — PILOTAŻ (°)

a	Pilotowanie samolotu wyłącznie według wskazań przyrządów, w tym: lot poziomy przy różnych prędkościach, trymerowanie
b	Zakręty podczas wznoszenia i zniżania przy utrzymaniu prędkości kątowej 1
c	Wyrowadzanie z nietypowych położeń, w tym z ustalonego zakrętu z przechyleniem 45° oraz z głębokich zakrętów ze zniżaniem
d (*)	Wyrowadzenie z przeciągnięcia w locie poziomym oraz w zakrętach ze wznoszeniem i zniżaniem, oraz w konfiguracji do lądowania
e	Lot z ograniczonym zestawem przyrządów: ustalone wznoszenie lub zniżanie, zakręty w locie poziomym z prędkością kątową 1 na zadany kierunek, wyrowadzanie z nietypowych położeń

SEKCJA 3 — PROCEDURY IFR PODCZAS PRZELOTU (*)

a	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, łącznie z przechwytywaniem (np. NDB, VOR) lub nakazana linia drogi między punktami kontrolnymi
b	Korzystanie z systemu nawigacji i radiowych pomocy nawigacyjnych
c	Lot poziomy, utrzymywanie kursu, wysokości bezwzględnej i prędkości, ustawianie mocy, technika trymerowania
d	Ustawianie wysokościomierza
e	Kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA) (procedury oczekiwania podczas przelotu – jeżeli jest to wymagane)
f	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, kontrola zużycia paliwa, instalacji i systemów
g	Procedury zapobiegające oblodzeniu, w razie konieczności symulowane
h	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 3a — PROCEDURY PRZYLOTU

a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych oraz identyfikacja pomocy nawigacyjnych, jeżeli dotyczy
b	Procedury przylotu, sprawdzanie wysokościomierza
c	Ograniczenia w zakresie wysokości bezwzględnej i prędkości, w stosownych przypadkach
d	Przylot na podstawie PBN (jeżeli dotyczy): – sprawdzić, czy do systemu nawigacji załadowano prawidłową procedurę; oraz – przeprowadzić weryfikację między wyświetlaczem systemu nawigacji i mapą przylotu.

SEKCJA 4 (*) — Operacje 3D (*)

a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych Sprawdzić kąt ścieżki w płaszczyźnie pionowej W przypadku RNP APCH: – sprawdzić, czy do systemu nawigacji załadowano prawidłową procedurę; oraz – przeprowadzić weryfikację między wyświetlaczem systemu nawigacji i mapą podejścia.
b	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania/podejścia do lądowania/lądowania, z uwzględnieniem identyfikacji pomocy radionawigacyjnych
c (*)	Procedura oczekiwania
d	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
e	Rozliczenie czasowe podejścia
f	Kontrolowanie wysokości bezwzględnej, prędkości, kursu (ustabilizowane podejście)
g (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
h (*)	Procedura nieudanego podejścia/lądowania
i	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 5 (*) — OPERACJE 2D (*)

a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych W przypadku RNP APCH: – Sprawdzić, czy do systemu nawigacji załadowano prawidłową procedurę; oraz – Przeprowadzić weryfikację między wyświetlaczem systemu nawigacji i mapą podejścia.
b	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania/podejścia do lądowania/lądowania, z uwzględnieniem identyfikacji pomocy radionawigacyjnych
c (*)	Procedura oczekiwania
d	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
e	Rozliczenie czasowe podejścia

f	Wysokość bezwzględna/Odległość do punktu rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu, prędkość, kontrolowanie kursu (ustabilizowane podejście), pozycje dla schodkowego zniżania (SDF), w stosownych przypadkach
g (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
h (*)	Procedura nieudanego podejścia/lądowania
i	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 6 — LOT Z JEDNYM SILNIKIEM NIEPRACUJĄCYM (tylko samoloty wielosilnikowe) (°)

a	Symulowana niesprawność silnika po starcie lub w momencie odejścia na drugi krąg
b	Podejście do lądowania, przejście na drugi krąg i odlot po nieudanym podejściu z jednym silnikiem niepracującym
c	Podejście do lądowania i lądowanie z jednym silnikiem niepracującym
d	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

(°) Musi zostać przeprowadzone wyłącznie według wskazań przyrządów.

(*) Może zostać przeprowadzone na FFS lub na urządzeniu FTD 2/3 lub FNPT II.

(*) Może zostać przeprowadzone w sekcji 4 lub sekcji 5.

(**) W celu ustanowienia lub utrzymania uprawnień PBN jedno podejście w sekcji 4 lub sekcji 5 musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy nie można wykonać RNP APCH, ćwiczenie to przeprowadza się na odpowiednio wyposażonych FSTD.;

66) dodatek 8 otrzymuje brzmienie:

„DODATEK 8

Przenoszenie zaliczania części IR z kontroli umiejętności na klasę lub typ

A. Samoloty

Zaliczenia udziela się wyłącznie, jeżeli posiadacze przedłużają lub wznawiają uprawnienia IR na samoloty jednosilnikowe z załogą jednoosobową oraz samoloty wielosilnikowe z załogą jednoosobową, w zależności od przypadku.

Jeżeli przeprowadza się egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności obejmującą 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
uprawnienia na klasę lub typ wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową w operacjach z jednym pilotem	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
uprawnienia na klasę lub typ wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową z wyjątkiem uprawnień na samoloty complex o wysokich osiągnięciach ograniczonych do operacji w załodze wieloosobowej	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 typ samolotu complex o wysokich osiągnięciach (*).
uprawnienia na klasę lub typ na jednosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową	uprawnienia na klasę samolotu jednosilnikowego, oraz uprawnienia na typ samolotu jednosilnikowego.

(*) Pod warunkiem że w okresie 12 poprzedzających miesięcy kandydat wykonał co najmniej trzy odloty i podejścia IFR z wykorzystaniem uprawnień PBN, w tym co najmniej jedno podejście RNP APCH, na klasie lub typie samolotu z załogą jednoosobową w ramach operacji w załodze jednoosobowej lub, w przypadku wielosilnikowych samolotów innych niż samoloty complex o wysokich osiągnięciach, zaliczył sekcję 6 egzaminu praktycznego na samoloty z załogą jednoosobową inne niż samoloty complex o wysokich osiągnięciach, pilotowane wyłącznie według wskazań przyrządów w ramach operacji w załodze jednoosobowej.

B. Śmigłowce

Zaliczenia udziela się, wyłącznie jeżeli posiadacze przedłużają uprawnienia IR na śmigłowce jednosilnikowe oraz śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową, w zależności od przypadku.

Jeżeli przeprowadza się egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności obejmującą część IR, posiadacze mają ważne:	zaliczenie części IR kontroli umiejętności na:
uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową (MPH)	uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowego (*) ; oraz uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową (*)
uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową, pilotowanego przez jednego pilota	uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowego (*) ; oraz uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową (*)
uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową, ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej	uprawnienia na typ samolotu jednosilnikowego (*) , oraz uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową (*) .
uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowego z załogą jednoosobową, pilotowanego przez jednego pilota	uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową, pilotowanego przez jednego pilota

(*) Pod warunkiem że w okresie 12 poprzedzających miesięcy kandydat wykonał co najmniej trzy odloty i podejścia IFR z wykorzystaniem uprawnień PBN, w tym jedno podejście RNP APCH (dopuszczalne jest podejście PinS (Point in Space)) na typie śmigłowca z załogą jednoosobową w ramach operacji w załodze jednoosobowej.;

67) w dodatku 9 sekcja B wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli pkt 5 lit. k) otrzymuje brzmienie:

Rodzaj operacji	„1)		2)		3)		4)		5)	
	SP	MP	Szkolenia	Test Kontrola	Szkolenia	Test Kontrola	MP SP (początkowe)	MP SP (początkowe)	Samoloty jednosilnikowe	Samoloty wielosilnikowe
Pierwsze wydanie jednoosobowe samoloty complex	Szkolenia Sekcje 1-6 1-7	Test Kontrola Sekcje 1-6 1-6	Szkolenia Sekcje 1-7	Test Kontrola Sekcje 1-6	MCC KZR Czynnik ludzki TEM Sekcja 7	Sekcje 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B	Szkolenie, egzaminowanie i kontrola umiejętności (samoloty jednosilnikowe)	1.6, sekcja 6 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B	
Przedłużenie jednoosobowe samoloty complex	Nie dotyczy Nie dotyczy	Sekcje 1-6 1-6	Nie dotyczy	Sekcje 1-6	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Szkolenie, egzaminowanie i kontrola umiejętności (samoloty wielosilnikowe)	Nie dotyczy	MPO: Sekcje 1-7 (szkolenia) Sekcje 1-6 (kontrola) SPO: 1.6, sekcja 6 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B
Wznowienie jednoosobowe samoloty complex	FCL.740	Sekcje 1-6 1-6	FCL.740	Sekcje 1-6	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Szkolenie, egzaminowanie i kontrola umiejętności (samoloty wielosilnikowe)	Nie dotyczy	Szkolenia: FCL.740 Kontrola umiejętności: jak w przypadku przedłużenia

b) w tabeli po lit. l) pkt 5 wiersz dotyczący ćwiczenia 7.2.2 otrzymuje brzmienie:

„7.2.2			
Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych:			
— wprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz	P	X	
— wprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia.			

w załączniku VI („część ARA”) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

68) w pkt ARA.GEN.220 lit. a) pkt 11 i 12 otrzymuje brzmienie oraz dodaje się nową lit. a) pkt 13 w brzmieniu:

- „11) informacji o bezpieczeństwie i działaniach następczych;
- 12) zapewnienia elastyczności podejścia zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139; oraz
- 13) procesu oceny i wydawania zezwoleń dla statku powietrznego określonego w pkt ORA.ATO.135 lit. a) i w pkt DTO.GEN.240 lit. a).”;

69) dodaje się nowy pkt ARA.GEN.360 w brzmieniu:

„ARA.GEN.360 Zmiana właściwego organu

- a) Otrzymałszy wniosek posiadacza licencji dotyczący zmiany właściwego organu, o którym mowa w pkt FCL.015 lit. d) załącznika I (część FCL), właściwy organ otrzymujący zwraca się bez zbędnej zwłoki do właściwego organu posiadacza licencji o przekazanie bez zbędnej zwłoki wszystkich poniższych dokumentów:
 - 1) weryfikacja licencji;
 - 2) kopie dokumentacji medycznej przechowywanej przez właściwy organ zgodnie z pkt ARA.GEN.220 i ARA.MED.150. Dokumentację medyczną przekazuje się zgodnie z pkt MED.A.015 załącznika IV (część MED); obejmuje ona podsumowanie historii medycznej wnioskodawcy, zweryfikowane i podpisane przez konsultanta medycznego.
- b) Właściwy organ przekazujący zachowuje oryginalne licencje i oryginalną dokumentację medyczną zgodnie z pkt ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 i ARA.MED.150.
- c) Właściwy organ otrzymujący wydaje ponownie licencję i świadectwo lekarskie bez zbędnej zwłoki, pod warunkiem że otrzymał i rozpatrzył wszystkie dokumenty wymienione w lit. a). Po ponownym wydaniu licencji i świadectwa lekarskiego właściwy organ otrzymujący zwraca się bezzwłocznie do posiadacza licencji o zwrócenie mu licencji wydanej przez właściwy organ przekazujący i przedmiotowego świadectwa lekarskiego.
- d) Właściwy organ otrzymujący powiadamia właściwy organ przekazujący bezzwłocznie po ponownym wydaniu posiadaczowi licencji i świadectwa lekarskiego i zwróceniu licencji i świadectwa lekarskiego przez posiadacza licencji zgodnie z lit. c). Do czasu otrzymania przedmiotowego zawiadomienia właściwy organ przekazujący pozostaje odpowiedzialny za licencję i świadectwo lekarskie wydane po raz pierwszy posiadaczowi licencji.”;

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

70) pkt ORA.ATO.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Zatwierdzona organizacja szkolenia musi korzystać z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych lub FSTD wyposażonych odpowiednio do prowadzonych kursów szkoleniowych. Flota statków powietrznych musi się składać ze statków powietrznych spełniających wszystkie wymogi określone w rozporządzeniu (UE) 2018/1139. Statki powietrzne objęte zakresem lit. a), b), c) lub d) załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/1139 można wykorzystać na potrzeby szkoleń, jeżeli spełniono wszystkie poniższe warunki:
 - 1) w trakcie procesu oceny właściwy organ potwierdził poziom bezpieczeństwa porównywalny z poziomem określonym we wszystkich zasadniczych wymaganiach ustanowionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139;
 - 2) właściwy organ zezwolił na wykorzystanie statku powietrznego na potrzeby szkoleń w zatwierdzonej organizacji szkolenia.”;

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

71) pkt DTO.GEN.240 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Zadeklarowana organizacja szkolenia musi korzystać z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych lub FSTD wyposażonych odpowiednio do prowadzonego kursu szkoleniowego. Flota statków powietrznych musi się składać ze statków powietrznych spełniających wszystkie wymogi określone w rozporządzeniu (UE) 2018/1139. Statki powietrzne objęte zakresem lit. a), b), c) lub d) załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/1139 można wykorzystać na potrzeby szkoleń, jeżeli spełniono wszystkie poniższe warunki:
 - 1) w trakcie procesu oceny właściwy organ potwierdził poziom bezpieczeństwa porównywalny z poziomem określonym we wszystkich zasadniczych wymaganiach ustanowionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139;
 - 2) właściwy organ zezwolił na wykorzystanie statku powietrznego na potrzeby szkoleń w zadeklarowanej organizacji szkolenia.”.