



DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 3 października 2025 r.

Poz. 50

WYTYCZNE NR 12/2025 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 października 2025 r.

w sprawie skonsolidowanych przepisów dotyczących zadeklarowanych organizacji szkolenia (część DTO)

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie, wydanych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), „Skonsolidowanych przepisów dotyczących zadeklarowanych organizacji szkolenia (część DTO)”, stanowiących załącznik do wytycznych.

§ 2. Uchyła się wytyczne nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 maja 2022 r. w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań oraz materiałów zawierających wytyczne do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (część DTO) (Dz. Urz. ULC poz. 34).

§ 3. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu
Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes Urzędu
Lotnictwa Cywilnego

Andrzej Kotwica

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 731 i 1222 oraz z 2025 r. poz. 31, 179, 374 i 769.

Załącznik do wytycznych nr 12/2025
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 2 października 2025 r.

Skonsolidowane przepisy dotyczące zadeklarowanych organizacji szkolenia (część DTO)

UWAGA REDAKCYJNA

Treść niniejszego dokumentu została opracowana w następujący sposób: w pierwszej kolejności rozporządzenie ramowe (punkty preambuły i artykuły) przepisu wykonawczego (IR), następnie punkty z odpowiedniego załącznika, po których następują powiązane akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) oraz materiały zawierające wytyczne (GM).

Wszystkie elementy (tj. artykuły rozporządzenia ramowego, przepisy wykonawcze (IR), AMC i GM) są oznaczone kolorami i można je zidentyfikować zgodnie z poniższym oznaczeniem. Rozporządzenie UE lub decyzja Dyrektora Wykonawczego (ED) EASA, na mocy której dany punkt został wprowadzony lub ostatnio zmieniony, został wskazany kursywą poniżej tytułu danego artykułu, IR, AMC lub GM.

<u>Artykuł rozporządzenia ramowego</u>	
	<i>Rozporządzenie UE</i>
Załącznik przepisu wykonawczego	
	<i>Rozporządzenie UE</i>
Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań	
	<i>Decyzja ED</i>
Materiały zawierające wytyczne	
	<i>Decyzja ED</i>

UWZGLĘDNIONE ZMIANY

ROZPORZĄDZENIA KOMISJI

Uwzględnione rozporządzenie Komisji	Części, których zmiana dotyczy	Data stosowania ¹⁾
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011	Rozporządzenie ramowe	08/04/2012*
	Załącznik I (część FCL)	
	Załącznik II	
	Załącznik III	
	Załącznik IV (część MED)	
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012	Rozporządzenie ramowe	08/04/2012*
	Załącznik V (część CC)	
	Załącznik VI (część ARA)	
	Załącznik VII (część ORA)	
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014	Rozporządzenie ramowe	17/02/2014
	Załącznik VII (część ORA)	
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014	Rozporządzenie ramowe	03/04/2014
	Załącznik I (część FCL)	
	Załącznik II	
	Załącznik VI (część ARA)	
Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445	Rozporządzenie ramowe	08/04/2015*
	Załącznik I (część FCL)	
	Załącznik II	
	Załącznik III	
	Załącznik VI (część ARA)	
Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539	Załącznik VII (część ORA)	08/04/2016*
	Rozporządzenie ramowe	
	Załącznik I (część FCL)	
Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065	Załącznik VII (część ORA)	19/08/2018
	Rozporządzenie ramowe	
	Załącznik I (część FCL)	
Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119	Załącznik VI (część ARA)	02/09/2018
	Załącznik VII (część ORA)	
	Załącznik VIII (część DTO)	
	Rozporządzenie ramowe	
	Rozporządzenie ramowe	20/12/2019*

¹⁾ Jest to najwcześniejsza data zastosowania (tj. data, od której akt lub przepis w akcie wywołuje pełne skutki prawne), zgodnie z definicją zawartą w odpowiednim artykule rozporządzenia ramowego. Niektóre przepisy rozporządzeń mogą jednak mieć zastosowanie w późniejszym terminie (odroczone stosowalność). Ponadto państwa członkowskie mogą powiadomić o pewnych wyłączeniach (odstępstwach od niektórych przepisów).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1974	Załącznik I (część FCL)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/27	Rozporządzenie ramowe	30/01/2019
	Załącznik IV (część MED)	
	Załącznik VI (część ARA)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/430	Rozporządzenie ramowe	11/04/2019
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1747	Rozporządzenie ramowe	11/11/2019*
	Załącznik I (część FCL)	
	Załącznik VI (część ARA)	
	Załącznik VIII (część DTO)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/359	Rozporządzenie ramowe	08/04/2020*
	Załącznik I (część FCL)	
	Załącznik IV (część MED)	
	Załącznik VI (część ARA)	
	Załącznik VII (część ORA)	
	Załącznik VIII (część DTO)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/723	Rozporządzenie ramowe	22/06/2020
	Załącznik III	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/2193	Rozporządzenie ramowe	12/1/2021
	Załącznik I (część FCL)	8/9/2021 — pkt (1)(r) Zał. I oraz pkt (1)(a) Zał. II
	Załącznik VI (część ARA)	31/1/2022 — pkt (1)(p) Zał. I
	Załącznik VII (część ORA)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2227	Rozporządzenie ramowe	4/1/2022 (Art. 4(c))
	Załącznik I (część FCL)	30/10/2022
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/203	Załącznik VI (część ARA)	22/02/2026
	Załącznik VII (część ORA)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1111	Rozporządzenie ramowe	1/05/2025
	Załącznik I (część FCL)	
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2076	Rozporządzenie ramowe	14/08/2024
	Załącznik I (część FCL)	14/08/2024
		13/02/2025 (jak określono w Artykule 3 rozporządzenia)
	Załącznik IV (część MED)	13/02/2025
	Załącznik VI (część ARA)	14/08/2024
		13/02/2025 (jak określono w Artykule 3 rozporządzenia)
	Załącznik VII (część ORA)	14/08/2024

		13/02/2025 (jak określono w Artykule 3 rozporządzenia)
	Załącznik VIII (część DTO)	14/08/2024

* Patrz Artykuł 12 rozporządzenia ramowego

AMC/GM do rozporządzeń (DECYZJE ED)

Decyzja ED	Numer wydania AMC/GM, numer zmiany	Data stosowania
Decyzja ED 2011/015/R	Wydanie pierwsze Załącznika IV (część MED)	22/12/2011
Decyzja ED 2011/016/R	Wydanie pierwsze Załącznika I (część FCL)	22/12/2011
Decyzja ED 2012/005/R	Wydanie pierwsze Załącznika V (część CC)	20/04/2012
Decyzja ED 2012/006/R	Wydanie pierwsze Załącznika VI (część ARA)	20/04/2012
Decyzja ED 2012/007/R	Wydanie pierwsze Załącznika VII (część ORA)	20/04/2012
Decyzja ED 2013/006/R	Zmiana 1 do Załącznika VI (część ARA)	23/04/2013
Decyzja ED 2013/008/R	Zmiana 1 do Załącznika VII (część ORA)	23/04/2013
Decyzja ED 2013/016/R	Zmiana 1 do Załącznika IV (część MED)	10/08/2013
Decyzja ED 2014/020/R	Zmiana 2 do Załącznika VI (część ARA)	03/04/2014
Decyzja ED 2014/021/R	Zmiana 2 do Załącznika VII (część ORA)	03/04/2014
Decyzja ED 2014/022/R	Zmiana 1 do Załącznika I (część FCL)	03/04/2014
Decyzja ED 2015/011/R	Zmiana 3 do Załącznika VII (część ORA)	16/04/2015
Decyzja ED 2015/023/R	Zmiana 1 do Załącznika V (część CC)	01/10/2016
Decyzja ED 2016/008/R	Zmiana 2 do Załącznika I (część FCL)	3/5/2016
	Zmiana 3 do Załącznika VI (część ARA)	
	Zmiana 3 do Załącznika I (część FCL)	
Decyzja ED 2017/022/R	Zmiana 4 do Załącznika VI (część ARA)	12/12/2017
	Zmiana 4 do Załącznika VII (część ORA)	
	Zmiana 4 do Załącznika I (część FCL)	
Decyzja ED 2018/001/R	Zmiana 5 do Załącznika VII (część ORA)	31/01/2022
	Zmiana 5 do Załącznika I (część FCL)	
Decyzja ED 2018/009/R	Zmiana 5 do Załącznika I (część FCL)	15/09/2018

	Zmiana 5 do Załącznika VI (część ARA)	
	Wydanie pierwsze Załącznika VIII (część DTO)	
Decyzja ED 2018/011/R	Zmiana 6 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 6 do Załącznika VI (część ARA)	7/11/2018
Decyzja ED 2019/002/R	Zmiana 7 do Załącznika VI (część ARA) Drugie wydanie Załącznika IV (część MED)	30/01/2019
Decyzja ED 2019/005/R	Zmiana 7 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 6 do Załącznika VII (część ORA)	20/12/2019
Decyzja ED 2019/017/R	Zmiana 8 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 8 do Załącznika VI (część ARA)	31/1/2022
Decyzja ED 2020/005/R	Zmiana 9 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 9 do Załącznika VI (część ARA) Zmiana 7 do Załącznika VII (część ORA) Zmiana 1 do Załącznika VIII (część DTO)	19/3/2020
Decyzja ED 2020/018/R	Zmiana 10 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 10 do Załącznika VI (część ARA)	08/09/2021
Decyzja ED 2021/002/R	Zmiana 11 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 11 do Załącznika VI (część ARA)	03/03/2021
Decyzja ED 2022/014/R	Zmiana 12 do Załącznika I (część FCL)	30/10/2022
Decyzja ED 2023/010/R	Zmiana 12 do Załącznika VI (część ARA)	22/02/2026
Decyzja ED 2025/002/R	Zmiana 13 do Załącznika I (część FCL) Zmiana 1 do Załącznika VIII (część MED) Zmiana 13 do Załącznika VI (część ARA) Zmiana 8 do Załącznika VII (część ORA) Zmiana 2 do Załącznika VIII (część DTO)	13/05/2025

SPIS TREŚCI

UWAGA REDAKCYJNA

UWZGLĘDNIONE ZMIANY

SPIS TREŚCI

ROZPORZĄDZENIE RAMOWE

Artykuł 1 – Przedmiot

Artykuł 2 – Definicje

GM1 do Artykułu 2 Definicje

Artykuł 3 – Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich pilotom

Artykuł 3a – Środki przejściowe dotyczące protokołów ocen lekarskich stosowane zgodnie z pkt ARA.MED.330 załącznika VI (część ARA) oraz orzeczenia lekarskie wydane na ich podstawie

Artykuł 4 – Dotychczasowe krajowe licencje pilotów

Artykuł 4a – Uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów w nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów

Artykuł 4b – Szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji

Artykuł 4c – Środki przejściowe dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie

Artykuł 4d – Środki przejściowe dotyczące przywilejów wynikających z uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce jednosilnikowe

Artykuł 4e – Środki przejściowe dotyczące szkolenia, egzaminowania i kontroli umiejętności związanych z operacjami w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową

Artykuł 4f – Uprawnienia na typ VCA

Artykuł 4h – Środki przejściowe dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym

Artykuł 5

Artykuł 6 – Konwersja kwalifikacji pilota doświadczalnego

Artykuł 7 – Dotychczasowe krajowe licencje mechanika pokładowego

Artykuł 8

Artykuł 9 – Zaliczanie szkoleń rozpoczętych przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia

Artykuł 9a – Szkolenie w zakresie uprawnień na typ i dane dotyczące zgodności operacyjnej

Artykuł 10 – Zaliczanie licencji pilota uzyskanych w trakcie służby wojskowej

Artykuł 10a – Organizacje szkolące pilotów

Artykuł 10b – Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

Artykuł 10c – Centra medycyny lotniczej

Artykuł 11 – Sprawność fizyczna i psychiczna personelu pokładowego

Artykuł 11a – Kwalifikacje personelu pokładowego oraz związane z nimi zaświadczenia

Artykuł 11b – Zdolność do sprawowania nadzoru

Artykuł 11c – Środki przejściowe

Artykuł 12 – Wejście w życie i stosowanie (rozporządzenia Komisji 1178/2011)

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r.
Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r.
Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065 z dnia 27 lipca 2018 r.
Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1974 z dnia 14 grudnia 2018 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/27 z dnia 19 grudnia 2018 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/430 z dnia 18 marca 2019 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1747 z dnia 15 października 2019 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/359 z dnia 4 marca 2020 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/2193 z dnia 16 grudnia 2021 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2227 z dnia 14 grudnia 2021 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023//203 z dnia 27 października 2022 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1111 z dnia 10 kwietnia 2024 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/2076 z dnia 24 lipca 2024 r.

ZAŁĄCZNIK VIII – WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZADEKLAROWANYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (DTO) (część DTO)

DTO.GEN.100 Informacje ogólne

DTO.GEN.105 Właściwy organ

DTO.GEN.110 Zakres szkolenia

GM1 DTO.GEN.110 Zakres

DTO.GEN.115 Deklaracja

GM1 DTO.GEN.115(a) Deklaracja

GM2 DTO.GEN.115(a) Deklaracja

AMC1 DTO.GEN.115(a)(2) Deklaracja

AMC1 DTO.GEN.115(a)(5) Deklaracja

AMC1 DTO.GEN.115(c) Deklaracja

DTO.GEN.116 Powiadomienie o zmianach i zaprzestaniu prowadzenia działań szkoleniowych

DTO.GEN.135 Utrata uprawnienia do prowadzenia szkolenia

DTO.GEN.140 Dostęp

DTO.GEN.150 Niezgodności

DTO.GEN.155 Reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa

DTO.GEN.210 Wymagania dotyczące personelu

GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i) Wymagania dotyczące personelu

AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii) Wymagania dotyczące personelu

AMC1 DTO.GEN.210(a)(2) Wymagania dotyczące personelu

GM1 DTO.GEN.210(a)(2) Wymagania dotyczące personelu

GM1 DTO.GEN.210(c) Wymagania dotyczące personelu

AMC1 DTO.GEN.210(d);(e) Wymagania dotyczące personelu

GM1 DTO.GEN.210(d);(e) Wymagania dotyczące personelu

DTO.GEN.215 Wymagania dotyczące zaplecza

AMC1 DTO.GEN.215 Wymagania dotyczące zaplecza

DTO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

AMC1 DTO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

DTO.GEN.230 Program szkolenia DTO

AMC1 DTO.GEN.230 Program szkolenia DTO

DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

AMC1 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

AMC2 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

GM1 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

DTO.GEN.250 Lotniska i miejsca operacji lotniczych

AMC1 DTO.GEN.250 Lotniska i miejsca operacji lotniczych

AMC1 DTO.GEN.250(b) Lotniska i miejsca operacji lotniczych

DTO.GEN.260 Szkolenie teoretyczne

DTO.GEN.270 Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

AMC1 DTO.GEN.270(a) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

AMC1 DTO.GEN.270(b) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

AMC1 DTO.GEN.270(c) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

GM1 DTO.GEN.270(c) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA VIII

Dodatek 1 do Załącznika VIII (część DTO)

ROZPORZĄDZENIE RAMOWE

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

Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE²⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5 oraz art. 10 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 ma na celu ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Rozporządzenie to określa środki realizacji tego celu, a także pozostałych celów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (2) Piloci biorący udział w pilotowaniu określonych statków powietrznych, a także szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie lub sprawdzanie tych pilotów, muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie z tym rozporządzeniem należy certyfikować pilotów, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, po stwierdzeniu, że spełniają zasadnicze wymagania.
- (3) Podobnie należy wydawać orzeczenia lekarskie pilotom oraz certyfikować lekarzy orzeczników medycyny lotniczej odpowiedzialnych za ocenę sprawności fizycznej i psychicznej pilotów po stwierdzeniu, że spełniają oni odpowiednie zasadnicze wymagania. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 przewiduje jednak, iż lekarze medycyny ogólnej mogą – pod pewnymi warunkami oraz jeżeli zezwala na to prawo krajowe – występować w roli lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.
- (4) Personel pokładowy uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych musi spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie ze wspomnianym rozporządzeniem członkowie personelu pokładowego muszą podlegać okresowym badaniom stwierdzającym ich sprawność fizyczną i psychiczną pod kątem bezpiecznego wykonywania przydzielonych im zadań. Spełnienie tego wymagania

²⁾ Dz. U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

musi zostać wykazane w drodze badań opartych na najlepszej praktyce w zakresie medycyny lotniczej.

- (5) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 nakłada na Komisję obowiązek przyjęcia przepisów wykonawczych dotyczących ustalania warunków w zakresie wydawania orzeczeń lekarskich pilotom, a także certyfikacji osób i organizacji zaangażowanych w ich szkolenie, testowanie lub sprawdzanie, w zakresie atestacji członków personelu pokładowego oraz oceny ich sprawności fizycznej i psychicznej.
- (6) Należy określić wymagania i procedury dotyczące konwersji krajowych licencji pilotów i krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów, aby zapewnić im możliwość wykonywania zadań na ujednoliconych warunkach. Kwalifikacje pilota doświadczalnego powinny również podlegać konwersji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (7) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość uznawania licencji wydanych przez państwa trzecie, jeżeli może zostać zapewniony poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi bezpieczeństwa określonego w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008. Należy określić warunki uznawania licencji wydanych przez państwa trzecie.
- (8) Aby zapewnić możliwość uwzględnienia szkoleń rozpoczętych przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia na potrzeby uzyskania licencji pilotów, należy określić warunki uznawania ukończonych szkoleń. Należy również określić warunki uznawania licencji wojskowych.
- (9) Należy zagwarantować branży lotniczej oraz administracjom państw członkowskich wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowych ram regulacyjnych, zapewnić państwom członkowskim czas na wydanie określonych rodzajów licencji pilotów i orzeczeń lekarskich nieobjętych przez JAR, a także na uznanie – pod pewnymi warunkami – ważności wydanych licencji i orzeczeń, jak również przeprowadzonych ocen lotniczo-lekarskich, przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (10) Zgodnie z art. 69 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 uchyla się dyrektywę Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym³⁾. Środki przyjęte niniejszym rozporządzeniem uznaje się za stanowiące odpowiednie środki.
- (11) Aby zapewnić płynne przejście oraz zagwarantować wysoki, ujednolicony poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie szkolenia pilotów oraz sprawności fizycznej i psychicznej. Należy odpowiednio uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Wspólne Władze Lotnicze (JAA) do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju.
- (12) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

³⁾ Dz. U. L 373 z 31.12.1991, s. 21.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1 – Przedmiot*Rozporządzenie (UE) 2020/359*

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

Artykuł 2 - Definicje

Rozporządzenie (UE) 2024/2076

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- (1) „licencja zgodna z częścią FCL” oznacza licencję członka załogi lotniczej zgodną z wymaganiami załącznika I;
- (2) „JAR” oznacza wspólne wymagania lotnicze przyjęte przez Wspólne Władze Lotnicze, obowiązujące na dzień 30 czerwca 2009 r.;
- (3a) „samolot complex” oznacza samolot, który spełnia jedno z poniższych kryteriów:
 - (i) jego maksymalna certyfikowana masa startowa przekracza 5 700 kg;
 - (ii) jest certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu;
 - (iii) jest certyfikowany do wykonywania operacji z załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów;
 - (iv) jest wyposażony w silnik turboodrzutowy lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy;
- (3b) „śmigłowiec complex” oznacza śmigłowiec, który spełnia jedno z poniższych kryteriów:
 - (i) jego maksymalna certyfikowana masa startowa przekracza 3 175 kg;
 - (ii) jest certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
 - (iii) jest certyfikowany do wykonywania operacji z załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów;
- (5) „licencja niezgodna z JAR” oznacza licencję pilota wydaną lub uznaną – zgodnie z krajowymi przepisami – przez państwo członkowskie, które nie uzyskało rekomendacji dotyczącej wzajemnego uznawania w odniesieniu do odpowiednich JAR;
- (6) „zaliczenie” oznacza uznanie wcześniej zdobytego doświadczenia lub kwalifikacji;
- (7) „raport zaliczenia” oznacza raport, który może stanowić podstawę uznania wcześniejszego doświadczenia lub wcześniejszych kwalifikacji;
- (8) „raport konwersji” oznacza raport, który może stanowić podstawę konwersji licencji na licencję zgodną z częścią FCL;
- (8a) „wiropląt” oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny o napędzie silnikowym, który utrzymuje się w powietrzu głównie dzięki sile nośnej wytwarzanej przez maksymalnie dwa wirniki;
- (8b) „statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)” oznacza statek powietrzny o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, inny niż samolot lub wiropłat, zdolny do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą

jednostek podnoszenia i ciągu, wykorzystywanych do wytworzenia siły nośnej podczas startu i lądowania.

- (8c) „samolot SEP” oznacza samolot jednosilnikowy z załogą jednoosobową, dla którego nie jest wymagane uprawnienie na typ i którego jedyna centralna jednostka napędowa jest obsługiwana za pomocą jednego sterownika ciągu i napędzana którymkolwiek z następujących typów silników:
- (a) silnik tłokowy;
 - (b) układ silnika napędzany energią elektryczną, który, jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, może składać się z więcej niż jednego silnika elektrycznego;
 - (c) hybrydowy układ silnika składający się z silników tłokowych i elektrycznych, jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012;
- (8d) „śmigłowiec SEP” oznacza śmigłowiec jednosilnikowy z załogą jednoosobową napędzany silnikiem tłokowym;
- (11) „członek personelu pokładowego” oznacza odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi, niebędącego członkiem personelu lotniczego ani technicznego, który został wyznaczony przez operatora do wykonywania obowiązków związanych z bezpieczeństwem pasażerów i lotu w trakcie operacji lotniczych;
- (12) „załoga” oznacza załogę lotniczą oraz personel pokładowy;
- (14) „akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (ang. acceptable means of compliance, AMC)” oznaczają niewiążące normy przyjęte przez Agencję w celu przedstawienia sposobów spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i przepisach wykonawczych do niego;
- (15) „alternatywne sposoby spełnienia wymagań (ang. alternative means of compliance, AltMoC)” oznaczają sposoby alternatywne do istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań lub sposoby polegające na zastosowaniu nowych środków służących zapewnieniu zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego, w odniesieniu do których Agencja nie przyjęła żadnych powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań;
- (16) „zatwierdzona organizacja szkolenia (ang. approved training organisation, ATO)” oznacza organizację, która jest uprawniona do prowadzenia szkolenia pilotów na podstawie zatwierdzenia wydanego zgodnie z art. 10a ust. 1 akapit pierwszy;
- (17) „urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (ang. basic instrument training device, BITD)” oznacza naziemne urządzenie szkoleniowe przeznaczone do szkolenia pilotów, będące odwzorowaniem stanowiska ucznia-pilota w danej klasie samolotów, w którym mogą być wykorzystywane ekranowe panele przyrządowe i sprężynowe urządzenia sterowania lotem, oraz stanowiące platformę szkoleniową obejmującą przynajmniej proceduralne aspekty lotu według wskazań przyrządów;
- (18) „specyfikacje certyfikacyjne (ang. certification specifications, CS)” oznaczają normy techniczne przyjęte przez Agencję, w których określono środki, z których organizacja może korzystać do celów certyfikacji;

- (19) „instruktor szkolenia praktycznego” (ang. flight instructor, FI) oznacza instruktora posiadającego przywileje prowadzenia szkolenia na statkach powietrznych zgodnie z podczęścią J załącznika I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia, podczęścią FI załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395⁴⁾ lub podczęścią FI załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976⁵⁾;
- (20) „szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (ang. flight simulation training device, FSTD)” oznacza urządzenie przeznaczone do szkolenia pilotów, które:
- (a) w przypadku samolotów jest pełnym symulatorem lotu (ang. full flight simulator, FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (ang. flight training device, FTD), urządzeniem do szkolenia w zakresie procedur lotu i procedur nawigacji (ang. flight and navigation procedures trainer, FNPT) lub urządzeniem do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD);
 - (b) w przypadku śmigłowców jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD) lub urządzeniem do szkolenia w zakresie procedur lotu i procedur nawigacji (FNPT);
- (21) „kwalifikacja FSTD” oznacza poziom technicznych możliwości FSTD określony w specyfikacjach certyfikacyjnych dotyczących danego FSTD;
- (22) „główne miejsce prowadzenia działalności” organizacji oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową organizacji, w której wykonywane są główne czynności finansowe i kontrola operacyjna działań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- (22a) „ARO.RAMP” oznacza podczęść RAMP załącznika II do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych;
- (22b) „automatycznie uznawana” oznacza uznanie, bez żadnych formalności, przez wymienione w załączniku ICAO umawiające się państwo ICAO licencji załogi lotniczej wydanej przez inne umawiające się państwo zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- (22c) „załącznik ICAO” oznacza załącznik do automatycznie uznawanej licencji załogi lotniczej wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, wymieniony w pkt XIII licencji załogi lotniczej;
- (23) „przewodnik do testów kwalifikacyjnych (ang. qualification test guide, QTG)” oznacza dokument sporządzony do celów wykazania, że osiągi i właściwości użytkowe FSTD odpowiadają charakterystykom statku powietrznego, klasie samolotu lub typowi śmigłowca, które są symulowane przez to urządzenie w wyznaczonych granicach, a także że wszystkie obowiązujące wymagania zostały spełnione. QTG zawiera zarówno dane statku powietrznego, klasę samolotu lub typ śmigłowca, jak i dane FSTD wykorzystywane w procesie testów dowodowych;

⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).

- (24) „zadeklarowana organizacja szkolenia (ang. declared training organisation, DTO)” oznacza organizację, która jest uprawniona do prowadzenia szkolenia pilotów na podstawie deklaracji złożonej zgodnie z art. 10a ust. 1 akapit drugi;
- (25) „program szkolenia DTO” oznacza dokument sporządzony przez daną DTO i przedstawiający szczegółowo prowadzone przez nią kursy szkoleniowe.

GM1 do Artykułu 2 Definicje

Decyzja ED 2018/009/R

Poniżej przedstawiono listę akronimów stosowanych w niniejszych AMC/GM do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011:

(A)	aeroplane	samolot
(H)	helicopter	śmigłowiec
A/C	aircraft	statek powietrzny
ACAS	airborne collision avoidance system	pokładowy system zapobiegania kolizjom
AeMC	aero-medical centre	ośrodek medycyny lotniczej
ALARP	as low as reasonably practicable	tak nisko jak to praktycznie możliwe
AMC	acceptable means of compliance	akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań
AME	aero-medical examiner	lekarz orzecznik medycyny lotniczej
APU	auxiliary power unit	agregat pomocniczy
ARA	authority requirements for aircrew	wymagania w stosunku do władzy lotniczej w odniesieniu do załóg lotniczych
ATO	approved training organisation	zatwierdzona organizacja szkolenia
ATPL	airline transport pilot licence	licencja pilota liniowego
BITD	basic instrument training device	urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów
bpm	beats per minute	uderzenia na minutę
CAT	category	kategoria
CC	cabin crew	personel pokładowy
cm	centimetre	centymetr
CPL	commercial pilot licence	licencja pilota zawodowego
CS	certification specification	specyfikacja certyfikacyjna
CS-FSTD(A)	Certification Specifications for Aeroplane Flight Simulation Training Devices	specyfikacje certyfikacyjne dla samolotowych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu
CS-FSTD(H)	Certification Specifications for Helicopter Flight Simulation Training Devices	specyfikacje certyfikacyjne dla śmigłowcowych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu
Db	decibel	decybel
DH	decision height	wysokość decyzji
DPATO	defined point after take-off	wymagana długość startu przerwane
DPBL	defined point before landing	zdefiniowany punkt przed lądowaniem
EC	European Community	Wspólnota Europejska
ECG	electrocardiogram	elektrokardiogram
ENT	ear, nose and throat	ucho, nos i gardło
EOG	electro-oculography	elektrookulografia
ETOPS	extended-range twin-engine	operacje o wydłużonym zasięgu

	operation performance standard	wykonywane przez samoloty o dwóch jednostkach napędowych
EU	European Union	Unia Europejska
FANS	future air navigation system	system żeglugi powietrznej przyszłości
FD	flight director	układ nakazu lotu
FEV1	forced expiratory volume in 1 second	natężona objętość wydechowa pierwszosekundowa
FFS	full flight simulator	pełny symulator lotu
FMECA	failure mode, effects and criticality analysis	tryb awaryjny, analiza konsekwencji i krytyczności
FMGC	flight management and guidance computer	komputer zarządzania lotem
FMS	flight management system	system zarządzania lotem
FNPT	flight and navigation procedures trainer	urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych
FSTD	flight simulation training device	szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
FTD	flight training device	urządzenie do szkolenia lotniczego
FTE	full-time equivalent	w pełnym wymiarze godzin
ft	feet	stopy
FVC	forced vital capacity	natężona pojemność życiowa
GM	guidance material	materiały zawierające wytyczne
GPS	global positioning system	globalny system pozycyjny
HF	human factors	czynnik ludzki
Hg	mercury	rtęć
HUD/HUG S	head-up display/head-up guidance system	wskaźnik przezierny/system kierowania wyświetlany powyżej linii głowy pilota
Hz	Herz	Herc
IATA	International Air Transport Association	Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Lotniczego
ICAO	International Civil Aviation Organisation	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IGE	in ground effect	w zasięgu wpływu ziemi
ILS	instrument landing system	system lądowania według wskazań przyrządów
IOS	instructor operating station	stanowisko instruktora
IR	implementing rule	przepisy wykonawcze
IR	instrument rating	uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów
kg	kilogram	kilogram
LDP	landing decision point	punkt decyzji o lądowaniu
LVTO	low-visibility take-off	start przy małej widzialności
m	metre	metr
mm	millimetre	milimetr
OGE	out of ground effect	bez wpływu ziemi
ORA	organisation requirements for aircrew	wymagania w stosunku do organizacji szkolenia w odniesieniu do załogi lotniczej
ORO	organisation requirements for air operations	wymagania organizacyjne dla operacji lotniczych
OSD	operational suitability data	dane zgodności operacyjnej
QTG	qualification test guide	wytyczne dla testów kwalifikacyjnych

POM	proof of match	dowód zgodności
ROD	rate of descent	pionowa prędkość zniżania
RVR	runway visual range	zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej
TDP	take-off decision point	punkt decyzji przy starcie
VDR	validation data roadmap	plan danych walidacyjnych

Artykuł 3 – Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich pilotom

Rozporządzenie (UE) 2024/2076

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/723⁶⁾, piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, muszą stosować się do wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w załączniku I i w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.
2. Niezależnie od uprawnień posiadaczy licencji określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, posiadacze licencji pilota wydanych zgodnie z podczęścią B lub C załącznika I do niniejszego rozporządzenia mogą wykonywać loty, o których mowa w art. 6 ust. 4a rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązku spełnienia wszelkich dodatkowych wymagań dotyczących przewozu pasażerów lub prowadzenia operacji zarobkowych określonych w podczęściach B lub C załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3a – Środki przejściowe dotyczące protokołów ocen lekarskich stosowane zgodnie z pkt ARA.MED.330 załącznika VI (część ARA) oraz orzeczenia lekarskie wydane na ich podstawie

Rozporządzenie (UE) 2024/2076

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

⁶⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określające szczegółowe przepisy dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 (Dz.U. L 170 z 2.6.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj)

Artykuł 4 – Dotychczasowe krajowe licencje pilotów

Rozporządzenie (UE) 2024/2076

1. *[Usunięto]*
2. Licencje pilota niezgodne z JAR, w tym wszelkie towarzyszące uprawnienia, certyfikaty, upoważnienia lub kwalifikacje, wydane lub uznane przez państwo członkowskie przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL przez państwo członkowskie, które wydało daną licencję.
3. Licencje pilota niezgodne z JAR podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL oraz towarzyszące uprawnienia, upoważnienia lub certyfikaty zgodnie z:
 - (a) przepisami załącznika II; lub
 - (b) elementami określonymi w raporcie konwersji.
4. Raport konwersji:
 - (a) jest sporządzany przez państwo członkowskie, które wydało licencję pilota, w porozumieniu z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencją”);
 - (b) opisuje krajowe wymagania, na podstawie których wydano krajowe licencje pilota;
 - (c) opisuje zakres uprawnień przyznanych pilotom;
 - (d) wskazuje, które wymagania załącznika I mają zostać zaliczone;
 - (e) wskazuje wszelkie ograniczenia, które należy uwzględnić w licencjach zgodnych z częścią FCL, oraz wszelkie wymagania, które pilot musi spełnić, aby ograniczenia te zostały zniesione.
5. Raport konwersji zawiera kopie wszelkich dokumentów potwierdzających elementy określone w ust. 4 lit. a)–e), wraz z kopiami stosownych krajowych wymogów i procedur. Podczas opracowywania raportu konwersji państwa członkowskie starają się umożliwić pilotom, w największym możliwym stopniu, utrzymanie ich aktualnego zakresu zadań.
6. Niezależnie od przepisów ust. 3, uprawnienia na statki powietrzne complex o wysokich osiąгах 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.
7. Państwo członkowskie może zezwolić uczniom-pilotom, którzy odbywają szkolenia LAPL, na korzystanie z ograniczonych uprawnień bez nadzoru, zanim spełnią oni wszystkie wymogi konieczne do wydania licencji LAPL, na następujących warunkach:
 - (a) zakres uprawnień jest oparty na ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzanej przez państwo członkowskie, z uwzględnieniem zakresu

niezbędnych szkoleń, które pilot musi odbyć w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu kompetencji;

- (b) uprawnienia są ograniczone do:
 - (i) całego lub części terytorium państwa członkowskiego udzielającego zezwolenia;
 - (ii) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim udzielającym zezwolenia;
 - (iii) samoloty SEP i śmigłowce SEP, o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 2 000 kg;
 - (c) za szkolenia odbyte w ramach zezwolenia posiadacz takiego zezwolenia, który występuje o wydanie licencji LAPL, otrzymuje zaliczenia za szkolenia, które to zaliczenia są określane przez państwo członkowskie na podstawie rekomendacji ATO lub DTO;
 - (d) co trzy lata państwo członkowskie przedkłada Komisji i Agencji okresowe sprawozdania i oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa;
 - (e) państwa członkowskie monitorują wykorzystanie zezwoleń wydanych na mocy niniejszego ustępu w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i podejmują stosowne działania w wypadku stwierdzenia podwyższonego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa lub jakichkolwiek zagrożeń bezpieczeństwa.
8. Do dnia 8 września 2021 r. państwo członkowskie może wydawać pilotom zezwolenia z określonymi ograniczonymi uprawnieniami do pilotowania samolotów według wskazań przyrządów, zanim spełnią oni wszystkie wymagania konieczne do wydania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z zastrzeżeniem następujących warunków:
- (a) państwo członkowskie może wydawać takie zezwolenia tylko wtedy, gdy jest to uzasadnione szczególną lokalną potrzebą, która nie może zostać spełniona w oparciu o uprawnienia wydane na podstawie niniejszego rozporządzenia;
 - (b) zakres uprawnień przyznanych w ramach zezwolenia jest oparty na ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzanej przez państwo członkowskie, z uwzględnieniem zakresu niezbędnych szkoleń, które pilot musi odbyć w celu uzyskania odpowiedniego poziomu kompetencji;
 - (c) uprawnienia przyznane w ramach zezwolenia są ograniczone do przestrzeni powietrznej danego państwa członkowskiego lub jej części;
 - (d) zezwolenie wydaje się kandydatom, którzy ukończyli odpowiednie szkolenie prowadzone przez wykwalifikowanych instruktorów i którzy wykazali się wymaganymi kompetencjami przed wykwalifikowanym egzaminatorem, zgodnie z ustaleniami danego państwa członkowskiego;
 - (e) państwo członkowskie przekazuje Komisji, EASA i pozostałym państwom członkowskim szczegółowe informacje na temat przedmiotowego zezwolenia, wraz z uzasadnieniem i oceną ryzyka w zakresie bezpieczeństwa;

- (f) państwo członkowskie monitoruje działania związane z zezwoleniem w celu zapewnienia możliwego do zaakceptowania poziomu bezpieczeństwa oraz podejmuje stosowne działania w przypadku stwierdzenia podwyższonego ryzyka lub jakichkolwiek zagrożeń bezpieczeństwa;
 - (g) państwo członkowskie dokonuje przeglądu kwestii bezpieczeństwa związanych z realizacją zezwolenia oraz do dnia 8 kwietnia 2017 r. przedstawia Komisji sprawozdanie na ten temat.
9. W przypadku licencji wydanych przed dniem 19 sierpnia 2018 r. państwa członkowskie muszą spełnić wymogi określone w ARA.FCL.200 lit. a) akapit drugi zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1065⁷ najpóźniej do dnia 31 grudnia 2022 r.

Artykuł 4a – Uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów w nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów

Rozporządzenie (UE) 2016/539

1. Piloci mogą wykonywać loty zgodnie z procedurami nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów („PBN”), jedynie w przypadku gdy uzyskali uprawnienia PBN wpisane do ich uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów („IR”).
2. Pilot uzyskuje uprawnienia PBN, jeżeli spełnia wszystkie poniższe wymogi:
 - (a) pilot ukończył z wynikiem pozytywnym kurs wiedzy teoretycznej obejmujący PBN, zgodnie z FCL.615 załącznika I (część FCL);
 - (b) pilot ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie lotnicze, z uwzględnieniem PBN, zgodnie z FCL.615 załącznika I (część FCL);
 - (c) pilot zdał egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 7 do załącznika I (część FCL) bądź egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do załącznika I (część FCL).
3. Wymogi określone w ust. 2 lit. a) i b) uznaje się za spełnione, jeżeli właściwy organ uzna, że kompetencje nabyte w wyniku szkolenia lub dzięki znajomości operacji PBN są równoważne kompetencjom nabytym w wyniku kursów, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b), a pilot wykaże takie kompetencje w stopniu zadowalającym egzaminatora w trakcie kontroli umiejętności lub egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2 lit. c).
4. Zapis udanego wykazania kompetencji w zakresie PBN, po zakończeniu egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności, o których mowa w ust. 2 lit. c), musi być umieszczony w książce lotów pilota lub równoważnym dokumencie oraz podpisany przez egzaminatora, który przeprowadził egzamin lub kontrolę.
5. Piloci z uprawnieniami IR nieposiadający uprawnień PBN mogą do dnia 25 sierpnia 2020 r. wykonywać loty jedynie na trasach i dla podejść, które nie wymagają uprawnień PBN, a do wznowienia ich uprawnień IR nie są potrzebne żadne wpisy

⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065 z dnia 27 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do automatycznego uznawania unijnych licencji załogi lotniczej oraz szkolenia w zakresie startu i lądowania (Dz.U. L 192 z 30.7.2018, s. 31).

dotyczące PBN; po tym terminie uprawnienia PBN będą wymagane dla wszystkich uprawnień IR.

Artykuł 4b – Szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji

Rozporządzenie (UE) 2018/1974

1. Szkolenie z zakresu zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji powinno stać się obowiązkową częścią szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej (MPL), zintegrowanego szkolenia pilotów w dziedzinie transportu lotniczego na samoloty (ATP(A)), szkolenia na licencję pilota zawodowego na samoloty (CPL(A)) oraz szkolenia w zakresie uprawnień na klasę lub typ samolotu na:
 - (a) samoloty z załogą jednoosobową eksploatowane w operacjach w załodze wieloosobowej;
 - (b) samoloty complex o przeciętnych osiągnięciach z załogą jednoosobową;
 - (c) samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową; lub
 - (d) samoloty z załogą wieloosobową;zgodnie z załącznikiem I (część FCL).
2. W przypadku szkoleń, o których mowa w ust. 1, rozpoczętych przed dniem 20 grudnia 2019 r. w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji nie jest obowiązkowe, pod warunkiem że:
 - (a) szkolenie na CPL(A), ATP(A) lub MPL jest realizowane zgodnie z pozostałymi wymogami załącznika I (część FCL), a egzamin praktyczny zostanie przeprowadzony zgodnie z pkt FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) lub FCL.415.A (MPL) załącznika I (część FCL) i najpóźniej do dnia 20 grudnia 2021 r.; lub
 - (b) szkolenie w zakresie uprawnień na typ jest realizowane zgodnie z pozostałymi wymogami załącznika I (część FCL), a egzamin praktyczny zostanie przeprowadzony zgodnie z akapitem drugim lit. c) FCL.725 załącznika I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia i najpóźniej do dnia 20 grudnia 2021 r.

Do celów ust. 1 właściwy organ może, na podstawie własnej oceny i zalecenia zatwierdzonego ośrodka szkolenia, uznawać wszelkie szkolenia z zakresu zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji ukończone przed dniem 20 grudnia 2019 r. zgodnie z krajowymi wymogami w zakresie szkolenia.

Artykuł 4c - Środki przejściowe dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie

Rozporządzenie (UE) 2021/2227

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

Artykuł 4d - Środki przejściowe dotyczące przywilejów wynikających z uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce jednosilnikowe

Rozporządzenie (UE) 2021/2227

Nie naruszając przepisów pkt FCL.630.H załącznika I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia, zastosowanie mają wszystkie poniższe kryteria:

1. Uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce (IR(H)) wydane zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia przed dniem 30 października 2022 r. uznaje się za uprawnienia IR(H) zarówno na śmigłowce jednosilnikowe, jak i wielosilnikowe, i przy ponownym wydaniu licencji pilota śmigłowca ze względów administracyjnych wydaje się je ponownie jako takie uprawnienie IR(H).
2. Kandydat, który przed dniem 30 października 2022 r. rozpoczął szkolenie IR(H) na śmigłowce jednosilnikowe lub wielosilnikowe, ma prawo ukończyć to szkolenie i w takim przypadku uzyskuje uprawnienie IR(H) zarówno na śmigłowce jednosilnikowe, jak i wielosilnikowe.

Artykuł 4e - Środki przejściowe dotyczące szkolenia, egzaminowania i kontroli umiejętności związanych z operacjami w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową

Rozporządzenie (UE) 2021/2227

1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyznaniu przywilejów dotyczących prowadzenia konkretnych szkoleń, egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w operacjach w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową wnioskodawcom, którzy spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - (a) posiadają, stosownie do przypadku, certyfikat instruktora lub certyfikat egzaminatora wydany zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia, w tym przywileje dotyczące prowadzenia szkolenia lub egzaminowania, stosownie do przypadku, na odpowiednim typie śmigłowca;
 - (b) ukończyli szkolenie określone w części FCL pkt FCL.735.H;
 - (c) mają według właściwego organu tego państwa członkowskiego wystarczające doświadczenie w operacjach w załodze wieloosobowej na śmigłowcach.
2. Przywileje wydane zgodnie z ust. 1 zachowują ważność do dnia 30 października 2025 r. W celu przedłużenia przywilejów kandydat musi spełnić wymagania dotyczące doświadczenia w zakresie przywilejów instruktora i egzaminatora, w związku z operacjami w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową, jak określono w części FCL.

Artykuł 4f - Uprawnienia na typ VCA

Rozporządzenie (UE) 2024/1111

1. Kandydaci posiadający licencję pilota zawodowego na samoloty (CPL(A)) lub śmigłowce (CPL(H)) zgodnie z załącznikiem I (część FCL) mają prawo uzyskania uprawnienia na typ VCA i korzystania z przywilejów wynikających z takiego uprawnienia na typ, pod warunkiem przestrzegania:
 - (a) warunków wstępnych określonych w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (b) podczęści H sekcja 1 załącznika I (część FCL) oraz przepisów niniejszego artykułu.
2. Egzamin z wiedzy teoretycznej ma formę pisemną, przy czym liczba pytań wielokrotnego wyboru zależy od stopnia złożoności statku powietrznego.
3. Szkolenie w zakresie uprawnienia na typ, egzaminy praktyczne i kontrole umiejętności dotyczące statków powietrznych, o których mowa w ust. 1:
 - (a) spełniają wymagania określone w następujących sekcjach dodatku 9 do załącznika I (część FCL):

- (i) w sekcji A;
 - (ii) w sekcjach B, C lub D, zgodnie, o ile nie określono inaczej, z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012; oraz
 - (b) obejmują, na warunkach i w zakresie określonym w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, dodatkowe szkolenie i egzaminowanie w celu umożliwienia kandydatom uzyskania kompetencji do pilotowania odpowiednich VCA.
4. Na zasadzie odstępstwa od powyższych ustępów kandydatom posiadającym licencję CPL(A) lub CPL(H), uczestniczącym w próbach w locie dotyczących określonego typu VCA, wydaje się uprawnienie na typ tego statku powietrznego, jeżeli:
- (a) spełniają warunki lotu w odniesieniu do pełnienia funkcji pilota doświadczalnego odpowiedniego typu VCA, ustanowione zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (b) wykonali albo 50 godzin całkowitego czasu lotu, albo 10 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy w ramach prób w locie na odpowiednim typie VCA;
 - (c) spełniają warunki wstępne, o których mowa w ust. 1 lit. a).
5. Okres ważności uprawnień na typ wydanych zgodnie z niniejszym artykułem wynosi 1 rok. Posiadacze tych uprawnień wykonują wszystkie następujące czynności:
- (a) w celu przedłużenia uprawnienia na typ:
 - (i) w okresie ważności uprawnienia wykonują co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota odpowiedniego typu VCA;
 - (ii) w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających wygaśnięcie uprawnienia oraz w odpowiednim typie VCA lub na urządzeniu FSTD odpowiadającym temu statkowi powietrznemu zaliczają kontrolę umiejętności zgodnie z ust. 3, której czas trwania można zaliczyć na poczet czasu lotu określonego w lit. a) ppkt (i). Jeżeli kandydat zdecyduje się zaliczyć kontrolę umiejętności wcześniej niż w ciągu tych 3 miesięcy, nowy okres ważności rozpoczyna się od daty kontroli umiejętności;
 - (b) w celu wznowienia uprawnienia na typ spełniają wymogi określone w pkt FCL.740 lit. b) załącznika I (część FCL).
6. Posiadacze licencji i uprawnienia na typ, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni do pilotowania odpowiednich VCA według wskazań przyrządów, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe warunki:
- (a) posiadają, w zależności od przypadku, uprawnienia IR(A) lub IR(H);
 - (b) zaliczyli w odpowiednim typie VCA egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności, w zależności od przypadku, zgodnie z ust. 3, obejmujące zakres szkolenia istotny dla wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

7. Niezależnie od pkt FCL.900 lit. b) załącznika I (część FCL), kandydatom posiadającym uprawnienie instruktorskie zgodnie z załącznikiem I (część FCL) umożliwiające prowadzenie szkolenia na typ samolotu lub śmigłowca przyznaje się prawo do prowadzenia szkolenia w zakresie uprawnień na typ określonych w ust. 1, pod warunkiem że:
- (a) posiadają uprawnienie na typ zgodnie z ust. 1 dotyczące odpowiedniego typu VCA;
 - (b) o ile nie określono inaczej w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, w okresie 12 miesięcy przed złożeniem wniosku wykonali co najmniej 30 odcinków trasy, wraz ze startami i lądowaniami, w charakterze pilota dowódcy w odpowiednim typie VCA, z czego 15 odcinków trasy można wykonać w FSTD odpowiadającym temu typowi VCA;
 - (c) ukończyli w ATO szkolenie teoretyczne i praktyczne rozszerzające przywileje instruktora na dany typ VCA, obejmujące obowiązkowe elementy szkolenia określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (d) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 załącznika I (część FCL).
- Na zasadzie odstępstwa od lit. b), c) i d) kandydatom posiadającym uprawnienie TRI(A) lub uprawnienie TRI(H), którym wydano uprawnienie na typ VCA zgodnie z ust. 4, przyznaje się rozszerzenie przysługujących im przywilejów TRI na dany typ VCA.
8. Posiadaczom przywilejów instruktora, o których mowa w ust. 7, przyznaje się przedłużenie lub wznowienie tych przywilejów, stosownie do przypadku, jeżeli spełniają odpowiednie wymogi dotyczące przedłużenia lub wznowienia określone w podczęści J załącznika I (część FCL), mające zastosowanie do posiadanego certyfikatu instruktora, i wykonali dodatkowo jedno z następujących działań:
- (a) ukończyli w ATO instruktorskie szkolenie odświeżające poświęcone przywilejom określonym w ust. 7;
 - (b) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 załącznika I (część FCL) w odpowiednim typie VCA określonym w ust. 1 lub w FSTD odpowiadającym temu typowi.
9. Niezależnie od pkt FCL.1000 lit. b) załącznika I (część FCL), kandydatom posiadającym upoważnienia egzaminatora zgodnie z załącznikiem I (część FCL), umożliwiające występowanie w roli egzaminatora w odniesieniu do uprawnień na typ samolotu lub śmigłowca, przyznaje się przywileje do przeprowadzania egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności na typ VCA określony w ust. 1, pod warunkiem że posiadają przywileje instruktora, zgodnie z ust. 7, na odpowiedni typ VCA i wykonają wszystkie poniższe działania w odpowiednim typie VCA lub w urządzeniu FSTD odpowiadającym temu typowi:
- (a) ukończą kurs standaryzacyjny na egzaminatora zgodnie z pkt FCL.1015 załącznika I (część FCL), w tym przeprowadzą co najmniej jeden egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności;
 - (b) zaliczą odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1020 załącznika I (część FCL).

10. Posiadaczom przywilejów egzaminatora, o których mowa w ust. 9, przyznaje się przedłużenie lub wznowienie tych przywilejów, stosownie do przypadku, jeżeli spełniają wymogi określone w odpowiednich częściach pkt FCL.1025 załącznika I (część FCL) i wykonali dodatkowo jedno z następujących działań:
- (a) ukończyli szkolenie odświeżające dla egzaminatorów, zgodnie z pkt FCL.1025 lit. b) ust. 2 załącznika I (część FCL), poświęcone przywilejom określonym w ust. 9;
 - (b) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1020 załącznika I (część FCL) w odpowiednim typie VCA lub w FSTD odpowiadającym temu typowi.

Artykuł 4h - Środki przejściowe dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym

Rozporządzenie (UE) 2024/2076

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

- (a) właściwy organ ponownie wydał ich uprawnienie do wykonywania lotów w terenie górzystym bez daty wygaśnięcia;
- (b) spełniają wymogi pkt FCL.815 lit. d) załącznika I, chyba że w ciągu poprzednich dwóch lat przedłużyli swoje uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym zgodnie z pkt FCL.815 lit. e) załącznika I mającym zastosowanie do dnia 12 sierpnia 2024 r.

Artykuł 5

Rozporządzenie (UE) 2019/1747

[Usunięty]

Artykuł 6 – Konwersja kwalifikacji pilota doświadczalnego

Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011

1. Kwalifikacje pilota doświadczalnego posiadane przez pilotów, którzy przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia przeprowadzali próby w locie kategorii 1 i 2 określone w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003⁸, bądź prowadzili szkolenie dla pilotów doświadczalnych, podlegają konwersji na uprawnienia pilota doświadczalnego zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, na uprawnienia instruktora szkolenia pilotów doświadczalnych przez państwo członkowskie, które nadało te krajowe kwalifikacje pilota doświadczalnego.

⁸) Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6.

2. Przedmiotowa konwersja odbywa się zgodnie z elementami ustalonymi w raporcie konwersji spełniającym wymogi określone w art. 4 ust. 4 i 5.

Artykuł 7 – Dotychczasowe krajowe licencje mechanika pokładowego

Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011

1. Posiadacze licencji mechanika pokładowego wydanych zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pragnący dokonać ich konwersji na licencje zgodne z częścią FCL, zwracają się z wnioskiem do państwa członkowskiego, które wydało ich licencje.
2. Licencje mechanika pokładowego podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL zgodnie z raportem konwersji spełniającym wymogi określone w art. 4 ust. 4 i 5.
3. W przypadku ubiegania się o wydanie licencji pilota liniowego (ATPL – Airline Transport Pilot Licence) muszą zostać spełnione wymogi dotyczące zaliczania określone w FCL.510.A lit. c) pkt 2 w załączniku I.

Artykuł 8

Rozporządzenie (UE) 2020/723

[Usunięty przez rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/723]

Artykuł 9 – Zaliczanie szkoleń rozpoczętych przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia

Rozporządzenie (UE) 2019/1747

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.
2. Szkolenia rozpoczęte przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej są zaliczane na potrzeby wydania licencji zgodnych z częścią FCL na podstawie raportu zaliczenia sporządzonego przez państwo członkowskie w porozumieniu z Agencją.
3. Raport zaliczenia opisuje zakres szkolenia, wskazuje, jakie wymagania licencji zgodnych z częścią FCL są zaliczane oraz, w stosownych przypadkach, jakie wymagania muszą spełnić osoby wnioskujące o wydanie licencji zgodnych z częścią FCL. Raport zawiera kopie wszystkich dokumentów potwierdzających zakres szkolenia oraz krajowych regulacji i procedur, zgodnie z którymi rozpoczęto szkolenie.

Artykuł 9a – Szkolenie w zakresie uprawnień na typ i dane dotyczące zgodności operacyjnej

Rozporządzenie (UE) nr 70/2014

1. W przypadku występujących w załącznikach do niniejszego rozporządzenia odesłań do danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, w sytuacji gdy dane te nie są dostępne w odniesieniu do danego typu statku powietrznego, wnioskujący o udział w szkoleniu w zakresie uprawnień na typ ma obowiązek spełnić wyłącznie wymagania określone w załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
2. W szkoleniach w zakresie uprawnień na typ zatwierdzonych przed zatwierdzeniem minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota, zawartego w danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do danego typu statku powietrznego ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, uwzględnia się obowiązkowe elementy szkolenia w terminie nie późniejszym niż dzień 18 grudnia 2017 r. lub w ciągu dwóch lat od daty zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

Artykuł 10 – Zaliczanie licencji pilota uzyskanych w trakcie służby wojskowej

Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011

1. Aby otrzymać licencje zgodne z częścią FCL, posiadacze licencji członka załogi w lotnictwie wojskowym zwracają się z wnioskiem do państwa członkowskiego, w którym odbywali służbę.
2. Wiedzę, doświadczenie i umiejętności zdobyte w trakcie służby wojskowej zalicza się na poczet stosownych wymagań załącznika I zgodnie z elementami raportu zaliczenia ustalonymi przez państwo członkowskie w porozumieniu z Agencją.
3. Raport zaliczenia:
 - (a) opisuje krajowe wymagania, na podstawie których wydano wojskowe licencje, uprawnienia, certyfikaty, upoważnienia lub kwalifikacje;
 - (b) opisuje zakres uprawnień przyznanych pilotom;
 - (c) wskazuje, które wymagania załącznika I mają zostać zaliczone;
 - (d) wskazuje wszelkie ograniczenia, które należy uwzględnić w licencjach zgodnych z częścią FCL, oraz wszelkie wymagania, które muszą spełnić piloci, aby ograniczenia te zostały zniesione;
 - (e) zawiera kopie wszelkich dokumentów potwierdzających powyższe elementy, wraz z kopiami stosownych krajowych wymogów i procedur.

Artykuł 10a – Organizacje szkolące pilotów

Rozporządzenie (UE) 2021/2227

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.

2. *[usunięto]*
3. *[usunięto]*
4. *[usunięto]*
5. Organizacje szkolące pilotów muszą zapewnić, aby najpóźniej do dnia 25 sierpnia 2020 r. prowadzony przez nie kurs szkoleniowy w zakresie IR obejmował szkolenie konieczne do uzyskania uprawnień PBN zgodnie z wymogami określonymi w załączniku I (część FCL).
6. Do dnia 30 października 2023 r. organizacje szkolące pilotów, które prowadzą szkolenia IR(H), dostosowują swój program szkolenia tak, aby był zgodny z załącznikiem I.

Artykuł 10b – Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu

Rozporządzenie (UE) 2019/1747

1. Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD) wykorzystywane do szkolenia, testowania lub sprawdzania pilotów, z wyjątkiem rozwojowych urządzeń szkoleniowych wykorzystywanych do szkolenia pilotów doświadczalnych, muszą spełniać wymagania techniczne i być zgodne z procedurami administracyjnymi określonymi w załącznikach VI i VII oraz podlegają procesowi kwalifikacji.

Artykuł 10c – Centra medycyny lotniczej*Rozporządzenie (UE) 2019/1747*

1. Centra medycyny lotniczej muszą spełniać wymagania techniczne i przestrzegać procedur administracyjnych określonych w załącznikach VI i VII oraz podlegają certyfikacji.

Artykuł 11 – Sprawność fizyczna i psychiczna personelu pokładowego*Rozporządzenie (UE) 2019/1747*

1. Członkowie personelu pokładowego uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą spełniać wymagania techniczne i wymogi procedur administracyjnych określone w załączniku IV.

Artykuł 11a – Kwalifikacje personelu pokładowego oraz związane z nimi zaświadczenia*Rozporządzenie (UE) 2019/1747*

1. Członkowie personelu pokładowego uczestniczący w zarobkowym użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą spełniać określone warunki oraz posiadać odpowiednie zaświadczenie zgodnie z wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi określonymi w załącznikach V i VI.
2. *[usunięto]*
3. *[usunięto]*
4. W dniu wejścia niniejszego rozporządzenia do stosowania członkowie personelu pokładowego uczestniczący w zarobkowym użytkowaniu śmigłowców:
 - (a) uznawani są za spełniających wymogi szkolenia wstępnego z załącznika V, jeżeli spełniają oni wymogi w zakresie szkolenia, sprawdzania i bieżącej praktyki zawarte w stosownych przepisach JAR, dotyczących lotniczych przewozów zarobkowych z wykorzystaniem śmigłowców; lub
 - (b) jeżeli nie spełniają oni stosownych wymagań w zakresie szkolenia, sprawdzania i bieżącej praktyki zawartych w przepisach JAR, dotyczących lotniczych przewozów zarobkowych z wykorzystaniem śmigłowców, przed uznaniem ich za spełniających wymogi niniejszego rozporządzenia muszą przejść wszystkie stosowne szkolenia i sprawdzenia wymagane w operacjach śmigłowców, z wyjątkiem szkolenia wstępnego; lub
 - (c) jeżeli nie uczestniczyli oni w zarobkowym użytkowaniu śmigłowców przez okres dłuższy niż 5 lat, przed uznaniem ich za spełniających wymogi niniejszego rozporządzenia muszą przejść szkolenie wstępne i zdać stosowny egzamin zgodnie z wymogami załącznika V.

5. Nie naruszając przepisów art. 2, świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodne ze wzorem określonym w załączniku VI wydawane są wszystkim członkom personelu pokładowego uczestniczącym w zarobkowym użytkowaniu śmigłowców najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2013 r.

Artykuł 11b – Zdolność do sprawowania nadzoru

Rozporządzenie (UE) 290/2012

1. Państwa członkowskie muszą wyznaczyć przynajmniej jeden podmiot jako właściwy organ, który w granicach tego państwa członkowskiego posiada niezbędne uprawnienia oraz obowiązki w zakresie certyfikacji osób i organizacji objętych rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz nadzoru nad nimi.
2. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczy jako właściwy organ więcej niż jeden podmiot:
 - (a) zostają wyraźnie określone obszary kompetencji każdego z tych właściwych organów poprzez wyznaczenie zakresu obowiązków i geograficznego zasięgu działania;
 - (b) ustanawia się zasady koordynacji między tymi organami, tak aby w granicach kompetencji poszczególnych organów zapewnić skuteczny nadzór nad wszystkimi organizacjami i osobami objętymi rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi.
3. Państwa członkowskie muszą dopilnować, aby właściwe organy dysponowały niezbędnymi środkami, pozwalającymi im zapewnić nadzór nad wszystkimi osobami i organizacjami objętymi ich programem nadzoru, w tym wystarczającymi zasobami, które pozwolą im wypełniać obowiązki nakładane przez niniejsze rozporządzenie.
4. Państwa członkowskie muszą dopilnować, aby pracownicy właściwych organów nie prowadzili działań w zakresie nadzoru tam, gdzie istnieją dowody na to, iż działania te mogłyby bezpośrednio lub pośrednio doprowadzić do konfliktu interesów, w szczególności w związku z występowaniem więzi rodzinnych lub interesu finansowego.
5. Pracownicy upoważnieni przez właściwy organ do realizacji zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru są uprawnieni do wykonywania przynajmniej następujących zadań:
 - (a) badanie rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów istotnych z punktu widzenia realizacji zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru;
 - (b) kopiowanie lub pobieranie wyciągów z tych rejestrów, danych, procedur i pozostałych materiałów;
 - (c) żądanie ustnych wyjaśnień na miejscu;
 - (d) wchodzenie na teren stosownych obiektów, miejsc wykonywania operacji lotniczych lub środków transportu;
 - (e) prowadzenie audytów, dochodzeń, ocen, inspekcji, w tym kontroli na płycie i niezapowiedzianych inspekcji; oraz

- (f) w stosownych przypadkach – podejmowanie lub inicjowanie środków egzekucyjnych.
6. Zadania, o których mowa w ust. 5, wykonywane są zgodnie z przepisami prawa właściwego państwa członkowskiego.

Artykuł 11c – Środki przejściowe

Rozporządzenie (UE) 2020/359

Państwa członkowskie:

- (a) najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2021 r. przekazują EASA wszelkie rejestry dotyczące nadzoru nad organizacjami, które prowadzą szkolenia w zakresie licencji pilota zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/395 i rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/1976, w odniesieniu do których EASA jest właściwym organem zgodnie z art. 78 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁹⁾;
- (b) w porozumieniu z EASA zamykają procesy certyfikacji rozpoczęte przed dniem 8 kwietnia 2020 r. oraz wydają odnośne certyfikaty, po czym EASA przejmuje wszystkie obowiązki właściwego organu w odniesieniu do tych certyfikowanych organizacji.

Artykuł 12 – Wejście w życie i stosowanie (rozporządzenia Komisji nr 1178/2011)

Rozporządzenie (UE) 2020/2193

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2012 r.

2. *[usunięto]*

3. *[usunięto]*

4. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 20 czerwca 2022 r. przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do pilotów posiadających licencję i towarzyszące jej orzeczenie lekarskie wydane przez państwo trzecie i uczestniczących w niezarobkowej eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139. Państwa członkowskie podają te decyzje do wiadomości publicznej.

5. *[usunięto]*

⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

6. *[usunięto]*
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.
8. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, pkt FCL.315.A lit. a) zdanie drugie, pkt FCL.410.A, oraz pkt FCL.725.A lit. c) załącznika I (część FCL) stosuje się od dnia 20 grudnia 2019 r.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r.

Rozporządzenie (UE) 2015/445

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2012 r.
2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 akapit drugi, państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu następujących przepisów:
 - (a) załączniki V–VII – do dnia 8 kwietnia 2013 r.;
 - (b) pkt ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 załącznika VII dotyczącego posiadaczy certyfikatów kwalifikacji FSTD, niebędących zatwierdzoną organizacją szkolenia i nieposiadających certyfikatu przewoźnika lotniczego – do dnia 8 kwietnia 2014 r.;
 - (c) załączniki VI i VII dotyczące zatwierdzonych organizacji szkolenia oraz centrów medycyny lotniczej niezgodnych z JAR – do dnia 8 kwietnia 2014 r.;
 - (d) pkt CC.GEN.030 załącznika V – do dnia 8 kwietnia 2015 r.;
 - (e) załącznik V dotyczący członków personelu pokładowego uczestniczących w zarobkowym użytkowaniu śmigłowców – do dnia 8 kwietnia 2015 r.;
 - (f) załączniki VI i VII dotyczące organizacji szkolenia prowadzących szkolenia jedynie w zakresie licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota turystycznego, licencji pilota balonowego lub licencji pilota szybowców – do dnia 8 kwietnia 2015 r.;
3. W przypadku gdy państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 2, musi powiadomić o tym Komisję i Agencję. We wspomnianym powiadomieniu musi określić długość okresu korzystania z tych przepisów oraz uzasadnienie dla tego rodzaju odstępstwa, jak również program wdrożenia obejmujący planowane działania i odpowiednie ramy czasowe.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.

Rozporządzenie (UE) 70/2014

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

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r.*Rozporządzenie (UE) 245/2014*

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

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r.*Rozporządzenie (UE) 2015/445*

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

Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r.*Rozporządzenie (UE) 2016/539*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2016 r.

Art. 1 pkt 1, 2 i 4 stosuje się jednak od dnia 25 sierpnia 2018 r., z wyjątkiem pkt 1 lit. g) załącznika, który stosuje się od dnia 8 kwietnia 2016 r.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1065 z dnia 27 lipca 2018 r.*Rozporządzenie (UE) 2018/1065*

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

Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1119 z dnia 31 lipca 2018 r.*Rozporządzenie (UE) 2018/1119*

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

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1974
z dnia 14 grudnia 2018 r.

Rozporządzenie (UE) 2018/1974

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

Jednakże:

- a) art. 1 ust. 1 stosuje się od dnia 20 grudnia 2019 r.;
- b) art. 1 ust. 4 stosuje się od dnia 20 grudnia 2019 r.;
- c) niezależnie od lit. b) powyżej, pkt 2, 4, 5 i 12 załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 31 stycznia 2022 r.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/27
z dnia 19 grudnia 2018 r.

Rozporządzenie (UE) 2019/27

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

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/430
z dnia 18 marca 2019 r.

Rozporządzenie (UE) 2019/430

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

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1747
z dnia 15 października 2019 r.

Rozporządzenie (UE) 2019/1747

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.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/359
z dnia 4 marca 2020 r.

Rozporządzenie (UE) 2020/359

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

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/2193
z dnia 16 grudnia 2020 r.

Rozporządzenie (UE) 2020/2193

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

Załącznik I pkt 1 lit. r) i załącznik II pkt 1 lit. a) stosuje się od dnia 8 września 2021 r., a załącznik I pkt 1 lit. p) stosuje się od dnia 31 stycznia 2022 r.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2227
z dnia 14 grudnia 2021 r.

Rozporządzenie (UE) 2021/2227

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 30 października 2022 r. Jednak art. 1 pkt 1 stosuje się od dnia wejścia w życie.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/203
z dnia 27 października 2022 r.

Rozporządzenie (UE) 2023/203

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 22 lutego 2026 r.

Natomiast w odniesieniu do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w ramach EGNOS podlegającej rozporządzeniu wykonawczemu (UE) 2017/373 niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2026 r.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1111
z dnia 10 kwietnia 2024 r.

Rozporządzenie (UE) 2024/1111

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2025 r.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/2076
z dnia 24 lipca 2024 r.

Rozporządzenie (UE) 2024/2076

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

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

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

Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący
José Manuel BARROSO

ZAŁĄCZNIK VIII

WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZADEKLAROWANYCH ORGANIZACJI SZKOLENIA (DTO)

(CZĘŚĆ DTO)

DTO.GEN.100 Informacje ogólne

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

Zgodnie z art. 10a ust. 1 akapit drugi w niniejszym załączniku (część DTO) określono wymagania mające zastosowanie do organizacji szkolących pilotów, które na podstawie deklaracji złożonej zgodnie z pkt DTO.GEN.115 prowadzą szkolenia, o których mowa w pkt DTO.GEN.110.

DTO.GEN.105 Właściwy organ

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

Do celów niniejszego załącznika (część DTO) właściwym organem w odniesieniu do DTO jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, na którego terytorium DTO ma główne miejsce prowadzenia działalności.

DTO.GEN.110 Zakres szkolenia

Rozporządzenie (UE) 2020/359

- (a) DTO jest uprawniona, pod warunkiem złożenia przez nią deklaracji zgodnie z pkt DTO.GEN.115, do prowadzenia następujących szkoleń:
 - (1) w odniesieniu do samolotów:
 - (a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania LAPL(A) i PPL(A);
 - (b) szkolenie w locie na potrzeby uzyskania LAPL(A) i PPL(A);
 - (c) szkolenie na uprawnienie na klasę SEP(lądowych), SEP(wodnych) i TMG;
 - (d) szkolenie na dodatkowe uprawnienia: do wykonywania lotów nocnych, akrobacji, lotów w terenie górzystym, do holowania szybowców i banerów;
 - (2) w odniesieniu do śmigłowców:
 - (a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania LAPL(H) i PPL(H);
 - (b) szkolenie w locie na potrzeby uzyskania LAPL(H), PPL(H);

- (c) szkolenie na uprawnienie na typ śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej certyfikowanej konfiguracji miejsc nieprzekraczającej pięciu miejsc;
 - (d) szkolenie na uprawnienie do wykonywania lotów nocnych;
- (3) w odniesieniu do szybowców, zgodnie z wymogami załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976:
 - (a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania SPL;
 - (b) szkolenie w locie na potrzeby uzyskania SPL;
 - (c) szkolenie na potrzeby rozszerzenia przywilejów na szybowce lub motoszybowce turystyczne zgodnie z pkt SFCL.150;
 - (d) szkolenie w zakresie dodatkowych metod startu zgodnie z pkt SFCL.155;
 - (e) szkolenie na dodatkowe uprawnienia i przywileje: podstawowe i zaawansowane uprawnienia akrobacyjne, uprawnienie do holowania szybowców i banerów, uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na motoszybowcach turystycznych oraz przywileje dotyczące wykonywania lotów chmurowych na szybowcach;
 - (f) szkolenie na uprawnienia instruktorskie do szkolenia praktycznego na szybowce (FI(S));
 - (g) szkolenie odświeżające dla instruktorów FI(S);
- (4) w odniesieniu do balonów, zgodnie z wymogami załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976:
 - (a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania BPL;
 - (b) szkolenie w locie na potrzeby uzyskania BPL;
 - (c) szkolenie na potrzeby uzyskania rozszerzenia na inną klasę lub grupę zgodnie z pkt BFCL.150;
 - (d) szkolenie na dodatkowe uprawnienia: do wykonywania lotów na uwięzi balonem na ogrzane powietrze, do wykonywania lotów nocnych i do wykonywania operacji zarobkowych;
 - (g) szkolenie na uprawnienia instruktorskie do szkolenia praktycznego na balony (FI(B));
 - (h) szkolenie odświeżające dla instruktorów FI(B).
- (b) DTO jest uprawniona również do prowadzenia kursów egzaminatorskich, o których mowa w pkt BFCL.430 i pkt BFCL.460 lit. b) pkt 1 załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395, w odniesieniu do FE(B), jak również w pkt SFCL.430 i pkt SFCL.460 lit. b) pkt 1 załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, w odniesieniu do FE(S), pod warunkiem że złożyła deklarację zgodnie z pkt DTO.GEN.115, a właściwy organ zatwierdził program szkolenia zgodnie z pkt DTO.GEN.230 lit. c).

GM1 DTO.GEN.110 Zakres

Decyzja ED 2018/009/R

W punkcie DTO.GEN.110 wymienione zostały wszystkie szkolenia, które podlegają przepisom zawartym w części FCL i które mogą być prowadzone przez DTO. Jednak w przypadku niektórych wymienionych szkoleń, przepisy części FCL (punkty FCL.130.S, FCL.130.B, FCL.225.B(b), FCL.810(c)) nie wymagają w ogóle udziału organizacji szkolenia. Pod tym względem, pkt DTO.GEN.110 nie stanowi obowiązku prowadzenia tych szkoleń tylko przez DTO.

DTO.GEN.115 Deklaracja

Rozporządzenie (UE) 2020/359

- (a) Przed rozpoczęciem któregokolwiek ze szkoleń wymienionych w pkt DTO.GEN.110 organizacja zamierzająca prowadzić takie szkolenia przedkłada właściwemu organowi deklarację. Deklaracja ta zawiera przynajmniej następujące informacje:
- (1) nazwę DTO;
 - (2) dane teleadresowe głównego miejsca prowadzenia działalności DTO oraz, w stosownych przypadkach, dane teleadresowe lotnisk i miejsc operacji lotniczych DTO;
 - (3) imiona i nazwiska oraz dane kontaktowe następujących osób:
 - (i) przedstawiciela DTO;
 - (ii) kierownika szkolenia DTO; oraz
 - (iii) wszystkich zastępców kierownika szkolenia, jeżeli jest to wymagane na podstawie pkt DTO.GEN.250 lit. b) pkt 1;
 - (4) rodzaj szkolenia, jak określono w punkcie DTO.GEN.110, prowadzonego na każdym lotnisku i/lub w każdym miejscu operacji lotniczej;
 - (5) wykaz wszystkich statków powietrznych i FSTD, które będą wykorzystywane do szkolenia, w stosownych przypadkach;
 - (6) datę planowanego rozpoczęcia szkolenia;
 - (7) oświadczenie potwierdzające, że DTO opracowała politykę bezpieczeństwa i będzie stosować tę politykę we wszystkich działaniach szkoleniowych objętych deklaracją, zgodnie z pkt DTO.GEN.210 lit. a) pkt 1 ppkt (ii);
 - (8) oświadczenie potwierdzające, że DTO spełnia i będzie – podczas wszystkich działań szkoleniowych objętych deklaracją – nadal spełniać zasadnicze wymogi załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymogi załącznika I (część FCL) i załącznika VIII (część DTO) do niniejszego rozporządzenia oraz wymogi załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.

- (b) Deklarację i wszelkie późniejsze zmiany do niej przedkłada się przy użyciu formularza zawartego w dodatku 1.
- (c) Wraz z deklaracją DTO przedkłada właściwemu organowi program lub programy szkolenia, z których korzysta lub zamierza korzystać do celów prowadzenia szkoleń, jak również wniosek o zatwierdzenie programu lub programów szkolenia, jeżeli takie zatwierdzenie jest wymagane zgodnie z pkt DTO.GEN.230 lit. c).
- (d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. c), organizacja, która posiada zatwierdzenie wydane zgodnie z podczęścią ATO załącznika VII (część ORA), może wraz z deklaracją przedłożyć jedynie odniesienie do już zatwierdzonych instrukcji szkolenia.

GM1 DTO.GEN.115(a) Deklaracja

Decyzja ED 2018/009/R

ZŁOŻENIE DEKLARACJI

DTO powinna złożyć deklarację (dodatek 1 do części DTO), oraz wszelkie załączniki do niej, w sposób określony przez właściwy organ.

GM2 DTO.GEN.115(a) Deklaracja

Decyzja ED 2018/009/R

OBOWIĄZEK DTO DOTYCZĄCY POMYŚLNEGO ZŁOŻENIA DEKLARACJI

Obowiązkiem DTO jest złożenie deklaracji właściwemu organowi. Jeżeli DTO nie otrzyma potwierdzenia otrzymania deklaracji od właściwego organu zgodnie z pkt ARA.DTO.100 w rozsądnym terminie po złożeniu deklaracji, DTO powinna skontaktować się z właściwym organem w celu sprawdzenia, czy deklaracja została złożona z pomyślnym skutkiem.

AMC1 DTO.GEN.115(a)(2) Deklaracja

Decyzja ED 2018/009/R

WYKAZ LOTNISK I MIEJSC OPERACJI LOTNICZYCH DTO

Za wyjątkiem DTO, które zapewniają szkolenia balonowe, wykaz lotnisk i miejsc operacji lotniczych w deklaracji powinna zawierać co najmniej te lotniska i miejsca operacji lotniczych, w których DTO, na stałe lub tymczasowo (np. obozy szkoleniowe), prowadzi szkolenia, w których bazują jej szkolne statki powietrzne i gdzie ma swoje zaplecze, zgodnie z wymogami części DTO.

Lotniska i miejsca operacji lotniczych, które służą wyłącznie jako miejsca docelowe do szkoleniowych lotów nawigacyjnych, nie muszą być wymienione w deklaracji.

AMC1 DTO.GEN.115(a)(5) Deklaracja*Decyzja ED 2018/009/R***WYKAZ STATKÓW POWIETRZNYCH I SZKOLENIOWYCH URZĄDZEŃ SYMULACJI LOTU (FSTD)**

- (a) Wykaz statków powietrznych wykorzystywanych przez DTO powinien zawierać co najmniej modele wykorzystywane do szkolenia (np. Cessna 152, Piper PA 28, Robinson R22, i inne). Nie ma potrzeby, aby wymieniać w deklaracji każdy indywidualny statek powietrzny wraz z jego znakami rejestracyjnymi.
- (b) Wykaz FSTD wykorzystywanych przez DTO powinien zawierać odniesienia do certyfikatów kwalifikacji FSTD.

AMC1 DTO.GEN.115(c) Deklaracja*Decyzja ED 2018/009/R***ZŁOŻENIE PROGRAMÓW SZKOLENIA WRAZ Z DEKLARACJĄ**

Za wyjątkiem programów szkolenia w zakresie kursów standaryzacyjnych na egzaminatora lub kursów odświeżających dla egzaminatorów, DTO może zawrzeć w deklaracji jedynie odniesienie do programu szkolenia, jeżeli ten program szkolenia:

- (a) został już zweryfikowany przez właściwy organ pod kątem zgodności z częścią FCL, lub
- (b) został opracowany przez właściwy organ jako standardowy program szkolenia, w stosownych przypadkach.

DTO.GEN.116 Powiadomienie o zmianach i zaprzestaniu prowadzenia działań szkoleniowych*Rozporządzenie (UE) 2018/1119*

DTO powiadamia właściwy organ bez zbędnej zwłoki o:

- (a) wszelkich zmianach w informacjach podanych w deklaracji, określonych w pkt DTO.GEN.115 lit. a), oraz wszelkich zmianach w programie lub programach szkolenia albo w zatwierdzonych instrukcjach szkolenia, o których mowa w pkt DTO.GEN.115 w, odpowiednio, lit. c) i d);
- (b) zaprzestaniu prowadzenia niektórych lub wszystkich działań szkoleniowych objętych deklaracją.

DTO.GEN.135 Utrata uprawnienia do prowadzenia szkolenia*Rozporządzenie (UE) 2024/2076*

- (a) DTO traci uprawnienia do prowadzenia na podstawie deklaracji niektórych lub wszystkich szkoleń określonych w tej deklaracji, jeżeli zajdzie jedna z następujących okoliczności:

- (1) DTO powiadomiła właściwy organ o zaprzestaniu prowadzenia niektórych lub wszystkich szkoleń objętych deklaracją zgodnie z pkt DTO.GEN.116 lit. b);
- (2) DTO nie prowadziła szkolenia przez okres dłuższy niż 36 kolejnych miesięcy.
- (b) DTO niezwłocznie zwraca właściwemu organowi świadectwa zatwierdzenia zgodnie z pkt DTO.GEN.230 lit. c):
 - (1) w przypadku zaprzestania szkoleń zgodnie z lit. a);
 - (2) w przypadku cofnięcia zatwierdzenia zgodnie z pkt ARA.GEN.350 lit. da) ppkt 3 załącznika VI (część ARA).

DTO.GEN.140 Dostęp

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

Do celów ustalenia, czy DTO działa zgodnie ze swoją deklaracją, organizacja ta udziela wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ dostępu do wszelkich obiektów, statków powietrznych, dokumentów, rejestrów, danych, procedur lub wszelkich innych materiałów istotnych z punktu widzenia jej działań szkoleniowych objętych deklaracją.

DTO.GEN.150 Niezgodności

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

Po przekazaniu jej przez właściwy organ powiadomienia o niezgodności DTO czyni zgodnie z pkt ARA.GEN.350 lit. da) pkt 1 następujące kroki w okresie wyznaczonym przez właściwy organ:

- (a) ustala przyczynę źródłową braku zgodności;
- (b) podejmuje niezbędne działania naprawcze w celu wyeliminowania braku zgodności oraz, w stosownych przypadkach, zaradzenia jej skutkom;
- (c) informuje właściwy organ o podjętych przez siebie działaniach naprawczych.

DTO.GEN.155 Reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

W reakcji na zagrożenie bezpieczeństwa DTO:

- (a) wdraża środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt ARA.GEN.135 lit. c);
- (b) stosuje się do odpowiednich wydanych przez Agencję obowiązkowych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym dyrektyw zdatości.

DTO.GEN.210 Wymagania dotyczące personelu*Rozporządzenie (UE) 2020/359*

- (a) DTO wyznacza:
- (1) przedstawiciela, który jest odpowiedzialny za wykonywanie przynajmniej poniższych zadań i należyć do tego upoważniony:
 - (i) zapewnianie zgodności DTO i jej działań ze stosownymi wymaganiami oraz ze złożoną przez nią deklaracją;
 - (ii) opracowanie i ustanowienie polityki bezpieczeństwa, która zapewnia bezpieczne prowadzenie działań przez DTO, zapewnienie przestrzegania przez DTO tej polityki bezpieczeństwa i podejmowanie niezbędnych działań w celu osiągnięcia celów tej polityki bezpieczeństwa;
 - (iii) propagowanie bezpieczeństwa w obrębie DTO;
 - (iv) zapewnianie dostępności wystarczających zasobów w obrębie DTO, tak by działania, o których mowa w ppkt (i), (ii) oraz (iii), mogły być wykonywane w sposób skuteczny;
 - (2) kierownika szkolenia, który posiada odpowiednie kwalifikacje i jest odpowiedzialny za zapewnienie przynajmniej następujących kwestii:
 - (i) prowadzenia szkolenia zgodnie z wymogami załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 i z programem szkolenia DTO;
 - (ii) zadowalającej integracji szkolenia w locie na statku powietrznym lub na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu (FSTD) i szkolenia teoretycznego;
 - (iii) monitorowania postępów studentów;
 - (iv) w przypadku, o którym mowa w pkt DTO.GEN.250 lit. b), nadzoru nad zastępcą lub zastępcami kierownika szkolenia.
- (b) DTO może wyznaczyć tę samą osobę jako swojego przedstawiciela i kierownika szkolenia.
- (c) DTO nie wyznacza danej osoby jako swojego przedstawiciela ani kierownika szkolenia, jeżeli istnieją obiektywne przesłanki wskazujące na to, że nie można mieć pewności, iż osoba ta będzie wykonywać zadania wymienione w lit. a) w sposób, który zapewni ochronę i rozwój bezpieczeństwa lotniczego. Fakt, że w ciągu ostatnich trzech lat wobec danej osoby podjęto działania wykonawcze zgodnie z pkt ARA.GEN.355, uznaje się za taką obiektywną przesłankę, chyba że osoba ta może wykazać, że niezgodność będąca podstawą podjęcia takiego działania, ze względu na jej charakter, stopień lub wpływ na bezpieczeństwo lotnicze, nie stanowi wystarczającej przesłanki wskazującej, że nie można mieć pewności, iż osoba ta będzie wykonywać powierzone jej zadania we wspomniany sposób.

- (d) DTO zapewnia, by jej instruktorzy szkolenia teoretycznego posiadali jedną z następujących kwalifikacji:
 - (1) praktyczne doświadczenie lotnicze w dziedzinach istotnych z punktu widzenia prowadzonego szkolenia oraz odbyty kurs w zakresie technik szkoleniowych;
 - (2) doświadczenie w przekazywaniu wiedzy teoretycznej i odpowiedni zakres wiedzy w dziedzinie, która będzie przedmiotem prowadzonego przez nich szkolenia teoretycznego.
- (e) Instruktorzy szkolenia praktycznego i instruktorzy szkolenia praktycznego na symulatorze lotu muszą posiadać kwalifikacje wymagane zgodnie z załącznikiem I (część FCL), załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 w odniesieniu do rodzaju prowadzonego szkolenia.

GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i) Wymagania dotyczące personelu

Decyzja ED 2018/009/R

SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ ZGODNY Z ROZPORZĄDZENIEM (UE) NR 376/2014

Poniższa lista zawiera przegląd głównych elementów systemu zgłaszania zdarzeń zgodnego z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, tekst mający znaczenie dla EOG (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18 oraz Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2019, str. 1) i zawiera odniesienia do odpowiednich artykułów tego rozporządzenia:

- (a) System zgłaszania zdarzeń, który zapewnia zarówno obowiązkowe, jak i dobrowolne zgłaszanie (patrz Artykuł 4 i 5).

Uwaga 1: System obowiązkowego zgłaszania zdarzeń ustanowiony na podstawie rozporządzenia (UE) nr 376/2014 jest również przeznaczony do zgłaszania tych dodatkowych elementów, które kwalifikują się do obowiązkowego zgłaszania i są określone w przepisach wykonawczych EASA.

Uwaga 2: System dobrowolnego zgłaszania zdarzeń ma na celu ułatwienie gromadzenia szczegółowych informacji o zdarzeniach, które mogą nie zostać wychwycone w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem postrzeganych przez organizację zgłaszającą jako rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

- (b) Wyznaczenie jednej lub większej liczby osób, które będą w sposób niezależny zajmować się gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem szczegółowych danych dotyczących zdarzeń w zakresie gromadzenia danych i identyfikacji zagrożeń (patrz Artykuł 6(1)).

Uwaga 1: W porozumieniu ze swoimi właściwymi organami, małe organizacje mogą korzystać z uproszczonych mechanizmów zapewniających gromadzenie, ocenę, przetwarzanie, analizę i przechowywanie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, prawdopodobnie poprzez współdzielenie tych zadań z innymi podobnymi organizacjami.

Uwaga 2: Istniejący wewnętrzny system zgłaszania, który gromadzi dane, propozycje i informacje istotne dla bezpieczeństwa, w tym dane, propozycje i informacje dotyczące potencjalnych problemów związanych z bezpieczeństwem, które nie doprowadziły do zdarzenia, może służyć jako podstawa dla systemu obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. Na podstawie tej puli istotnych dla bezpieczeństwa informacji i danych zgromadzonych wewnętrznie, organizacja określi czy wymagane jest obowiązkowe zgłaszanie czy też odpowiednie będzie zgłaszanie dobrowolne.

- (c) Zgłaszanie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania najszybciej jak to możliwe, a w każdym przypadku nie później niż w ciągu 72 godzin od chwili, w której dowiedziano się o zdarzeniu (patrz Artykuł 4(8) i (9)).

Uwaga 1: Odniesienie do „dowiedzenia się” o zdarzeniu oznacza, że osoba w organizacji identyfikuje zdarzenie jako należące do kategorii obowiązkowego zgłoszenia – zwykle poprzez udział w zdarzeniu lub obserwowanie go, ale także w przypadku przeglądu lub sprawdzania informacji przekazanych do systemu zgłaszania zdarzeń organizacji. W przypadku organizacji projektujących lub produkujących, 72-godzinny okres rozpoczyna się w chwili stwierdzenia niebezpiecznego stanu.

W przypadku zautomatyzowanych systemów gromadzenia danych, 72-godzinny okres zaczyna się w momencie, gdy osoba odpowiedzialna za analizę danych wykryje zdarzenie podlegające zgłoszeniu.

Uwaga 2: Okres 72 godzin nie dotyczy zgłaszania szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogą wiązać się z rzeczywistym lub potencjalnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego oraz informacji związanych z bezpieczeństwem zgromadzonych w ramach systemu dobrowolnego zgłaszania. Należy je zgłaszać terminowo (patrz Artykuł 5(5) i (6)).

- (d) Ustanowienie procesów kontroli jakości danych w celu zapewnienia, że wstępnie zgromadzone informacje i dane przechowywane w bazie(bazach) danych są spójne (patrz Artykuł 7(3)).

Uwaga: Uznaje się, że procesy kontroli jakości danych powinny dotyczyć czterech głównych obszarów:

- błędy we wprowadzaniu danych,
- kompletność danych, szczególnie w odniesieniu do danych obowiązkowych,
- właściwe wykorzystanie systematyki ADREP,
- poprawa spójności danych, zwłaszcza pomiędzy wstępnie zgromadzonymi informacjami a zgłoszeniem przechowywanym w bazie danych (patrz Artykuł 7(3)).

- (e) Przechowywanie zgłoszeń zdarzeń, które kwalifikują się do obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania w jednej lub większej liczbie baz danych (Artykuł 6(5)) przy użyciu standardowych formatów w celu ułatwienia wymiany informacji i które są kompatybilne z oprogramowaniem ECCAIRS i systematyką ADREP (patrz Artykuł 7(4)).

Uwaga: Organizacje, które mogą raportować za pośrednictwem systemu zgłaszania, zgodnego z oprogramowaniem ECCAIRS, zapewnianego przez ich właściwy organ uznaje się automatycznie za zgodne z wymaganiami systemu zgłaszania, o których mowa w Artykule 7(4), i nie muszą mieć własnego systemu zgłaszania kompatybilnego z oprogramowaniem ECCAIRS.

- (f) Zastosowanie polityki bezpieczeństwa (patrz AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii)) w odniesieniu do zdarzeń:
- (1) identyfikacja zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z określonymi zdarzeniami lub grupami zdarzeń zgłoszonymi właściwemu organowi (patrz Artykuł 13(1));
 - (2) analiza powiązanych ryzyk pod względem prawdopodobieństwa i dotkliwości wyniku, a także ocena ryzyka pod względem tolerancji;
 - (3) na podstawie wyniku oceny ryzyka: określenie potrzeby działań łagodzących, jako konieczne do poprawy bezpieczeństwa lotniczego (por. art. 13 ust. 2);
i
 - (4) monitorowanie terminowego wdrażania i skuteczności wymaganych działań łagodzących (patrz Artykuł 13(2)).
- (g) Oprócz działań wymaganych zgodnie z pkt 6 powyżej, jeżeli organizacja identyfikuje rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w następstwie analizy zdarzeń lub grupy zdarzeń:
- (1) przekazanie właściwemu organowi w terminie 30 dni od daty powiadomienia organu o zdarzeniu następujących informacji (Artykuł 13(4)):
 - (i) wstępne wyniki przeprowadzonej oceny ryzyka; i
 - (ii) informacje o wszelkich wstępnych działaniach łagodzących, które należy podjąć.
 - (2) w przypadku gdy jest to wymagane, przekazanie ostatecznych wyników analizy ryzyka do właściwego organu, natychmiast po ich udostępnieniu, lecz co do zasady nie później niż trzy miesiące od daty powiadomienia organu o zdarzeniu (patrz Artykuł 13(4)).
- Uwaga: Prawny obowiązek przedstawienia wstępnych wyników analizy zdarzenia, raportów z działań następczych i ostatecznych wyników spoczywa na organizacji, która wydała wstępne zgłoszenie. W sytuacji gdy organizacja otrzymuje kopię zgłoszenia od innej organizacji, która wstępnie zgłosiła zdarzenie do właściwego organu, w zależności od jej wkładu w rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego leżące u podstaw zdarzenia, można jednak wymagać od niej przeprowadzenia własnej analizy zgłoszonego problemu oraz przedstawienia właściwemu organowi raportu z działań następczych.
- (h) Polityka bezpieczeństwa i „just culture”: konsultacje z przedstawicielami pracowników w celu zapewnienia wzajemnego porozumienia i przyjęcia zasad opisujących sposób w jaki zasady „just culture” są zagwarantowane i wdrożone w ramach organizacji.

Uwaga 1: Celem tych zasad jest zapewnienie, że pracownicy i personel kontraktowy, który zgłasza lub jest wymieniony w zgłoszeniach zdarzeń, zarówno obowiązkowych jak i dobrowolnych, nie ponoszą jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub jakiegokolwiek innej organizacji, dla której są świadczone usługi, z powodu informacji przekazanych przez osobę zgłaszającą (patrz Artykuł 16(9)), o ile nie ma zastosowania wyjątek (patrz Artykuł 16(10)).

Uwaga 2: Przedstawiciele pracowników mogą być wyznaczani przez związek zawodowy lub przez samych pracowników.

- (i) Zapewnienie, że pracownicy i personel kontraktowy regularnie otrzymują informacje dotyczące analizy i działań następczych dotyczących zdarzeń, w odniesieniu do których podjęto działania łagodzące (patrz Artykuł 13(3)), przy jednoczesnym zapewnieniu upowszechniania wyłącznie informacji zdepersonalizowanych.
- (j) Zapewnienie, aby dane osobowe były udostępniane pracownikom organizacji, innym niż osoby wyznaczone zgodnie z pkt (2) tylko w sytuacji, gdy jest to absolutnie konieczne do zbadania zdarzeń w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego.
- (k) Zapewnienie, że zgłoszenia kierowane do właściwego organu zawierają co najmniej informacje wymienione w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 376/2014.

AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii) Wymagania dotyczące personelu

Decyzja ED 2025/002/R

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

- (a) Polityka bezpieczeństwa powinna określać, w odniesieniu do programu szkolenia DTO, przynajmniej środki i metody stosowane do:
 - (1) identyfikacji zagrożeń;
 - (2) oceny ryzyka, oraz
 - (3) skuteczności środków łagodzących (wdrożenie i działania następcze).
- (b) Polityka bezpieczeństwa powinna dodatkowo uwzględniać procedury wymagane do zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 (patrz GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i)).

AMC1 DTO.GEN.210(a)(2) Wymagania dotyczące personelu

Decyzja ED 2018/009/R

KWALIFIKACJE I DOŚWIADCZENIE KIEROWNIKA SZKOLENIA (HT)

- (a) HT powinien posiadać, w związku z wielkością i zakresem szkolenia DTO, wystarczające uprawnienia kierownicze w celu wywiązania się z obowiązków oraz powinien:
 - (1) w przypadku DTO, która zapewnia szkolenie w zakresie statków powietrznych lub FSTD, posiadać nieograniczone uprawnienie instruktorskie zgodnie z częścią FCL z przywilejami instruktorskimi, które są istotne dla szkolenia prowadzonego przez DTO, w tym dostateczne doświadczenie w razie potrzeby;
 - (2) w przypadku DTO, która zapewnia wyłącznie szkolenie w zakresie wiedzy teoretycznej, posiadać odpowiednie doświadczenie w lotnictwie i wiedzę istotną dla zapewnianego szkolenia.

- (b) W DTO, która zapewnia kursy szkoleniowe dla różnych kategorii statków powietrznych, HT powinien być wspomagany przez jednego lub większą liczbę wyznaczonych zastępców HT, posiadających kwalifikacje zgodnie z pkt (a) oraz w zakresie odpowiednich kategorii statków powietrznych.

GM1 DTO.GEN.210(a)(2) Wymagania dotyczące personelu

Decyzja ED 2025/002/R

WYSTARCZAJĄCE DOŚWIADCZENIE KIEROWNIKA SZKOLENIA (HT)

„Wystarczające doświadczenie”, zgodnie z AMC1 DTO.GEN.210(a)(2), pkt (a)(1) oznacza, że HT powinien uzyskać wymagane doświadczenie jako instruktor, aby mieć zdolność administrowania określoną działalnością szkoleniową danego DTO. Przy określaniu wymaganego doświadczenia, pod uwagę należy wziąć następujące czynniki:

- (a) zakres szkolenia DTO, w tym konkretne kursy szkoleniowe (np. uprawnienie akrobacyjne, uprawnienie do wykonywania lotów chmurowych na szybowcach, kursy na egzaminatorów na szybowce i balony),
- (b) lokalizacja obszaru szkolenia DTO (np. góry, morze, zatłoczona przestrzeń powietrzna),
- (c) wielkość DTO (zakres działalności, liczba lotnisk szkoleniowych i miejsc operacji lotniczych),
- (d) wykorzystanie FSTD,
- (e) modele szkolnych statków powietrznych wykorzystywanych przez DTO.

GM1 DTO.GEN.210(c) Wymagania dotyczące personelu

Decyzja ED 2025/002/R

OKOLICZNOŚCI, W KTÓRYCH NIE MOŻNA MIEĆ PEWNOŚCI, ŻE DANA OSOBA BĘDZIE WYKONYWAĆ ZADANIA PRZEDSTAWICIELA LUB KIEROWNIKA SZKOLENIA (HT) W SPOSÓB, KTÓRY ZAPEWNI OCHRONĘ I ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

Przykłady obiektywnych przesłanek wskazujące na to, że nie można mieć pewności, że dana osoba będzie wykonywać zadania przedstawiciela lub HT w sposób, który zapewnia ochronę i rozwój bezpieczeństwa lotniczego.

Jeżeli osoba ta, w ciągu ostatnich 3 lat poprzedzających nominację na przedstawiciela lub HT, w deklaracji zgodnej z przepisami części DTO:

- (a) posiada lub posiadała licencję pilota i licencja ta i/lub wszelkie związane z nią uprawnienia, certyfikaty lub upoważnienia podlegały ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu,
- (b) ponosi odpowiedzialność za popełnienie jakiegokolwiek niezgodności w sposób świadomy i celowy z rozporządzeniem bazowym i przepisami wykonawczymi do niego.

AMC1 DTO.GEN.210(d);(e) Wymagania dotyczące personelu*Decyzja ED 2018/009/R***INSTRUKTORZY DTO**

W celu zapewnienia i monitorowania, że instruktorzy utrzymują wymagane kwalifikacje, zadeklarowane organizacje szkolenia powinny stale prowadzić listę wszystkich instruktorów, zawierającą informacje dotyczące ich uprawnień instruktorskich oraz okresów ważności ich licencji, uprawnień i certyfikatów, w tym ich orzeczeń lekarskich.

GM1 DTO.GEN.210(d);(e) Wymagania dotyczące personelu*Decyzja ED 2018/009/R***ZASOBY (INSTRUKTORZY)**

- (a) Stosunek liczby wszystkich studentów do liczby instruktorów szkolenia praktycznego powinien pozwolić na utrzymanie jakości i bezpieczeństwa zapewnianego szkolenia.
- (b) Liczba miejsc w klasie dla przedmiotów szkolenia naziemnego wymagających wysokiego stopnia nadzoru lub zajęć praktycznych nie powinna przekraczać 28 uczniów.

DTO.GEN.215 Wymagania dotyczące zaplecza*Rozporządzenie (UE) 2018/1119*

DTO musi dysponować zapleczem umożliwiającym jej wykonywanie wszystkich jej działań i zarządzanie nimi zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz z wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku (część DTO).

AMC1 DTO.GEN.215 Wymagania dotyczące zaplecza*Decyzja ED 2018/009/R*

- (a) Zaplecze DTO powinno obejmować:
 - (1) zaplecze planowania lotów umożliwiające dostęp, co najmniej do:
 - (i) odpowiednich i aktualnych map i wykresów lotniczych,
 - (ii) aktualnych informacji służby informacji lotniczej (AIS),
 - (iii) aktualnych informacji meteorologicznych,
 - (iv) środków łączności z kontrolą ruchu lotniczego (ATC) (w stosownych przypadkach),
 - (v) wszelkich innych materiałów związanych z bezpieczeństwem lotu;
 - (2) odpowiednie zaplecze na potrzeby briefingu o wystarczającej wielkości i liczbie;

- (3) odpowiednie biuro(-a), w celu umożliwienia instruktorom szkolenia praktycznego: pisanie raportów na temat studentów, wypełniania dokumentacji i innych powiązanych dokumentów, stosownie do przypadku;
 - (4) odpowiednie miejsca odpoczynku dla instruktorów i studentów, odpowiednio do zadania szkolenia;
 - (5) w przypadku DTO prowadzących wyłącznie szkolenia w zakresie licencji BPL lub LAPL(B), wyposażenie operacji lotniczych wymienione w pkt (a)(1) do (a)(4) może zostać zastąpione przez inne odpowiednie zaplecze, gdy operacje lotnicze wykonywane są poza lotniskami.
- (b) Na potrzeby szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej, dostępne powinno być następujące zaplecze:
- (1) odpowiednie wyposażenie pomieszczeń klasowych dla aktualnej w danym czasie liczby studentów;
 - (2) odpowiedni sprzęt demonstracyjny dla wsparcia szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej;
 - (3) odpowiednie biuro(-a) dla personelu instruktorskiego.

DTO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

- (a) DTO prowadzi dla każdego studenta dokumentację w czasie trwania kursu szkoleniowego i przechowuje ją przez trzy lata po zakończeniu ostatniej sesji szkoleniowej, a dokumentacja ta obejmuje:
- (1) szczegółowe informacje na temat szkolenia na ziemi, w locie i na symulatorze lotu;
 - (2) informacje na temat indywidualnych postępów;
 - (3) informacje na temat licencji i powiązanych uprawnień stosownie do prowadzonych szkoleń, w tym daty wygaśnięcia uprawnień i orzeczeń lekarskich.
- (b) DTO przechowuje sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego oraz sprawozdanie z działalności, o których mowa w, odpowiednio, lit. a) i b) w pkt DTO.GEN.270, przez okres trzech lat od dnia, w którym DTO sporządziła te sprawozdania.
- (c) DTO przechowuje swój program szkolenia przez okres trzech lat od dnia, w którym przeprowadzono ostatni kurs szkoleniowy zgodnie z tym programem.
- (d) DTO, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami o ochronie danych osobowych, przechowuje dokumentację, o której mowa w lit. a), w sposób zapewniający ochronę przy zastosowaniu odpowiednich narzędzi i protokołów oraz stosuje niezbędne środki, aby ograniczyć dostęp do tej dokumentacji do osób, które są do takiego dostępu należycie upoważnione.

AMC1 DTO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji*Decyzja ED 2018/009/R*

Dokumentacja szkoleniowa powinna być przechowywana w wersji papierowej lub elektronicznej przez DTO, w którym kandydat odbywa szkolenie.

DTO.GEN.230 Program szkolenia DTO*Rozporządzenie (UE) 2020/359*

- (a) DTO ustanawia program szkolenia dla każdego ze szkoleń określonych w pkt DTO.GEN.110, które DTO prowadzi.
- (b) Programy szkolenia muszą spełniać odpowiednio wymagania załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976.
- (c) DTO jest uprawniona do prowadzenia szkoleń, o których mowa w pkt DTO.GEN.110 lit. b), jedynie w przypadku, gdy w odniesieniu do jej programu takich szkoleń oraz wszelkich jego zmian właściwy organ, na wniosek DTO, wydał zatwierdzenie zgodnie z pkt ARA.DTO.110, że program szkolenia i wszelkie jego zmiany są zgodne odpowiednio z wymogami załącznika I (część FCL), załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 oraz załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976. DTO występuje z wnioskiem o takie zatwierdzenie poprzez przedłożenie deklaracji zgodnie z pkt DTO.GEN.115.
- (d) Lit. c) nie ma zastosowania do organizacji posiadającej również zatwierdzenie wydane zgodnie z załącznikiem VII (część ORA) podczęść ATO, które obejmuje przywileje w zakresie takich szkoleń.

AMC1 DTO.GEN.230 Program szkolenia DTO*Decyzja ED 2018/009/R*

- (a) Program szkolenia DTO powinien zawierać przynajmniej następujące informacje:
 - (1) cel kursu;
 - (2) zaliczenie wcześniejszych doświadczeń oraz wymagania wstępne (w tym odpowiednie procedury dla studentów, którzy chcą ukończyć szkolenie po rozpoczęciu szkolenia w innej organizacji);
 - (3) wykaz wszystkich ćwiczeń lotniczych i FSTD, które będą nauczane, w tym opis celu każdego ćwiczenia;
 - (4) podsumowanie programu nauczania;
 - (5) struktura i treść szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej;
 - (6) struktura całego kursu oraz integracja szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej, szkolenia na FSTD i szkolenia lotniczego;

- (7) sprawdzanie postępów ucznia pod kątem wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie, stosownie do przypadku.
- (b) Przy opracowywaniu programu szkolenia dla kursu na uprawnienia na typ, oprócz zachowania zgodności z obowiązkowymi elementami szkolenia zawartymi w danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD), jak określono w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, DTO powinna również spełniać wszelkie inne zalecenia (tj. akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań (AMC)), o których w nim mowa.

DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

Rozporządzenie (UE) 2019/1747

- (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 wymagania 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.
- (b) DTO sporządza i aktualizuje na bieżąco wykaz wszystkich statków powietrznych, włącznie z ich numerami rejestracyjnymi, wykorzystywanych w prowadzonych przez nią szkoleniach.

AMC1 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

Decyzja ED 2018/009/R

- (a) Na liczbę szkolnych statków powietrznych może mieć wpływ:
 - (1) dostępność FSTD oraz
 - (2) liczba lotnisk i miejsc operacji lotniczych DTO (patrz AMC1 DTO.GEN.115(a)(2)).
- (b) Każdy szkolny statek powietrzny powinien być:
 - (1) wyposażony zgodnie z wymaganiami specyfikacji szkoleniowych w zakresie ćwiczenia, w którym jest wykorzystywany;
 - (2) z wyjątkiem balonów lub statków powietrznych jednomiejscowych, wyposażony w podstawowe układy sterowania lotem, które są natychmiast dostępne zarówno dla ucznia, jak i dla instruktora (np., podwójne układy sterowania lotem lub centralny drążek sterowy); nie należy wykorzystywać układów sterowania lotem w ruchu wahadłowym.

- (c) Flota powinna obejmować, odpowiednio do kursów szkoleniowych:
- (1) w przypadku samolotów i szybowców, statki powietrzne odpowiednie do zademonstrowania przeciągnięcia i unikania korkociągu;
 - (2) w przypadku śmigłowców, śmigłowce odpowiednie do zademonstrowania autorotacji;
 - (3) w przypadku FSTD; każde FSTD powinno być wyposażone zgodnie z wymaganiami specyfikacji szkoleniowych w zakresie kursu, w którym jest wykorzystywane.
- (d) Jeden pojedynczy statek powietrzny posiadający wszystkie wymagane cechy szkolnych statków powietrznych, o których mowa w pkt (b) i (c) powyżej, może być wystarczający.

GM1 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

Decyzja ED 2018/009/R

DTO jest zobowiązana do korzystania z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych. Jednak od DTO nie wymaga się posiadania na własność wykorzystywanych statków powietrznych. W każdym przypadku DTO ma obowiązek używać zdadne do lotu i odpowiednio wyposażone, certyfikowane i ubezpieczone statki powietrzne i FSTD, odpowiednio do danego ćwiczenia szkoleniowego.

AMC3 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

Decyzja ED 2020/005/R

PROCES OCENY

Rozróżnia się dwa przypadki procesu oceny statków powietrznych wymienionych w załączniku I:

- (a) Statki powietrzne wymienione w załączniku I, które posiadają świadectwo zdatności do lotu (CoA) na poziomie ICAO.
- (1) W celu wsparcia procesu oceny przeprowadzanego przez właściwy organ oraz dostarczenia właściwemu organowi wystarczających danych dotyczących danego statku powietrznego, instruktor posiadający kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i wyznaczony przez kierownika szkolenia (HT) DTO powinien ocenić, czy statek powietrzny jest właściwie wyposażony i odpowiedni do prowadzonych kursów szkoleniowych. Wynik tej oceny należy przedłożyć właściwemu organowi i może on być dołączony już na etapie składania wniosku o zatwierdzenie.
 - (2) Podczas procesu oceny, właściwy organ powinien uwzględnić czy statki powietrzne, które posiadają świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z załącznikiem 8 do konwencji chicagowskiej, zapewniają poziom bezpieczeństwa porównywalny z poziomem wymaganym przez załącznik II do rozporządzenia bazowego, chyba że właściwy organ określi, że wymagania zdatności do lotu zastosowane przy certyfikacji statku powietrznego lub wymagania dotyczące doświadczenia w eksploatacji lub

systemu bezpieczeństwa Państwa Projektu, nie zapewniają porównywalnego poziomu bezpieczeństwa.

- (b) Statki powietrzne wymienione w załączniku I, które nie posiadają świadectwa zdolności do lotu (CoA) na poziomie ICAO.

Przed włączeniem tych statków powietrznych do floty DTO i ich wykorzystaniem w szkoleniach w celu uzyskania licencji i uprawnień zgodnie z częścią FCL, organizacja DTO powinna złożyć wniosek o zatwierdzenie do właściwego organu, który powinien przeprowadzić proces oceny w następującej kolejności:

- (1) Wstępna ocena przeprowadzona przez właściwy organ i uwzględnione kryteria.

Właściwy organ powinien wziąć pod uwagę następujące kryteria (wykaz nie ma charakteru wyczerpującego):

- (i) krajowe wymagania w zakresie zdolności do lotu, na podstawie których wydano CoA;
- (ii) podobieństwa statków powietrznych do certyfikowanego wariantu;
- (iii) statki powietrzne z zadowalającym doświadczeniem eksploatacyjnym jako szkolny statek powietrzny;
- (iv) prosta i konwencjonalna konstrukcja statku powietrznego;
- (v) statki powietrzne, które nie mają niebezpiecznych cech konstrukcyjnych lub szczegółów, na podstawie doświadczenia; oraz
- (vi) obsługiwane systemy, wyposażenie i urządzenia statku powietrznego, które nie wymagają wyjątkowych umiejętności ani siły.

- (2) Dodatkowa ocena przeprowadzana przez wykwalifikowanego instruktora.

W celu wsparcia procesu oceny przeprowadzanego przez właściwy organ oraz dostarczenia właściwemu organowi wystarczających danych, związanych z danym statkiem powietrznym, po pozytywnej wstępnej ocenie właściwego organu zgodnie z pkt 1) instruktor posiadający kwalifikacje zgodnie z częścią FCL i wyznaczony przez HT DTO powinien wykazać w raporcie z oceny, że statek powietrzny jest właściwie wyposażony i odpowiedni do prowadzonych kursów szkoleniowych. W raporcie z oceny należy uwzględnić wszystkie następujące kryteria:

- (i) statek powietrzny powinien być bezpiecznie sterowany i zwrotny we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym po awarii jednego lub więcej układów napędowych;
- (ii) statek powietrzny powinien umożliwiać płynne przejście z jednej fazy lotu do drugiej bez konieczności wyjątkowych umiejętności pilotowania, czujności, siły lub obciążenia pracą w jakichkolwiek prawdopodobnych warunkach operacyjnych;
- (iii) statek powietrzny powinien mieć wystarczającą stabilność, aby zapewnić, że wymagania stawiane pilotowi nie są nadmierne, biorąc pod uwagę fazę i czas trwania lotu; oraz

- (iv) ocena powinna uwzględniać siły sterowania, środowisko kabiny lotniczej, obciążenie pracą pilota i inne czynniki ludzkie (HF), w zależności od fazy i czasu trwania lotu.

Właściwy organ powinien wydać zatwierdzenie z zastrzeżeniem pozytywnego raportu z oceny, o którym mowa w pkt (2).

DTO.GEN.250 Lotniska i miejsca operacji lotniczych

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

- (a) Prowadząc szkolenie w locie na statku powietrznym, DTO korzysta wyłącznie z lotnisk lub miejsc operacji lotniczych posiadających odpowiednie zaplecze i zapewniających warunki umożliwiające szkolenie w zakresie odpowiednich manewrów, z uwzględnieniem rodzaju prowadzonego szkolenia oraz kategorii i typu wykorzystywanego statku powietrznego.
- (b) W przypadku gdy DTO korzysta z więcej niż jednego lotniska do celów prowadzenia szkoleń określonych w pkt DTO.GEN.110 lit. a) pkt 1 i 2, DTO:
 - (1) dla każdego dodatkowego lotniska wyznacza zastępcę kierownika szkolenia, który na tym lotnisku jest odpowiedzialny za zadania, o których mowa w pkt DTO.GEN.210 lit. a) pkt 2 ppkt (i)–(iii); oraz
 - (2) zapewnia dostępność zasobów wystarczających do bezpiecznego wykonywania operacji na wszystkich lotniskach, zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku (część DTO).

AMC1 DTO.GEN.250 Lotniska i miejsca operacji lotniczych

Decyzja ED 2018/009/R

INFORMACJE OGÓLNE

- (a) Za wyjątkiem balonów, bazowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczych oraz wszelkie inne lotniska lub miejsca operacji lotniczych, w których prowadzone jest szkolenie lotnicze, powinny mieć co najmniej następujące zaplecze:
 - (1) co najmniej jedna droga startowa lub strefa podejścia końcowego i startu (FATO) umożliwiające szkolnym statkom powietrznym wykonywanie normalnego startu lub lądowania w granicach osiągow wszystkich statków powietrznych wykorzystywanych do lotów szkoleniowych na tym lotnisku lub w miejscu operacji lotniczych;
 - (2) wskaźnik kierunku wiatru, który jest widoczny na poziomie ziemi od końców każdej drogi startowej lub w odpowiednich miejscach oczekiwania;
 - (3) odpowiednie oświetlenie elektryczne drogi startowej, jeśli jest wykorzystywana do szkolenia w nocy;
 - (4) służby ruchu lotniczego (ATS), z wyjątkiem niekontrolowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, w których wymagania szkoleniowe mogą być bezpiecznie spełnione przez inny akceptowalny środek łączności.
- (b) Oprócz pkt (a), w przypadku śmigłowców, miejsca szkolenia powinny być dostępne dla:

- (1) szkolenia w zakresie operacji w strefach zamkniętych;
 - (2) symulowanej autorotacji przy wyłączonym silniku oraz
 - (3) operacji na pochyłym terenie.
- (c) W przypadku balonów, miejsca startu wykorzystywane przez DTO powinny umożliwiać normalny start i przewyższenie nad wszystkimi przeszkodami na ścieżce lotu po starcie wynoszące co najmniej 50 stóp.
- (d) W drodze odstępstwa od pkt (a) do (c) powyżej, w przypadku szkoleń, które muszą odbywać się w określonym środowisku (szkolenie w zakresie uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym, szkolenie w zakresie wodnosamolotów), wykorzystywane miejsca szkolenia powinny mieć cechy i zaplecze, które są niezbędne do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia szkolenia.

AMC1 DTO.GEN.250(b) Lotniska i miejsca operacji lotniczych

Decyzja ED 2018/009/R

WYSTARCZAJĄCE ZASOBY DTO, KTÓRE ZAPEWNIAJĄ SZKOLENIA DLA SAMOLOTÓW LUB ŚMIGŁOWCÓW NA WIĘCEJ NIŻ JEDNYM LOTNISKU LUB MIEJSCU OPERACJI LOTNICZYCH

- (a) Zastępcy kierowników szkolenia powinni spełniać te same wymagania w zakresie kwalifikacji jak określone w AMC1 DTO.GEN.210(a)(2) dla kierownika szkolenia (HT).
- (b) DTO powinna mieć niezbędną liczbę instruktorów (pkt DTO.GEN.210(d) i (e)), a także niezbędną liczbę szkolnych statków powietrznych (pkt DTO.GEN.240) w celu zapewnienia odpowiedniego szkolenia na wszystkich lotniskach i we wszystkich miejscach operacji lotniczych.
- (c) Na każdym lotnisku lub w miejscu operacji lotniczych DTO, DTO powinna dysponować zapleczem (pkt DTO.GEN.215) w zależności od rodzaju szkolenia prowadzonego na każdym lotnisku lub w miejscu operacji lotniczych.

DTO.GEN.260 Szkolenie teoretyczne

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

- (a) DTO może prowadzić szkolenie teoretyczne w formie szkolenia na miejscu lub szkolenia na odległość.
- (b) DTO monitoruje i dokumentuje postępy każdego ze studentów przechodzących szkolenie teoretyczne.

DTO.GEN.270 Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

Rozporządzenie (UE) 2018/1119

DTO podejmuje następujące działania:

- (a) przeprowadza co roku przegląd wewnętrznych zadań i obowiązków określonych w pkt DTO.GEN.210 oraz sporządza sprawozdanie z tego przeglądu;
- (b) sporządza roczne sprawozdanie z działalności;
- (c) przedkłada sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności właściwemu organowi w terminie określonym przez ten organ.

AMC1 DTO.GEN.270(a) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

Decyzja ED 2025/002/R

COROCZNY PRZEGŁĄD WEWNĘTRZNY

Coroczny przegląd wewnętrzny powinien składać się z kompleksowej oceny, czy DTO skutecznie wykonuje zadania i obowiązki zgodnie z punktem DTO.GEN.210. Szczególny nacisk należy położyć na następujące elementy:

- (a) dostępność wystarczających zasobów,
- (b) prowadzenie szkoleń zgodnie z wymaganiami części FCL i części DTO, z programem (-ami) szkolenia DTO i polityką bezpieczeństwa DTO,
- (c) wyrywkowe kontrole dokumentacji szkoleniowej i certyfikatów ukończenia kursu wydanych przez DTO,
- (d) ocena programu(-ów) szkolenia pod kątem (ich) adekwatności i aktualności,
- (e) szkolne statki powietrzne, w tym ich dokumenty i zapis obsługi technicznej,
- (f) lotniska i miejsca operacji lotniczych, w tym powiązane zaplecze,
- (g) ocena adekwatności i skuteczności działań następczych, naprawczych i, w stosownych przypadkach, działań zaradczych podejmowanych w następstwie niezgodności wykrytych wewnętrznie lub uznawanych za niezgodność zgodnie z pkt DTO.GEN.150,
- (h) ocena polityki bezpieczeństwa, w tym jej środków i metod określonych w AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii), pod względem jej adekwatności i aktualności,
- (i) ocena skuteczności wdrożenia środków łagodzących, jak przewidziano w polityce bezpieczeństwa DTO.

AMC1 DTO.GEN.270(b) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

Decyzja ED 2018/009/R

ROCZNE SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI

- (a) W odniesieniu do ubiegłego roku kalendarzowego, roczne sprawozdanie z działalności powinno zawierać przynajmniej wykazy:
 - (1) wszystkich faktycznie oferowanych kursów szkoleniowych i szkoleń odświeżających;

- (2) nazwisk wszystkich instruktorów szkolenia praktycznego, szkolenia symulatorowego i szkolenia teoretycznego zaangażowanych w świadczenie szkolenia, w tym, w przypadku DTO oferujących szkolenia w zakresie samolotów, śmigłowców i szybowców, informacje o lotniskach i miejscach operacji lotniczych DTO, gdzie w głównej mierze prowadzi szkolenia;
- (3) liczb studentów na jednym kursie szkoleniowym;
- (4) wszystkich wykorzystywanych szkolnych statków powietrznych i FSTD, w tym znaki rejestracyjne i kody liter kwalifikacji FSTD (stosownie do przypadku), w tym, w odniesieniu do każdego statku powietrznego, informacje na temat:
 - (i) kursów szkoleniowych, w których statek powietrzny był wykorzystywany, oraz
 - (ii) lotnisk DTO, na których statek powietrzny był przede wszystkim wykorzystywany;
- (5) wszystkich zdarzeń, wypadków i incydentów, które miały miejsce podczas kursów szkoleniowych oraz
- (6) wszelkich innych informacji uznanych za istotne przez DTO.

AMC1 DTO.GEN.270(c) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

Decyzja ED 2018/009/R

ZŁOŻENIE SPRAWOZADANIA Z COROCZNEGO PRZEGLĄDU WEWNĘTRZNEGO I ROCZNEGO SPRAWOZDANIA Z DZIAŁALNOŚCI WŁAŚCIWEMU ORGANOWI

Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności za każdy ubiegły rok kalendarzowy należy składać właściwemu organowi w terminie uzgodnionym pomiędzy DTO a właściwym organem.

GM1 DTO.GEN.270(c) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

Decyzja ED 2018/009/R

ZŁOŻENIE SPRAWOZADANIA Z COROCZNEGO PRZEGLĄDU WEWNĘTRZNEGO I ROCZNEGO SPRAWOZDANIA Z DZIAŁALNOŚCI WŁAŚCIWEMU ORGANOWI

Zaleca się, aby właściwy organ i DTO uzgodniły regularne ramy czasowe; na przykład, że coroczny przegląd wewnętrzny i roczne sprawozdanie z działalności za ostatni rok kalendarzowy powinny być złożone w pierwszym kwartale każdego roku.

DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA VIII**Dodatek 1 do załącznika VIII (część DTO)**

Rozporządzenie (UE) 2020/359

.....
(Nazwa wnioskującego)
(pieczęć firmowa)

..... dnia r.
(miejscowość)

L. dz.

Urząd Lotnictwa Cywilnego

ul. M. Flisa 2

02-247 Warszawa

DEKLARACJA

na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011

☐ Deklaracja pierwotna☐ Zgłoszenie zmian ⁽¹⁾ – numer referencyjny DTO:**1. Zadeklarowana organizacja szkolenia (DTO)**

Nazwa:

2. Miejsce(-a) prowadzenie działalności

Dane teleadresowe (adres, telefon, e-mail) głównego miejsca działalności DTO:

3. Personel

Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe (adres, telefon, e-mail) przedstawiciela DTO:

Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe (adres, telefon, e-mail) kierownika szkolenia DTO oraz, w stosownych przypadkach, zastępców kierownika szkolenia

4. Zakres szkolenia

Wykaz wszystkich prowadzonych szkoleń:

Wykaz wszystkich programów szkolenia wykorzystywanych do prowadzenia szkoleń (**dokumenty należy dołączyć do niniejszego formularza**) lub, w przypadku, o którym mowa w pkt DTO.GEN.230(d) załącznika VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, odniesienie do wszystkich zatwierdzonych instrukcji szkolenia wykorzystywanych do prowadzenia szkoleń:

5. Szkolne statki powietrzne i FSTD Wykaz statków powietrznych wykorzystywanych do szkolenia: Wykaz kwalifikowanych FSTD wykorzystywanych do szkolenia (w stosownych przypadkach łącznie z kodem literowym podanym na certyfikacie kwalifikacji):			
6. Lotnisko(-a) i miejsce(-a) operacji lotniczych Dane teleadresowe (adres, telefon, e-mail) wszystkich lotnisk i miejsc operacji lotniczych wykorzystywanych przez DTO do prowadzenia szkolenia:			
7. Data planowanego rozpoczęcia szkoleń:			
8. Wniosek o zatwierdzenie kursów standaryzacyjnych na egzaminatorów oraz seminariów odświeżających dla egzaminatorów (w stosownych przypadkach) ☐ DTO niniejszym zwraca się z wnioskiem o zatwierdzenie wyżej wymienionego(-ych) programu(-ów) szkolenia dla kursów egzaminatorskich w zakresie szybowców lub balonów zgodnie z pkt DTO.GEN.110(b) oraz DTO.GEN.230(c) załącznika VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.			
9. Oświadczenia DTO opracowała politykę bezpieczeństwa zgodnie z załącznikiem VIII (część DTO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, w szczególności z jego pkt DTO.GEN.210 lit. a) pkt 1 ppkt (ii), i będzie stosować tę politykę we wszystkich działaniach szkoleniowych objętych deklaracją. DTO spełnia i będzie – podczas wszystkich działań szkoleniowych objętych deklaracją – nadal spełniać zasadnicze wymagania załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/1139, wymagania załącznika I (część FCL) i załącznika VIII (część DTO) do rozporządzenia Komisji (UE) 1178/2011 oraz wymagania załącznika III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 i załącznika III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976. Potwierdzamy, że wszystkie informacje zawarte w niniejszej deklaracji, w tym w załącznikach do niej (w stosownych przypadkach), są kompletne i prawdziwe. <table border="1" data-bbox="124 1339 1528 1491"> <tr> <td data-bbox="124 1339 960 1491"> Imię, nazwisko, data i podpis przedstawiciela DTO </td> <td data-bbox="960 1339 1528 1491"> Imię, nazwisko, data i podpis kierownika szkolenia DTO </td> </tr> </table>		Imię, nazwisko, data i podpis przedstawiciela DTO	Imię, nazwisko, data i podpis kierownika szkolenia DTO
Imię, nazwisko, data i podpis przedstawiciela DTO	Imię, nazwisko, data i podpis kierownika szkolenia DTO		
(1) W przypadku zmian należy wypełnić tylko pkt 1 i pola, w których nastąpiły zmiany.			