



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 8 marca 2019 r.  
(OR. en)

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2019/0066(NLE)

---

---

7323/19  
ADD 2

AVIATION 51  
USA 16  
RELEX 239

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 8 marca 2019 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2019) 121 final - ANNEX 2

---

Dotyczy: ZAŁĄCZNIK do DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zająć  
Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy  
Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską  
o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa  
lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 3 do umowy

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 121 final - ANNEX 2.

---

Zał.: COM(2019) 121 final - ANNEX 2



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.3.2019 r.  
COM(2019) 121 final

ANNEX 2

## ZAŁĄCZNIK

*do*

## DECYZJI RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, dotyczącego dodania załącznika 3 do umowy**

LICENCJONOWANIE PILOTÓW

1. CEL I ZAKRES

- 1.1. Strony oceniły wzajemnie swoje normy, zasady, praktyki i procedury związane z wydawaniem licencji pilota turystycznego – w tym uprawnienia do wykonywania lotów nocnych i uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na kategorie jednosilnikowych tłokowych samolotów lądowych i wielosilnikowych tłokowych samolotów lądowych, wyłączając jednak uprawnienia na typ – i stwierdziły, że są one zbieżne w stopniu wystarczającym dla wzajemnego uznawania zatwierdzeń i ustaleń. Niniejszy załącznik obejmuje kwestię wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji, a także udzielania pomocy technicznej w zakresie wydawania licencji pilota turystycznego i monitorowania zgodności. Żadnego z postanowień niniejszego załącznika nie należy interpretować jako ograniczenia prawa strony do działania zgodnie z art. 15 umowy.
- 1.2. Zakres stosowania niniejszego załącznika obejmuje unijne licencje pilotów turystycznych zgodne z częścią FCL i certyfikaty pilota turystycznego FAA oraz przywileje pilotów turystycznych wynikające z innych unijnych licencji zgodnych z częścią FCL i certyfikatów pilota FAA, a także uprawnienia do wykonywania lotów nocnych i uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jak określono w dodatku 1 do niniejszego załącznika, na kategorie jednosilnikowych tłokowych samolotów lądowych i wielosilnikowych tłokowych samolotów lądowych w zakresie operacji w załodze jednoosobowej, wyłączając wszelkie uprawnienia na typ. Przywileje pilota turystycznego wynikają z unijnych licencji pilota zawodowego zgodnych z częścią FCL na samoloty (CPL (A)) i licencji pilota liniowego na samoloty (ATPL (A)). Licencja pilota w załodze wieloosobowej (MPL) zawiera przywileje pilota turystycznego wyłącznie wówczas, gdy są one wyraźnie wpisane do licencji. Certyfikaty pilota zawodowego i pilota liniowego FAA również zawierają przywileje pilota turystycznego. Jeżeli przywileje mają zastosowanie, te licencje i certyfikaty pilota kwalifikują się do konwersji na warunkach określonych

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

w niniejszym załączniku.

- 1.3. Zakres stosowania niniejszego załącznika można rozszerzyć na inne unijne licencje zgodne z częścią FCL i certyfikaty pilota FAA, uprawnienia i kategorie statków powietrznych w drodze zmiany niniejszego załącznika na podstawie decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru podjętej zgodnie z art. 19.B umowy.
- 1.4. Rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego załącznika odbywa się w następstwie procesu budowy zaufania przeprowadzonego przez wyspecjalizowane agencje.
- 1.5. Niniejszy załącznik nie ma zastosowania do żadnych licencji pilota ani certyfikatów pilota wydanych przez inne umawiające się państwo będące stroną Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (konwencji chicagowskiej), uznanych przez FAA lub władze lotnicze, jak określono w technicznych procedurach wykonawczych – licencjonowanie (TIP-L).
- 1.6. Niniejszy załącznik nie ogranicza prawa posiadacza certyfikatu pilota FAA lub unijnej licencji zgodnej z częścią FCL wydanej przez władze lotnicze do uznania ważności danego certyfikatu pilota lub licencji pilota przez drugą stronę zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

## 2. DEFINICJE

- 2.1. Na potrzeby niniejszego załącznika oprócz definicji zawartych w umowie stosuje się następujące definicje:

(a) „**uprawnienie na klasę**” oznacza:

- (i) w odniesieniu do unijnej licencji zgodnej z częścią FCL – ważne uprawnienie wpisane do licencji pilota. Posiadaczowi uprawnienia na klasę samolotu jednosilnikowego tłokowego i samolotu wielosilnikowego tłokowego przysługuje przywilej występowania w roli pilota statku powietrznego klasy określonej w uprawnieniu, jak przedstawiono w dokumencie pt. „Wykaz samolotów –

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

Uprawnienia na klasę i typ oraz wykaz wpisów” [„List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List”] opublikowanym na stronach internetowych Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA);

(ii) w odniesieniu do certyfikatu pilota FAA – klasyfikację statków powietrznych w kategorii o podobnej charakterystyce eksploatacyjnej, jak określono pkt 61.5 w tytule 14 Kodeksu Przepisów Federalnych (tytuł 14 CFR) (np. jednosilnikowe samoloty lądowe i wielosilnikowe samoloty lądowe);

(b) „**konwersja**” oznacza wydanie unijnej licencji zgodnej z częścią FCL na podstawie certyfikatu pilota FAA lub wydanie certyfikatu pilota FAA na podstawie unijnej licencji zgodnej z częścią FCL zgodnie z przepisami niniejszego załącznika;

(c) „**aktualność**” oznacza uznanie przywilejów wynikających z uprawnienia na klasę lub typ wpisanego do certyfikatu pilota FAA na podstawie doświadczenia zdobytego ostatnio przez posiadacza certyfikatu; (tytuł 14 część 61 CFR i część C załącznika III do rozporządzenia nr 1178/2011);

(d) „**unijna licencja zgodna z częścią FCL**” oznacza ważną licencję załogi lotniczej zgodną z wymaganiami części FCL;

(e) „**certyfikat pilota FAA**” oznacza ważny certyfikat pilota wydany przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego, zgodny z odpowiednimi wymogami określonymi w tytule 14 część 61 CFR;

(f) „**ocena umiejętności pilotażowych**” oznacza ocenę umiejętności pilotażowych przeprowadzoną przez certyfikowanego instruktora szkolenia praktycznego posiadającego odpowiednie uprawnienia egzaminacyjne FAA;

(g) „**uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów**” oznacza:  
(i) w odniesieniu do unijnego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnego z częścią FCL – ważne uprawnienie wpisane do unijnej licencji

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

zgodnej z częścią FCL umożliwiające wykonywanie operacji zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) lub w warunkach pogodowych poniżej wartości minimalnych określonych w przepisach wykonywania lotu z widocznością (VFR), ograniczające się do operacji na samolotach jednosilnikowych lub wielosilnikowych lub – w przypadku licencji pilota w załodze wieloosobowej (MPL) – dodatkowo ograniczające się do operacji w załodze wieloosobowej;

(ii) w odniesieniu do uprawnienia FAA do wykonywania lotów według wskazań przyrządów – ważne uprawnienie wpisane do certyfikatu pilota FAA z zastrzeżeniem spełnienia wymogów dotyczących aktualności i klasy statku powietrznego, umożliwiające wykonywanie operacji zgodnie z IFR lub w warunkach pogodowych poniżej wartości minimalnych określonych w VFR;

- (h) **„uprawnienie do wykonywania lotów nocnych”** oznacza uprawnienie wpisane do unijnej licencji zgodnej z częścią FCL, w przypadku którego przywileje wynikające z posiadania licencji pilota turystycznego dla samolotów są wykonywane w warunkach VFR w nocy. Uprawnienie do wykonywania lotów nocnych wydaje się bez określenia daty wygaśnięcia;
- (i) **„egzamin praktyczny”** oznacza wykazanie umiejętności w celu wydania licencji lub uprawnienia, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (część FCL);
- (j) **„warunki specjalne”** oznaczają wymogi, co do których uznano – na podstawie porównania odpowiednich regulacyjnych systemów licencjonowania – że nie są one wspólne dla obu systemów i warto je wymienić w niniejszym załączniku ze względu na ich znaczenie. Wykaz warunków specjalnych przedstawiono w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
- (k) **„uprawnienie na typ”** oznacza:
- (i) w odniesieniu do unijnej licencji zgodnej z częścią FCL – uprawnienie wpisane do

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

licencji pilota. Posiadaczowi uprawnienia na typ przysługuje przywilej występowania w roli pilota statku powietrznego typu określonego w uprawnieniu, jak przedstawiono w stworzonym przez EASA wykazie uprawnień na typ i wpisów do licencji załogi lotniczej na wszystkie statki powietrzne, wyłączając śmigłowce;

(ii) w odniesieniu do certyfikatu pilota FAA – uprawnienie wpisane do certyfikatu pilota FAA na każdy duży statek powietrzny (z wyjątkiem statków powietrznych lżejszych od powietrza), samolot z silnikiem turbodrutowym lub inny statek powietrzny określony przez administratora FAA w ramach procedur certyfikacji typu, w zakresie których pilot musi spełnić wymogi dotyczące szczególnej wiedzy lotniczej i szczególnego doświadczenia lotniczego oraz wymogi egzaminacyjne, aby móc występować w roli pilota dowodzącego statkiem powietrznym;

(l) „ważne” oznacza:

(i) w odniesieniu do certyfikatu pilota FAA lub unijnej licencji zgodnej z częścią FCL – że dokumenty te nie zostały zwrócone, wstrzymane, odwołane ani nie minął okres ich obowiązywania;

(ii) w odniesieniu do unijnego uprawnienia zgodnego z częścią FCL – że nie minął okres ważności uprawnienia. Data ważności uprawnienia widnieje w licencji pilota.

### 3. WSPÓLNA RADA KOORDYNACYJNA DS. ZAŁOGI

#### 3.1. Skład

3.1.1. Niniejszym powołuje się Wspólną Radę Koordynacyjną ds. Załogi, odpowiadającą przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru, pod wspólnym kierownictwem dyrektorów wykonawczych EASA i FAA odpowiedzialnych za standardy lotów. W jej skład wchodzi przedstawiciele każdej wyspecjalizowanej agencji odpowiedzialni za wydawanie licencji pilota i w stosownych przypadkach systemy zarządzania jakością / systemy zarządzania.

3.1.2. Wspólne kierownictwo może zaprosić dodatkowych uczestników do Wspólnej Rady

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

Koordynacyjnej ds. Załogi, aby ułatwić osiągnięcie celów niniejszego załącznika.

### 3.2. Mandat

3.2.1. Wspólna Rada Koordynacyjna ds. Załogi zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić efektywne funkcjonowanie i wykonywanie niniejszego załącznika. Do jej funkcji należy w szczególności:

- (a) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd TIP-L – co obejmuje współpracę, pomoc, wymianę informacji oraz działania w ramach utrzymywania zaufania – które to procedury mają być stosowane w procedurach objętych niniejszym załącznikiem;
- (b) wymiana informacji na temat istotnych problemów bezpieczeństwa oraz opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;
- (c) zapewnianie spójnego stosowania postanowień niniejszego załącznika;
- (d) wymiana informacji na temat planowanych i realizowanych działań regulacyjnych, które mogą wpływać na podstawę i zakres stosowania niniejszego załącznika;
- (e) wymiana informacji na temat znacznych zmian w systemach wydawania licencji pilota stron, które to zmiany mogą wpływać na podstawę i zakres stosowania niniejszego załącznika;
- (f) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na szczeblu tych agencji i władz; oraz
- (g) przedkładanie Dwustronnej Radzie ds. Nadzoru propozycji zmian dotyczących niniejszego załącznika.

3.2.2. Wspólna Rada Koordynacyjna ds. Załogi przekazuje nierozstrzygnięte kwestie do Dwustronnej Rady ds. Nadzoru i zapewnia wykonanie decyzji dotyczących niniejszego

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

załącznika podjętych przez Dwustronną Radę ds. Nadzoru.

#### 4. WYKONANIE

- 4.1. Strony zgadzają się, aby uznawano, że osoba posiadająca unijną licencję zgodną z częścią FCL na samoloty, w tym uprawnienie na klasę, wraz z uprawnieniem do wykonywania lotów nocnych lub bez tego uprawnienia, lub uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samoloty, która wykazała zgodność z mającymi zastosowanie warunkami specjalnymi FAA określonymi w dodatku 1, spełnia wymogi konieczne do uzyskania certyfikatu pilota FAA, uprawnienia lub uprawnień na klasę, lub uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów w kategorii samolotu.
- 4.2. Strony zgadzają się, aby uznawano, że osoba posiadająca certyfikat pilota FAA na samoloty lub uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samoloty, która wykazała zgodność z mającymi zastosowanie warunkami specjalnymi UE określonymi w dodatku 1 i przedstawiła dowody na aktualność zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami TIP-L, spełnia wymogi konieczne do uzyskania unijnej licencji zgodnej z częścią FCL, uprawnienia lub uprawnień na klasę, wraz z uprawnieniem do wykonywania lotów nocnych lub bez tego uprawnienia, lub uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów w kategorii samolotu.
- 4.3. Warunki niniejszego załącznika nie mogą powodować przywrócenia unijnych licencji zgodnych z częścią FCL lub certyfikatów pilota FAA, które zostały zwrócone, wstrzymane lub odwołane.
- 4.4. Bardziej szczegółowy zakres uprawnień i ograniczeń wynikających z certyfikatu pilota FAA lub unijnej licencji zgodnej z częścią FCL wydanych zgodnie z niniejszym załącznikiem określono w TIP-L.
- 4.5. Po wydaniu unijnej licencji zgodnej z częścią FCL lub certyfikatu pilota FAA zgodnie z niniejszym załącznikiem posiadacz – chcąc korzystać z przywilejów wynikających z takiej licencji lub takiego certyfikatu – musi spełnić wymogi dotyczące przedłużenia lub

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

wznowienia ważności licencji lub certyfikatu odpowiednio zgodnie z unijnymi wymogami dotyczącymi części FCL lub wymogami FAA.

- 4.6. Po wydaniu certyfikatu pilota FAA na podstawie unijnej licencji zgodnej z częścią FCL zgodnie z niniejszym załącznikiem FAA nie może wymagać zwrotu tej unijnej licencji zgodnej z częścią FCL. Po wydaniu unijnej licencji zgodnej z częścią FCL na podstawie certyfikatu pilota FAA zgodnie z niniejszym załącznikiem władze lotnicze nie mogą wymagać zwrotu tego certyfikatu pilota FAA.
- 4.7. Wyspecjalizowane agencje oraz w stosownych przypadkach władze lotnicze:
  - 4.7.1. na wniosek FAA lub władz lotniczych, które wydały unijną licencję zgodną z częścią FCL lub certyfikat pilota FAA zgodnie z niniejszym załącznikiem, wzajemnie weryfikują lub potwierdzają autentyczność oryginału unijnej licencji zgodnej z częścią FCL, certyfikatu pilota FAA lub uprawnienia; oraz
  - 4.7.2. przedstawiają dane statystyczne dotyczące unijnych licencji zgodnych z częścią FCL, certyfikatów pilota FAA i uprawnień wydanych zgodnie z niniejszym załącznikiem, w formie, trybie i czasie określonym przez Wspólną Radę Koordynacyjną ds. Załogi.
- 4.8. Wyspecjalizowana agencja lub w stosownych przypadkach władze lotnicze każdej ze stron, w razie potrzeby, na żądanie i po osiągnięciu wspólnego porozumienia świadczą pomoc techniczną w zakresie czynności związanych z wydawaniem licencji pilota na rzecz wyspecjalizowanej agencji lub w stosownych przypadkach władz lotniczych drugiej strony dla realizacji celów niniejszego załącznika. Wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze mogą odmówić świadczenia takiej pomocy technicznej z powodu niedostępności zasobów.
- 4.9. Wprowadzane przez którąkolwiek ze stron zmiany w zakresie organizacji lotnictwa cywilnego, przepisów ustawowych, przepisów wykonawczych, procedur, polityki lub norm, w tym tych, które odnoszą się do wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, mogą zmieniać sytuację wyjściową, na podstawie której zawarty został niniejszy załącznik. W związku z tym strony, za pośrednictwem, odpowiednio, wyspecjalizowanych agencji

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

oraz władz lotniczych, informują się wzajemnie w możliwie najwcześniejszym terminie o planach dotyczących takich zmian oraz omawiają wpływ planowanych zmian na sytuację wyjściową, na podstawie której został zawarty niniejszy załącznik. Jeżeli konsultacje w trybie art. 15.C umowy prowadzą do porozumienia w sprawie zmiany niniejszego załącznika, strony podejmują starania, aby taka zmieniona wersja weszła w życie równocześnie z wejściem w życie lub wdrożeniem zmiany, która ją spowodowała, lub w najszybszym możliwym terminie.

## 5. KOMUNIKACJA I WSPÓŁPRACA

- 5.1. Wyspecjalizowane agencje, za pośrednictwem Wspólnej Rady Koordynacyjnej ds. Załogi, prowadzą wykaz punktów kontaktowych związanych z różnymi technicznymi aspektami niniejszego załącznika i wymieniają się takimi wykazami.
- 5.2. Językiem komunikacji między wyspecjalizowanymi agencjami, w tym także dokumentacji technicznej przedkładanej do przeglądu lub zatwierdzenia zgodnie z niniejszym załącznikiem, jest język angielski.
- 5.3. Wszystkie komunikowane daty mają format DD MMM RRRR, np. „05 MAY 2014”.
- 5.4. W przypadku powstania pilnej lub nadzwyczajnej sytuacji punkty kontaktowe wyspecjalizowanych agencji oraz w stosownych przypadkach władz lotniczych, jak określono w TIP-L, komunikują się ze sobą i zapewniają natychmiastowe podjęcie odpowiednich działań.

## 6. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRZY UZNAWANIU USTALEŃ KONTROLI ZGODNOŚCI

- 6.1. Wymogi podstawowe
  - 6.1.1. Każda wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, wszelkie władze lotnicze wykazują drugiej wyspecjalizowanej agencji skuteczność swoich systemów nadzoru

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

regulacyjnego pilotów. Muszą one w szczególności wykazać posiadanie efektywnych i odpowiednich:

- (a) struktur prawno-regulacyjnych;
- (b) struktur organizacyjnych;
- (c) zasobów, w tym dostatecznie wykwalifikowanego personelu;
- (d) programu szkoleniowego dla personelu technicznego;
- (e) wewnętrznych zasad, procesów i procedur, w tym systemu jakości;
- (f) dokumentacji i zapisów;
- (g) programu nadzoru; oraz
- (h) możliwości sprawowania władzy nad posiadaczami unijnej licencji zgodnej z częścią FCL lub certyfikatu pilota FAA.

## 6.2. Zaufanie na etapie początkowym

Każda wyspecjalizowana agencja wykazała drugiej wyspecjalizowanej agencji skuteczność swojego systemu nadzoru regulacyjnego działań objętych niniejszym załącznikiem w ramach działań budowania zaufania na etapie początkowym. Wyspecjalizowane agencje wzajemnie wykazują skuteczność swoich audytów jakości i działań standaryzacyjnych, w tym audytów władz lotniczych, o których mowa w pkt 6.3.1.

## 6.3. Utrzymywanie zaufania

6.3.1. Wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze przez cały czas wzajemnie wykazują, że realizują skuteczny nadzór zgodnie z pkt 6.1.1 niniejszego załącznika zgodnie

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

z odpowiednimi przepisami TIP-L opracowanych przez Wspólną Radę Koordynacyjną ds. Załogi.

a) W szczególności wyspecjalizowane agencje:

- (i) mają prawo do wzajemnego uczestnictwa w roli obserwatora w audytach jakości i kontrolach standaryzacyjnych;
- (ii) udostępniają drugiej wyspecjalizowanej agencji sprawozdania z audytów jakości i kontroli standaryzacyjnych, mających zastosowanie do niniejszego załącznika, jak określono w TIP-L; oraz
- (iii) w stosownych przypadkach pomagają sobie wzajemnie w rozwiązywaniu kwestii ustaleń z audytów i kontroli wpływających na wykonanie niniejszego załącznika.

b) W szczególności FAA i władze lotnicze:

- (i) zgadzają się na przeprowadzenie audytów jakości i kontroli standaryzacyjnych, jak określono w pkt 6.3.1 lit. a) ppkt (i) powyżej;
- (ii) prowadzą wymianę istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa i znanych ograniczeń, które mogą wpływać na zdolność władz lotniczych lub wyspecjalizowanej agencji do zapewnienia pełnej zgodności z mającymi zastosowanie międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lub wszelkimi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w niniejszej umowie;
- (iii) z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących ochrony danych osobowych – udostępniają odpowiednią ewidencję i sprawozdania z kontroli w zakresie wydawania licencji pilota, w tym ze zrealizowanych działań egzekwujących przepisy; oraz
- (iv) w stosownych przypadkach zapewniają pomoc tłumaczeniową w biurze władz

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

lotniczych w trakcie przeglądu zapisów i dokumentacji sporządzonych w języku danego państwa;

- c) wyspecjalizowane agencje powiadamiają się wzajemnie w najszybszym możliwym terminie, jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie są w stanie wypełnić wymogu zawartego w pkt 6.3. Jeżeli którakolwiek z wyspecjalizowanych agencji jest zdania, że kompetencje techniczne przestały być odpowiednie, wyspecjalizowane agencje podejmują wzajemne konsultacje i przedstawiają plan działania w odniesieniu do nieprawidłowości;
- d) jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie usuną nieprawidłowości w terminie określonym w planie działania, każda z wyspecjalizowanych agencji może przekazać sprawę do Wspólnej Rady Koordynacyjnej ds. Załogi;
- e) w przypadku gdy strona ma zamiar wstrzymać uznawanie ustaleń lub zatwierdzeń dokonywanych przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze, powiadamia o tym niezwłocznie drugą stronę zgodnie z art. 18.A umowy.

## 7. OPŁATY

Stosowane opłaty są zgodne z art. 14 umowy oraz mającymi zastosowanie wymogami ustawowymi i regulacyjnymi.

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

## Warunki specjalne

### 1. WARUNKI OGÓLNE

- 1.1. Wnioskodawca składa wniosek o konwersję unijnej licencji zgodnej z częścią FCL lub certyfikatu pilota FAA zgodnie z niniejszym załącznikiem w standardowej formie i w standardowym trybie, jak określono w TIP-L.
- 1.2. Wniosek składany przez wnioskodawcę posiadającego unijną licencję zgodną z częścią FCL lub certyfikat pilota FAA zawierające ograniczenie może zostać odrzucony, jeżeli podobne ograniczenie nie jest dostępne w drugim systemie.

### 2. WARUNKI SPECJALNE UE

W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z częścią FCL, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, wnioskodawca musi spełnić wszystkie poniższe warunki specjalne UE.

- 2.1. Warunki specjalne UE mające zastosowanie przy wydawaniu unijnej licencji zgodnej z częścią FCL na samoloty (PPL(A)) i towarzyszących uprawnień na klasę i uprawnień do wykonywania lotów nocnych, o ile mają zastosowanie, na podstawie certyfikatu pilota FAA
  - 2.1.1. Wnioskodawca wykazuje lub przedstawia dowody na to, że uzyskał biegłość językową zgodną z pkt FCL.055 części FCL, chyba że w certyfikacie pilota FAA posiada wpis potwierdzający biegłość w języku angielskim (ang. „English Proficient”). Wpis „English Proficient” uznaje się za równoznaczny biegłości w języku angielskim na poziomie 4, jak określono w TIP-L.

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

- 2.1.2. Wnioskodawca spełnia unijne wymagania zdrowotne określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011, mające zastosowanie do licencji PPL (A).
- 2.1.3. Wnioskodawca zalicza egzamin praktyczny, jak określono w TIP-L, prowadzony przez egzaminatora posiadającego kwalifikacje zgodne z częścią FCL.
- 2.1.4. Przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego wnioskodawca demonstruje egzaminatorowi, że zdobył wymaganą odpowiednią wiedzę teoretyczną, jak określono w TIP-L, w okresie 24 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc złożenia wniosku.
- 2.1.5. Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów nocnych zgodne z częścią FCL przedstawia dowody, że spełnił wymogi dotyczące wykonywania lotów nocnych określone w pkt FCL.810 części FCL. Zaliczone może zostać doświadczenie w zakresie odbytych szkoleń w locie nocnym, jak określono w TIP-L.
- 2.1.6. Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie na klasę wielosilnikowych tłokowych samolotów z załogą jednoosobową przedstawia dowody na spełnienie wymagań dotyczących wydawania uprawnienia na klasę wielosilnikowych tłokowych samolotów lądowych, jak określono w części FCL podczęść H. W tym przypadku egzamin praktyczny określony w pkt 2.1.3 powyżej odbywa się na wielosilnikowym tłokowym samolocie lądowym. Wcześniej odbyte szkolenia i uzyskane doświadczenie w pilotażu samolotów wielosilnikowych tłokowych mogą zostać zapisane na poczet spełnienia przez wnioskodawcę wymogów określonych w części FCL podczęść H, jak określono w TIP-L.
- 2.1.7. Po konwersji certyfikatu pilota FAA zgodnie z niniejszym załącznikiem władze lotnicze wpisują w pozycji VIII (lub XIII) unijnej licencji zgodnej z częścią FCL następujące stwierdzenie: „Licencja PP(A) wydana na podstawie umowy między UE a Stanami Zjednoczonymi”.
- 2.2. Warunki specjalne UE mające zastosowanie przy wydawaniu unijnego uprawnienia do

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnego z częścią FCL na samoloty (IR(A)) na podstawie przyznanego przez FAA uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

- 2.2.1 Wnioskodawca wykazuje lub przedstawia dowody na to, że uzyskał biegłość językową zgodną z pkt FCL.055 części FCL, chyba że w certyfikacie pilota FAA posiada wpis potwierdzający biegłość w języku angielskim (ang. „English Proficient”). Wpis „English Proficient” uznaje się za równoznaczny biegłości w języku angielskim na poziomie 4, jak określono w TIP-L.
- 2.2.2 Wnioskodawca spełnia unijne wymagania zdrowotne określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011, mające zastosowanie do uprawnienia IR(A).
- 2.2.3 Wnioskodawca zalicza egzamin praktyczny na uprawnienie IR(A), jak określono w TIP-L, prowadzony przez egzaminatora posiadającego kwalifikacje zgodne z częścią FCL.
- 2.2.4 Jeżeli chodzi o zademonstrowanie posiadanej wiedzy teoretycznej i jak określono w TIP-L, jeżeli wnioskodawca posiada minimalne doświadczenie co najmniej 50 godzin czasu lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) w charakterze pilota dowódcy samolotu, przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego na uprawnienie IR(A) musi on zademonstrować egzaminatorowi, że zdobył odpowiednią wiedzę teoretyczną. W pozostałych przypadkach wnioskodawca musi zdać pisemny egzamin w okresie 24 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc złożenia wniosku.
- 2.2.5 Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na wielosilnikowych tłokowych samolotach lądowych z załogą jednoosobową przedstawia dowody na spełnienie wymagań dotyczących wydawania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na wielosilnikowych tłokowych samolotach lądowych, jak określono w części FCL podczęść G. W tym przypadku egzamin praktyczny na uprawnienie IR(A) określony w pkt 2.2.3 powyżej odbywa się na wielosilnikowym tłokowym samolocie lądowym. Wcześniej odbyte szkolenia i doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów na samolotach wielosilnikowych

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

mogą zostać zapisane na poczet spełnienia przez wnioskodawcę wymogów określonych w części FCL podczęść G, jak określono w TIP-L.

- 2.2.6 Jak określono w TIP-L, przed przeprowadzeniem egzaminu praktycznego na uprawnienie IR(A) wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów musi mieć zaliczone wykonywanie lotów zapoznawczych w jednym z państw członkowskich UE w ramach organizacji szkolenia zatwierdzonej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011. Wnioskodawca jest zwolniony z tego wymogu, jeżeli posiada wcześniejsze doświadczenie co najmniej 50 godzin czasu lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu lub wcześniejsze doświadczenie co najmniej 10 godzin czasu lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu w dowolnym państwie członkowskim UE lub dowolnym państwie europejskim uczestniczącym w EASA zgodnie z art. 129 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 212 z 26.8.2018, s. 1).
- 2.2.7 Wnioskodawca, który uzyskał unijne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z częścią FCL na podstawie niniejszego załącznika, musi odbyć komplet egzaminów teoretycznych zgodnie z częścią FCL pkt FCL.025 i FCL.615 IR, zanim zacznie korzystać z przywilejów związanych z uprawnieniem do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, wynikających z unijnej licencji CPL, MPL lub ATPL zgodnej z częścią FCL.
- 2.2.8 Wnioskodawca, który uzyskał unijne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z częścią FCL na podstawie niniejszego załącznika, musi odbyć komplet egzaminów teoretycznych zgodnie z częścią FCL pkt FCL.025, zanim uzyska pełne zaliczenie wymagań na uprawnienie IR(A) na inną kategorię statku powietrznego zgodnie z częścią FCL pkt FCL.035.
- 2.2.9 Po konwersji certyfikatu pilota FAA zgodnie z niniejszym załącznikiem władze lotnicze wpisują w pozycji VIII (lub XIII) unijnej licencji zgodnej z częścią FCL następujące stwierdzenie: „Licencja PP(A) / uprawnienie IR(A) wydane na podstawie umowy między UE a Stanami Zjednoczonymi”.

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

### 3. WARUNKI SPECJALNE FAA

W celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z częścią 61 tytułu 14 CFR, na warunkach określonych w niniejszym załączniku, wnioskodawca musi spełnić wszystkie poniższe warunki specjalne FAA.

- 3.1. Warunki specjalne FAA mające zastosowanie przy wydawaniu certyfikatu pilota FAA, uprawnienia na klasę w kategorii jednosilnikowych samolotów lądowych oraz uprawnienia na klasę w kategorii wielosilnikowych samolotów lądowych na podstawie unijnej licencji zgodnej z częścią FCL.
  - 3.1.1. Wnioskodawca musi umieć czytać, mówić i pisać w języku angielskim oraz rozumieć ten język. Uznaje się, że wpis potwierdzający biegłość w języku angielskim na poziomie 4 lub wyższym stanowi potwierdzenie uzyskania biegłości w języku angielskim.
  - 3.1.2. Aby korzystać z przywilejów wynikających z certyfikatu pilota FAA, wnioskodawca musi spełniać wymagania FAA w zakresie świadectwa lekarskiego, jak określono w części 61 tytułu 14 CFR.
  - 3.1.3. Wnioskodawca zdał wymagany egzamin teoretyczny, jak określono w TIP-L, w okresie 24 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc złożenia wniosku.
  - 3.1.4. Wnioskodawca zostaje poddany ocenie umiejętności pilotażowych przeprowadzonej przez certyfikowanego przez FAA instruktora szkolenia praktycznego, który posiada odpowiednie uprawnienia egzaminacyjne FAA, jak określono w TIP-L.
  - 3.1.5. Wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie na wielosilnikowe samoloty lądowe przedstawia dowody na spełnienie wymagań dotyczących wydawania uprawnienia na wielosilnikowe samoloty lądowe, jak określono w części 61 tytułu 14 CFR. Mogą zostać zaliczone szkolenia i doświadczenie w zakresie lotów na wielosilnikowych tłokowych samolotach lądowych, jak określono w TIP-L.

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)

- 3.2. Warunki specjalne FAA mające zastosowanie przy wydawaniu uprawnienia FAA do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samolotach na podstawie unijnego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnego z częścią FCL
- 3.2.1. Wnioskodawca musi umieć czytać, mówić i pisać w języku angielskim oraz rozumieć ten język. Uznaje się, że wpis potwierdzający biegłość w języku angielskim na poziomie 4 lub wyższym stanowi potwierdzenie uzyskania biegłości w języku angielskim.
- 3.2.2. Aby korzystać z przywilejów wynikających z certyfikatu pilota FAA, wnioskodawca musi spełniać wymagania FAA w zakresie świadectwa lekarskiego, jak określono w części 61 tytułu 14 CFR.
- 3.2.3. Jak określono w TIP-L, przed przeprowadzeniem przez egzaminatora kontroli umiejętności w zakresie lotu według wskazań przyrządów wnioskodawca ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów musi mieć zaliczone wykonywanie lotów zapoznawczych w Stanach Zjednoczonych, w tym na należących do nich terytoriach, w obecności instruktora szkolenia praktycznego certyfikowanego przez FAA. Wnioskodawca jest zwolniony z tego wymogu, jeżeli posiada wcześniejsze doświadczenie co najmniej 50 godzin czasu lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu lub wcześniejsze doświadczenie co najmniej 10 godzin czasu lotu IFR w charakterze pilota dowódcy samolotu w Stanach Zjednoczonych, w tym na należących do nich terytoriach.
- 3.2.4. Wnioskodawca zalicza kontrolę umiejętności w zakresie lotu według wskazań przyrządów prowadzoną przez egzaminatora, jak określono w TIP-L.
- 3.2.5. Wnioskodawca zdał wymagany egzamin teoretyczny, jak określono w TIP-L, w okresie 24 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc złożenia wniosku.

Initials: \_\_\_\_ (EC)/\_\_\_\_ (FAA)