

Bruksela, 4 września 2020 r.
(OR. en)

11004/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0066 (NLE)

AVIATION 145
RELEX 686
USA 57

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru powołanej na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w odniesieniu do przyjęcia decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru w sprawie przyjęcia załącznika 3 do Umowy
----------	---

PROJEKT

DWUSTRONNA RADA DS. NADZORU W ZWIĄZKU Z UMOWĄ
MIĘDZY STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI
A WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ
O WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE UREGULOWAŃ
DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA CYWILNEGO

ZAPIS DECYZJI

DECYZJA nr 0010

Odnotowując, że zmiana 1 do Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwanej dalej „Umową”) rozszerza zakres art. 2.B Umowy w celu objęcia nim, między innymi, licencjonowania i szkolenia personelu;

Odnotowując ponadto, że zmieniony art. 5 Umowy przewiduje opracowanie nowych załączników do Umowy w odniesieniu do spraw objętych zakresem Umowy, które następnie, zgodnie z art. 19.C, wchodzi w życie na mocy decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru (zwanej dalej „BOB”) powołanej na podstawie art. 3,

BOB postanawia, co następuje:

1. Przyjąć załącznik 3 (Licencjonowanie pilotów) do Umowy, dołączony do niniejszej decyzji w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim. W przypadku wystąpienia rozbieżności w interpretacji różnych wersji językowych wersja angielska jest uważana za rozstrzygającą.
2. Przyjąć do wiadomości wspólne oświadczenie, które ma zostać podpisane przez przedstawicieli Stron, dotyczące uznania za autentyczną wersji chorwackiej załącznika 3.

3. Załącznik 3 (Licencjonowanie pilotów) do Umowy wchodzi w życie z dniem złożenia poniżej ostatniego podpisu.

W imieniu Dwustronnej Rady ds. Nadzoru:

FEDERALNA ADMINISTRACJA
LOTNICTWA CYWILNEGO
DEPARTAMENT TRANSPORTU
STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI
PODPISANO:

KOMISJA EUROPEJSKA
UNIA EUROPEJSKA

PODPISANO:

STANOWISKO: _____
Zastępca Naczelnika ds.
Bezpieczeństwa
Lotniczego

STANOWISKO: _____
Dyrektor ds. Lotnictwa
Dyrekcja Generalna
ds. Mobilności
i Transportu (Komisja
Europejska)

DATA:

DATA:

MIEJSCE: Waszyngton

MIEJSCE: Bruksela (Belgia)

ZAŁĄCZNIK 3

LICENCJONOWANIE PILOTÓW

1. CEL I ZAKRES

- 1.1. Strony oceniły wzajemnie swoje normy, zasady, praktyki i procedury związane z licencjonowaniem pilotów turystycznych – w tym uprawnienia do wykonywania lotów nocnych i uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na kategorie jednosilnikowych tłokowych (SEP) samolotów lądowych i wielosilnikowych tłokowych (MEP) 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 licencjonowania pilotów turystycznych 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 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 kategorii samolotów lądowych SEP i samolotów lądowych MEP 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 w niniejszym załączniku.
- 1.3. Zakres 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 (BOB) przyjętej zgodnie z art. 19.B Umowy.
- 1.4. Rozszerzenie zakresu niniejszego załącznika odbywa się w następstwie procesu budowy zaufania przeprowadzonego przez wyspecjalizowane agencje.
- 1.5. Niniejszy załącznik nie ma zastosowania do licencji pilota i 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 obowiązującymi 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 SEP i MEP przysługuje przywilej występowania w roli pilota statku powietrznego klasy określonej w uprawnieniu, jak przedstawiono w dokumencie pt. „Wykaz samolotów – Uprawnienia na klasę i typ oraz wykaz wpisów” [ang. „*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 postanowieniami 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 wymaganiami 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 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 wymagań 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 wymagania, co do których uznano – na podstawie porównania odpowiednich regulacyjnych systemów dotyczących licencjonowania – że nie są one wspólne dla obu systemów i warto je wymienić w niniejszym załączniku ze względu na ich znaczenie. Wykaz warunków specjalnych zamieszczono w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
- k) „uprawnienie na typ” oznacza:
- (i) w odniesieniu do unijnej licencji zgodnej z częścią FCL – uprawnienie wpisane do 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 dotyczącym załogi lotniczej – 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 turbodrzutowym lub inny statek powietrzny określony przez administratora FAA w ramach procedur certyfikacji typu, w zakresie których pilot musi spełnić wymagania dotyczące szczególnej wiedzy lotniczej i szczególnego doświadczenia lotniczego oraz wymagania 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 certyfikat lub licencja nie zostały zwrócone, zawieszone, cofnięte ani nie wygasły;

- (ii) w odniesieniu do unijnego uprawnienia zgodnego z częścią FCL – że nie upłynął 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 (JACB), odpowiadającą przed BOB, pod wspólnym kierownictwem dyrektorów wykonawczych EASA i FAA odpowiedzialnych za standardy lotów. W skład JACB wchodzi przedstawiciele każdej wyspecjalizowanej agencji odpowiedzialni za licencjonowanie pilotów i w stosownych przypadkach systemy zarządzania jakością / systemy zarządzania.

3.1.2. Wspólne kierownictwo może zaprosić dodatkowych uczestników do JACB, aby ułatwić osiągnięcie celów niniejszego załącznika.

3.2. Mandat

3.2.1. JACB zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić efektywne funkcjonowanie i wykonywanie postanowień niniejszego załącznika. Do jej zadań 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) dzielenie się informacjami na temat istotnych problemów związanych z bezpieczeństwem oraz opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;
- c) zapewnianie spójnego stosowania niniejszego załącznika;
- d) wymiana informacji na temat planowanych i realizowanych działań regulacyjnych, które mogą wpływać na podstawę i zakres niniejszego załącznika;
- e) dzielenie się informacjami na temat znacznych zmian w systemach licencjonowania pilotów Stron, które to zmiany mogą wpływać na podstawę i zakres niniejszego załącznika;
- f) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na poziomie tych agencji i władz; oraz
- g) przedkładanie BOB propozycji zmian niniejszego załącznika.

3.2.2. JACB przekazuje nierozstrzygnięte kwestie do BOB i zapewnia wykonanie decyzji dotyczących niniejszego załącznika podjętych przez BOB.

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 obowiązującymi warunkami specjalnymi FAA określonymi w dodatku 1, spełnia wymagania 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 obowiązującymi warunkami specjalnymi UE określonymi w dodatku 1 i przedstawiła dowody na aktualność zgodnie z obowiązującymi postanowieniami TIP-L, spełnia wymagania 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, zawieszone lub cofnięte.
- 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 wymagania dotyczące przedłużenia lub wznowienia ważności licencji lub certyfikatu odpowiednio zgodnie z unijnymi wymaganiami dotyczącymi części FCL lub wymaganiami 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 terminie określonym przez JACB.
- 4.8. Wyspecjalizowana agencja lub, w stosownych przypadkach, władze lotnicze każdej ze Stron udzielają w razie potrzeby, na żądanie i po osiągnięciu wspólnego porozumienia, pomocy technicznej w zakresie czynności związanych z licencjonowaniem pilotów na rzecz wyspecjalizowanej agencji lub, w stosownych przypadkach, władz lotniczych drugiej Strony dla realizacji celów niniejszego załącznika. Wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze mogą odmówić udzielenia takiej pomocy technicznej z powodu niedostępności zasobów.

4.9. Wprowadzane przez którąkolwiek ze Stron zmiany organizacji, przepisów ustawowych, przepisów wykonawczych, procedur, polityki lub norm w zakresie lotnictwa cywilnego, w tym tych, które odnoszą się do wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, mogą zmieniać podstawy wykonywania niniejszego załącznika. W związku z tym Strony, za pośrednictwem, odpowiednio, wyspecjalizowanych agencji oraz władz lotniczych, informują się wzajemnie w możliwie najwcześniejszym terminie o planach dotyczących takich zmian oraz omawiają stopień, w jakim planowane zmiany wpłyną na podstawy niniejszego załącznika. Jeżeli konsultacje w trybie art. 15.C Umowy prowadzą do porozumienia w sprawie zmiany niniejszego załącznika, Strony podejmują starania w celu zapewnienia, 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 JACB, 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. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRZY UZNAWANIU USTALEŃ KONTROLI ZGODNOŚCI

6.1. Wymagania podstawowe

6.1.1. Każda wyspecjalizowana agencja oraz, o ile ma to zastosowanie, wszelkie władze lotnicze wykazują drugiej wyspecjalizowanej agencji skuteczność swoich systemów nadzoru 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) planów szkolenia dla personelu technicznego;
- e) wewnętrznych zasad, procesów i procedur, w tym systemu jakości;
- f) dokumentacji i rejestrów;

- g) programów 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 wykazały również sobie nawzajem 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 wykazują sobie nawzajem, że wykonują skuteczny nadzór zgodnie z pkt 6.1.1 niniejszego załącznika zgodnie z odpowiednimi postanowieniami TIP-L opracowanymi przez JACB.

- a) W szczególności wyspecjalizowane agencje:
 - (i) mają prawo do uczestnictwa, w roli obserwatora, w audytach jakości i inspekcjach standaryzacyjnych drugiej Strony;

- (ii) udostępniają drugiej wyspecjalizowanej agencji sprawozdania z audytów jakości i inspekcji standaryzacyjnych, mających zastosowanie do niniejszego załącznika, jak określono w TIP-L; oraz
 - (iii) w stosownych przypadkach pomagają sobie wzajemnie w rozwiązywaniu kwestii wynikających z ustaleń z audytów i inspekcji, wpływających na wykonywanie niniejszego załącznika.
- b) W szczególności FAA i władze lotnicze:
- (i) zgadzają się na przeprowadzenie audytów jakości i inspekcji standaryzacyjnych, jak określono powyżej w pkt 6.3.1 lit. a) ppkt (i);
 - (ii) dzielą się istotnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i znanych ograniczeń, które mogą wpływać na zdolność władz lotniczych lub wyspecjalizowanej agencji do zapewnienia pełnej zgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lub wszelkimi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w Umowie;
 - (iii) z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących ochrony danych osobowych – udostępniają odpowiednie rejestry i sprawozdania z inspekcji w zakresie licencjonowania pilotów, w tym ze zrealizowanych działań egzekwujących; oraz
 - (iv) w razie potrzeby zapewniają pomoc tłumaczeniową w biurze władz lotniczych w trakcie przeglądu rejestrów i dokumentacji zarejestrowanej w języku danego państwa;

- c) wyspecjalizowane agencje powiadamiają się wzajemnie w najwcześniejszym możliwym terminie, jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie są w stanie spełnić 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 tym konieczne działania naprawcze, 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 JACB;
- 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 muszą być zgodne z art. 14 Umowy oraz obowiązującymi wymaganiami ustawowymi i prawnymi.

Dodatek 1

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 w drugim systemie nie jest przewidziane podobne ograniczenie.

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 obowiązujące 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 musi wykazać lub przedstawić dowód na to, że uzyskał biegłość językową zgodnie 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.

2.1.2. Wnioskodawca musi spełniać wymagania zdrowotne UE określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011, obowiązujące w przypadku licencji PPL (A).

2.1.3. Wnioskodawca musi zaliczyć 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 musi wykazać przed egzaminatorem, 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 zgodnie z częścią FCL musi przedstawić dowód na to, że spełnił wymagania 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 samolotów MEP z załogą jednoosobową musi przedstawić dowód na to, że spełnił wymagania dotyczące wydania uprawnienia na klasę samolotów lądowych MEP, jak określono w części FCL podczęść H. W tym przypadku egzamin praktyczny określony powyżej w pkt 2.1.3 odbywa się na samolocie lądowym MEP. Wcześniej odbyte szkolenia i uzyskane doświadczenie w pilotażu samolotów MEP mogą zostać zaliczone jako spełnienie przez wnioskodawcę wymagań 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 następującą adnotację: „Licencja PPL(A) wydana na podstawie Umowy między UE a Stanami Zjednoczonymi”.
- 2.2. Warunki specjalne UE obowiązujące przy wydawaniu unijnego uprawnienia do 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 musi wykazać lub przedstawić dowody na to, że uzyskał biegłość językową zgodnie 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 musi spełniać unijne wymagania zdrowotne określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011, obowiązujące w przypadku uprawnienia IR(A).
- 2.2.3. Wnioskodawca musi zaliczyć egzamin praktyczny na uprawnienie IR(A), jak określono w TIP-L, prowadzony przez egzaminatora posiadającego kwalifikacje zgodne z częścią FCL.
- 2.2.4. W odniesieniu do wykazania 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 wykazać wobec egzaminatora, 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 samolotach lądowych MEP z załogą jednoosobową musi przedstawić dowód na to, że spełnił wymagania dotyczące wydawania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samolotach lądowych MEP, jak określono w części FCL podczęść G. W tym przypadku egzamin praktyczny na uprawnienie IR(A) określony powyżej w pkt 2.2.3 odbywa się na samolocie lądowym MEP. Wcześniej odbyte szkolenia i doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów na samolotach wielosilnikowych mogą zostać zaliczone jako spełnienie przez wnioskodawcę wymagań 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 szkoleniowej zatwierdzonej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011. Wnioskodawca jest zwolniony z tego wymagania, 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 22.8.2018, s. 1-22).
- 2.2.7. Wnioskodawca, który uzyskał unijne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z częścią FCL na podstawie niniejszego załącznika, musi przejść szereg 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 zgodne z częścią FCL na podstawie niniejszego załącznika, musi przejść szereg 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 następującą adnotację: „Licencja PPL(A) / uprawnienie IR(A) wydane na podstawie Umowy między UE a Stanami Zjednoczonymi”.

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 obowiązujące 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 zgodny z częścią FCL 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 dotyczące orzeczeń lekarskich, jak określono w części 61 tytułu 14 CFR.

- 3.1.3. Wnioskodawca musi zdać wymagany egzamin teoretyczny, jak określono w TIP-L, w okresie 24 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc złożenia wniosku.
- 3.1.4. Wnioskodawca musi zostać 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 musi przedstawić dowód na to, że spełnił wymagania dotyczące wydawania uprawnienia na wielosilnikowe samoloty lądowe, jak określono w części 61 tytułu 14 CFR. Mogą zostać zaliczone szkolenia i doświadczenie w zakresie lotów na samolotach lądowych MEP, jak określono w TIP-L.
- 3.2. Warunki specjalne FAA obowiązujące 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 zgodny z częścią FCL 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 dotyczące orzeczeń lekarskich, 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 wymagania, 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 musi zaliczyć kontrolę umiejętności w zakresie lotu według wskazań przyrządów prowadzoną przez egzaminatora, jak określono w TIP-L.
- 3.2.5. Wnioskodawca musi zdać wymagany egzamin teoretyczny, jak określono w TIP-L, w okresie 24 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc złożenia wniosku.
-

WSPÓLNE OŚWIADCZENIE

Przedstawiciele Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz Unii Europejskiej potwierdzili, że chorwacka wersja językowa załącznika 3 do Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego podpisanej w Brukseli w dniu 30 czerwca 2008 r. (zwanej dalej „Umową”) może zostać uznana za autentyczną w drodze wymiany not dyplomatycznych między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską.

Potwierdzili oni również, że w myśl Umowy, w przypadku wystąpienia rozbieżności w interpretacji różnych wersji językowych Umowy lub jej załącznika 3 wersja angielska jest uważana za rozstrzygającą.

Niniejsze wspólne oświadczenie stanowi integralną część Umowy.

W imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki

W imieniu Unii Europejskiej
