

Bruksela, 12 czerwca 2020 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0120(NLE)

8797/20
ADD 1

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU)
Data otrzymania:	12 czerwca 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 247 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do WNIOSKU W SPRAWIE DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłaszania różnic związanych z pandemią COVID-19 w załącznikach 1 i 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 247 final - ANNEX.

Załącznik: COM(2020) 247 final - ANNEX



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.6.2020 r.
COM(2020) 247 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

WNIOSKU W SPRAWIE DECYZJI RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum
Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłaszania różnic
związanych z pandemią COVID-19 w załącznikach 1 i 6 do Konwencji o
międzynarodowym lotnictwie cywilnym**

ZAŁĄCZNIK

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w sprawie powiadomienia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o odstępstwach związanych z COVID-19

1. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odpowiedzi na oficjalne pismo AN 11/55-20/50 wystosowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w dniu 3 kwietnia 2020 r., polega na powiadomieniu o odstępstwach od załączników 1 i 6 do konwencji chicagowskiej wynikających ze środków tymczasowych związanych z pandemią COVID-19, o których mowa w niniejszym załączniku i które zostały szczegółowo opisane przez poszczególne państwa członkowskie składające powiadomienie zgodnie z indywidualnymi zwolnieniami przyznanymi przez nie na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

2. SZCZEGÓŁOWE WYJAŚNIENIE

Odstępstwa, jakie należy zgłosić, zostały odzwierciedlone w poniższej tabeli i szczegółowo opisane przez poszczególne państwa członkowskie składające powiadomienie zgodnie z indywidualnymi zwolnieniami przyznanymi przez nie na podstawie art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139:

Załącznik i numer referencyjny	Ogólne	Szczegółowe informacje na temat odstępstwa	Uwagi do uwzględnienia: a. Uzasadnienie b. Warunki/ograniczenia
	Środki zwalniające		
	Norma z załącznika lub zalecana praktyka		

FORMULARZ POWIADOMIENIA O TYMCZASOWYCH ODSTĘPSTWACH ZWIĄZANYCH Z COVID-19

W odniesieniu do oficjalnego pisma AN/11/55-20/50 stworzono podsystem dotyczący odstępstw związanych z sytuacją awaryjną wywołaną przez COVID-19 (COVID-19 Contingency Related Differences, CCRD) w ramach istniejącego już systemu elektronicznego zgłaszania odstępstw (Electronic Filing of Differences, EFOD) w celu śledzenia wszelkich odstępstw od norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dotyczących certyfikacji i licencjonowania, które mogą wynikać ze środków ograniczających ryzyko związanych z rozprzestrzenianiem się COVID-19.

Przedmiot

Uznaje się, że państwa mogą potrzebować elastyczności w celu umożliwienia usługodawcom i personelowi utrzymania ważności certyfikatów, licencji i innych zezwoleń w kontekście pandemii COVID-19. Niniejszy formularz umożliwia państwom określenie takich tymczasowych odstępstw.

Uzasadnienie

Jest to niezbędne w celu wsparcia państw w wypełnianiu spoczywających na nich obowiązków wynikających z art. 38, 39 i 40 konwencji, polegających na prowadzeniu operacji międzynarodowych, w przypadku gdy certyfikaty i licencje różnią się od norm minimalnych przewidzianych w załącznikach. Umożliwia to również wymianę informacji na temat tego, czy zgłoszone odstępstwa zostaną uznane lub zaakceptowane przez inne państwa w przedmiotowym okresie.

Ramy czasowe

Przedmiotowe środki tymczasowe mają zastosowanie do dnia 31 marca 2021 r. Data ta może ulec zmianie.

Osoby, które mogą złożyć formularz

Nie obowiązują ograniczenia dotyczące osób, które mogą złożyć formularz. *De facto* formularz może złożyć jednak wyłącznie krajowy koordynator ds. stałego monitorowania lub uprawniony użytkownik z danego państwa członkowskiego, którzy odpowiadają za zapewnianie poprawności przekazywanych informacji.

Sposób

W niniejszym formularzu zawarto wykaz norm ściśle związanych z certyfikacją i licencjonowaniem personelu, od których odstępstwa państwa mogą uznać za konieczne. Odniesienie do konkretnego załącznika oraz odpowiedniej normy przedstawiono w kolumnach 1 i 2. Informacje wymagane w poszczególnych kolumnach:

Kolumna 3: szczegółowe dane dotyczące odstępstwa

Krótki opis odstępstwa od norm dotyczących certyfikacji i licencjonowania. W stosownych przypadkach wskazanie powiązanych dokumentów regulacyjnych.

Kolumna 4: uwagi

Załącznik i numer referencyjny	Ogólne	Szczegółowe informacje na temat odstępstwa	Uwagi do uwzględnienia: a. Uzasadnienie b. Warunki/ograniczenia
	Środki zwalniające		
	Norma z załącznika lub zalecana praktyka		

Przedstawienie uzasadnienia przedmiotowych odstępstw oraz – w stosownych przypadkach – szczegółowych informacji na temat warunków i ograniczeń.

Kolumna 5: uznanie odstępstw innych państw

Wskazanie, czy reprezentowane przez Państwa państwo uzna lub zaakceptuje ważność certyfikatów i licencji innych państw opartych na ich tymczasowych odstępstwach zgłoszonych za pośrednictwem CCRD. Dla ułatwienia zamiast sporządzania listy akceptowalnych odstępstw informację tę można podać w formie wyłączenia (jakie tymczasowe odstępstwa innych państw nie będą akceptowane).

Niniejszy formularz proszę złożyć drogą mailową na adres: ops@icao.int

Załącznik 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 Okres ważności oceny lekarskiej może, za zgodą władzy uprawnionej do licencjonowania, zostać przedłużony do 45 dni. <i>Uwaga. – Zaleca się, aby dzień kalendarzowy, w którym wygasa ocena lekarska był co roku tym samym dniem, tak aby data wygaśnięcia aktualnej oceny lekarskiej była datą rozpoczęcia nowego okresu ważności pod warunkiem, że badanie lekarskie odbędzie się w okresie ważności aktualnej oceny lekarskiej, ale nie później niż 45 dni przed jej wygaśnięciem.</i>	Okres ważności certyfikatów medycznych klasy 1 i 3 wydanych przez [państwo] przedłuża się o 4 miesiące.	a) Uzasadnienie Posiadacze certyfikatów medycznych klasy 1 i 3 mają obowiązek odbywania okresowych badań lekarskich w celu przedłużenia ważności ich certyfikatów medycznych i uzyskania możliwości dalszego korzystania z uprawnień wynikających z licencji lub certyfikatu i a nie są w stanie dotrzeć lub uzyskać dostępu do lekarza lub przychodni medycyny lotniczej we właściwym czasie, aby odbyć niezbędne badanie lekarskie. Ponadto w wielu przypadkach lekarzy skierowano do walki z epidemią COVID-19 w ich państwach. Prowadziłoby to do wygaśnięcia wspomnianych certyfikatów. b) Warunki/ograniczenia [Państwo] wymaga, aby przed złożeniem wniosku o zwolnienie posiadacze certyfikatów medycznych klasy 1 i 3 korzystający z tego zwolnienia posiadali ważny certyfikat medyczny bez ograniczeń – z	Kliknij lub dotknij, aby wprowadzić tekst. Jeżeli chodzi o certyfikaty i licencje wydane przez państwa członkowskie UE, odstępstwa uznaje się automatycznie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139. Jeżeli chodzi o uznanie lub akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły specjalne środki tymczasowe (związane z COVID-19), wydanych przez państwa niebędące członkami UE, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich¹.
---	---	--	--	---

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz.U. L 133 z 6.5. 2014

			wyjątkiem ograniczeń dotyczących wzroku.	
Załącznik 1 1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 Po wydaniu licencji umawiające się państwo powinno zapewnić, aby inne umawiające się państwa były przekonane co do ważności tej licencji. <i>Uwaga 1. – Do dnia 2 listopada 2022 r. utrzymywanie kompetencji członków załogi lotniczej biorących udział w operacjach zarobkowego transportu lotniczego można zadowalająco udowodnić, wykazując umiejętności podczas kontroli umiejętności zgodnej z załącznikiem 6.</i> <i>Uwaga 1. – Od dnia 3 listopada 2022 r. utrzymywanie kompetencji członków załogi lotniczej oraz członków załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego biorących udział w operacjach zarobkowego transportu lotniczego można skutecznie udowodnić, wykazując umiejętności podczas kontroli umiejętności zgodnej z załącznikiem 6.</i> <i>Uwaga 2. – Do dnia 2 listopada 2022 r. utrzymywanie kompetencji może być w sposób zadowalający odnotowane w zapisach operatora lub w osobistej książce lotów członka załogi lotniczej albo w licencji.</i>	Okres ważności certyfikatów medycznych wydanych przez [państwo] przedłuża się o 4 miesiące. Jeżeli pod koniec okresu przedłużenia przesłanki przyznania zwolnienia utrzymują się, okres ważności można przedłużyć jeszcze raz na okres do 4 miesięcy. Ponieważ odnośną normę spełnia się poprzez okres ważności uprawnień i ich zatwierdzeń (zaszeregowanie do klasy, typu oraz instrumentu, zatwierdzenie jednostki) związanych z licencją, przedłużenie okresu ważności ma zastosowanie do: 1) zaszeregowania do klasy, typu i instrumentu zatwierdzonego w ramach komercyjnych licencji pilota (CPL, MPL, ATPL) dla pilotów obsługujących samoloty i śmigłowce z operatorem; 2) zaszeregowania do klasy, typu i instrumentu zatwierdzonego w ramach licencji pilota (PPL, CPL, ATPL) dla pilotów biorących udział w obsłudze samolotów i śmigłowców bez operatora; 3) zatwierdzenia jednostek	a) Uzasadnienie Posiadacze komercyjnych licencji pilota, którzy mają obowiązek zarówno odbycia kontroli umiejętności w ramach licencji w celu przedłużenia okresu ważności swojego zaszeregowania do typu i instrumentu, jak i zachowania zgodności z obowiązującymi okresowymi szkoleniami oraz kontrolą wymogów organizowanymi przez operatora w celu dalszego korzystania ze swoich uprawnień, nie są w stanie dotrzeć lub uzyskać dostępu do symulatorów lotu we właściwym czasie, aby spełnić wymogi w zakresie niezbędnych szkoleń i kontroli. Prowadziłoby to do wygaśnięcia ich uprawnień. Posiadacze licencji pilota działający bez operatora, którzy mają obowiązek odbycia kontroli umiejętności w celu przedłużenia okresu ważności swojego zaszeregowania do klasy, typu lub instrumentu, nie są w stanie dotrzeć lub uzyskać dostępu do symulatorów statku powietrznego lub lotu we właściwym czasie, aby zaliczyć	

	<i>Uwaga 2. – Od dnia 3 listopada 2022 r. utrzymywanie kompetencji może być w sposób zadowalający odnotowane w zapisach operatora lub w osobistej książce lotów członka załogi lotniczej lub członka załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego albo w licencji.</i> <i>Uwaga 3. – Do dnia 2 listopada 2022 r. członkowie załogi lotniczej mogą, w zakresie uznanym za wykonalny przez państwo rejestracji, wykazać utrzymanie swoich kompetencji przy użyciu szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zatwierdzonych przez to państwo.</i> <i>Uwaga 3. – Od dnia 3 listopada 2022 r. członkowie załogi lotniczej lub członkowie załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego mogą, w zakresie uznanym za wykonalny przez państwo rejestracji lub władzę uprawnioną do licencjonowania w państwie operatora, odpowiednio, wykazać utrzymanie swoich kompetencji przy użyciu szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zatwierdzonych przez to państwo.</i> <i>Uwaga 4. – Patrz Podręcznik kryteriów kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (Doc 9625).</i> <i>Uwaga 5. – Patrz Podręcznik</i>	wydanych w ramach licencji kontrolerów ruchu lotniczego.	niezbędne loty, szkolenia i kontrole. Posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego doświadczają trudności w dostępie do syntetycznych urządzeń szkoleniowych, które pozwoliłyby im na zaliczenie zaplanowanych okresowych szkoleń/ocen. b) Warunki/ograniczenia [państwo] wymaga: 1) aby posiadacze licencji, którzy przed złożeniem wniosku o zwolnienie posiadają ważną licencję i którzy korzystają z operatora, odbyli szkolenie odświeżające, a następnie poddali się ocenie – za pomocą środków określonych przez operatora – w celu stwierdzenia utrzymania wiedzy na poziomie wymaganym do obsługi określonej klasy lub określonego typu. Ocena powinna obejmować typowe dla klasy lub typu procedury nadzwyczajne i awaryjne. Po pomyślnym ukończeniu szkolenia odświeżającego oraz poddaniu się ocenie na licencję naniesiona zostanie nowa data ważności lub [państwo] wyda oficjalny dokument opatrzonej	
--	---	---	--	--

	procedur w zakresie ustanowienia i zarządzania krajowym systemem licencjonowania personelu (<i>Doc 9379</i>) w celu uzyskania wytycznych do opracowania procesu oceny ryzyka.		nową datą ważności, który następnie dołączy do licencji; 2) aby posiadacze licencji, którzy przed złożeniem wniosku o zwolnienie posiadają ważną licencję i którzy nie korzystają z operatora, odbyli briefing z instruktorem posiadającym odpowiednie uprawnienia instruktorskie w celu odświeżenia wiedzy teoretycznej na poziomie wymaganym do bezpiecznej obsługi odpowiedniej klasy lub odpowiedniego typu oraz – w stosownych przypadkach – bezpiecznego przeprowadzania stosownych manewrów i procedur. W stosownych przypadkach briefing musi obejmować typowe dla danej klasy/danego typu procedury nadzwyczajne i awaryjne. Po pomyślnym ukończeniu briefingu na licencję naniesiona zostanie nowa data ważności lub [państwo] wyda oficjalny dokument opatrzony nową datą ważności, który następnie dołączy do licencji; 3) aby w przypadku zatwierdzeń jednostki kontrolera ruchu lotniczego (ATCO) w ramach	
--	--	--	--	--

			licencji ATCO instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej (ANSP) zapewniła, aby ewentualny brak dostępności syntetycznych urządzeń szkoleniowych został zrównoważony za pomocą innych środków, np. szkolenia komputerowego lub przełożenia szkolenia odświeżającego na najbliższy możliwy termin.	
Załącznik 6 część 1 9.4.1.1	9.4 Kwalifikacje <i>Uwaga. – Patrz Podręcznik ustanawiania państwowego systemu licencjonowania personelu (Doc 9379), zawierający ogólne wskazówki dotyczące kwalifikacji załóg, wykonywania lotów na różnych typach statków powietrznych lub wielu wariantach tego samego typu oraz uznawania kwalifikacji wspólnych dla różnych typów i wariantów posiadających podobne charakterystyki procedur operacyjnych.</i> 9.4.1 Ciągłość praktyki — pilot-dowódca i drugi pilot 9.4.1.1 Operator nie wyznaczy dowódcy lub drugiego pilota do działań za	Z zastrzeżeniem ewaluacji oceny ryzyka zwolnienie udzielone przez [państwo] umożliwia indywidualnym operatorom przypisanie zadań załogi lotniczej pilotom, którzy nie spełniają wszystkich wymogów dotyczących ciągłości praktyki. Zwolnienia dotyczą: a) ograniczenia liczby wymaganych startów, podejść do lądowania i lądowań; albo b) przedłużenia okresu wynoszącego 90 dni; albo c) obu powyższych. Zwolnienia podlegają środkom ograniczającym ryzyko. Kryteria stosowane przy doborze składu załogi lotniczej będą obejmować rozróżnienie na	a) Uzasadnienie Kryzys związany z COVID-19 spowodował wstrzymanie/znaczne ograniczenie operacji komercyjnego transportu lotniczego, co utrudniło dotarcie do miejsc, w których dostępne są odpowiednie symulatory lotu. W związku z tym wielu pilotów nie jest w stanie spełnić wymogów dotyczących ciągłości praktyki. b) Warunki/ograniczenia [państwo] wymaga: Ciągłość praktyki i kwalifikacje poszczególnych pilotów oraz ich udział w składzie załogi wieloosobowej uwzględnia się przy ustalaniu składu załogi objętej zwolnieniem.	Kliknij lub dotknij, aby wprowadzić tekst. Jeżeli chodzi o certyfikaty i licencje wydane przez państwa członkowskie UE, odstępstwa uznaje się automatycznie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139. Jeżeli chodzi o uznanie lub akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły specjalne środki tymczasowe (związane z COVID-19), wydanych przez państwa niebędące członkami UE, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych

	sterami określonego typu samolotu lub jego odmiany podczas startu i lądowania, chyba że pilot w ciągu poprzedzających 90 dni wykonał za sterami samolotu przynajmniej trzy starty i lądowania na samolocie tego samego typu lub na symulatorze lotu, zatwierdzonym do tego celu.	pilotów „zachowujących ciągłość praktyki”, „zachowujących stosunkową ciągłość praktyki” i „niezachowujących ciągłości praktyki”. Pilot „zachowujący stosunkową ciągłość praktyki” oznacza osobę, która przeprowadziła jako pilot co najmniej po 2 starty, podejścia do lądowania i lądowania w ciągu ostatnich 90 dni lub po 1 starcie, podejściu do lądowania i lądowaniu w ciągu ostatnich 30 dni. Ponadto pod uwagę bierze się praktykę lotniczą pilota (ogółem i w ramach danego typu) oraz jego kwalifikacje (np. instruktor). Okres zwolnienia jest ograniczony do czasu potrzebnego operatorowi do poradzenia sobie z ograniczonym harmonogramem lotów oraz brakiem dostępności symulatorów lotu. Zwolnień nie udziela się w przypadku, gdy żaden z wymaganych członków załogi lotniczej nie przeprowadził żadnych czynności związanych z lotem/symulacją lotu w ciągu ostatnich 90 dni.	Operator musi opracować ocenę ryzyka w celu określenia prawdopodobieństwa i potencjalnego stopnia pogorszenia się kompetencji załogi w związku z przedłużoną przerwą w wykonywaniu czynności związanych z lotami. Ponadto należy określić i stosować odpowiednie środki łagodzące w celu zminimalizowania zidentyfikowanych zagrożeń, z których co najmniej jedno ograniczenie operacyjne obowiązuje w stosunku do całej załogi lotniczej w celu zmniejszenia jej stopnia narażenia na wymagające sytuacje (np. zmniejszenie maksymalnego ograniczenia w zakresie wiatrów bocznych, zwiększenie minimalnych wysokości podchodzenia do lądowania, ograniczenie warunków na nawierzchni drogi startowej, obsługa z działającym systemem lądowania automatycznego, jeśli jest on zainstalowany).	wykonywanych przez operatorów z państw trzecich.
Załącznik 6 część 1	9.4.2 Ciągłość praktyki — pilot zastępujący podczas przelotu	Zwolnienie z pkt 9.4.1.1 może obejmować zwolnienie z pkt		

9.4.2.1	9.4.2.1 Operator nie wyznaczy pilota do działania w charakterze pilota zastępującego podczas przelotu na określonym typie samolotu lub na jego odmianie, chyba że w ciągu 90 poprzedzających dni pilot: a) wykonał na tym samym typie samolotu lot jako dowódca, drugi pilot lub pilot zastępujący podczas przelotu; lub b) odbył na tym samym typie samolotu lub na symulatorze, zatwierdzonym do tego celu, praktyczne szkolenie odświeżające, obejmujące procedury normalne, nadzwyczajne i awaryjne, specyficzne dla przelotu na poziomie i odbył ćwiczenie z zakresu procedur startu i lądowania, przy czym ćwiczenia z zakresu procedur startu i lądowania może wykonać jako pilot monitorujący samolot.	9.4.2.1, ponieważ odnosi się do ogólnego składu załogi lotniczej.		
Załącznik 6 część 1 9.4.4.1	9.4.4 Sprawdziany umiejętności pilota 9.4.4.1 Operator zapewni, aby technika pilotażu oraz zdolność do wykonania procedur awaryjnych była sprawdzona w taki sposób, by wykazać kompetencje pilota na każdym typie lub odmianie danego typu samolotu. Jeśli lot ma	Okres ważności przeprowadzonej przez operatora kontroli zdolności w przypadku poszczególnych pilotów [państwo] przedłuża się o okres 4 miesiące. Jeżeli pod koniec okresu przedłużenia [państwo] uzna, że przesłanki przyznania zwolnienia utrzymują się, może przedłużyć	a) Uzasadnienie: Epidemia COVID-19 doprowadziła do drastycznych ograniczeń w zakresie podróżowania. Zamknięcie granic między większością państw członkowskich UE ograniczyło zdolność operatorów do przeprowadzania kontroli	Jeżeli chodzi o certyfikaty i licencje wydane przez państwa członkowskie UE, odstępstwa uznaje się automatycznie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139. Jeżeli chodzi o uznanie lub

	być przeprowadzony zgodnie z przepisami lotów według wskazań przyrządów, operator musi zapewnić, że kompetencyjność pilota spełnia te przepisy i będzie wykazana przed pilotem kontrolującym ze strony operatora lub przed przedstawicielem państwa operatora. Takie sprawdziany muszą być wykonywane dwukrotnie w ciągu roku. Osobno żaden z tych dwóch sprawdzianów, które są podobne i mają miejsce w ciągu czterech miesięcy, nie spełnia tego wymagania. <i>Uwaga 1. — Urządzenia szkoleniowe do symulacji lotów, zatwierdzone przez państwo operatora, mogą być użyte do tej części sprawdzianów, dla których zostały specjalnie zatwierdzone.</i> <i>Uwaga 2. — Patrz Podręcznik kryteriów kwalifikowania symulatorów lotu ICAO (Doc 9625).</i>	okres ważności jeszcze raz na okres do 4 miesięcy.	kompetencji pilotów dwa razy do roku na symulatorze lotu. Przeprowadzenie tego rodzaju kontroli w statku powietrznym nie zawsze jest możliwe i w niektórych przypadkach może stwarzać większe ryzyko niż ryzyko związane ze zwolnieniem. b) [Państwo] wymaga, aby piloci odbyli szkolenie odświeżające, a następnie poddali się ocenie – za pomocą środków określonych przez operatora – w celu stwierdzenia utrzymania wiedzy na poziomie wymaganym do pełnienia funkcji członka załogi lotniczej. Ocena powinna obejmować typowe dla klasy lub typu procedury nadzwyczajne i awaryjne.	akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły specjalne środki tymczasowe (związane z COVID-19), wydanych przez państwa niebędące członkami UE, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich.
Załącznik 6 część 2 3.9.4.2	3.9.4.2 Ciągłość praktyki zawodowej – pilot-dowódca Operator nie wyznaczy do pełnienia obowiązków dowódcy załogi samolotu pilota, który w okresie ostatnich 90 dni nie wykonał przynajmniej trzech startów i trzech lądowań samolotem tego samego typu albo na odpowiadającym mu symulatorze lotu	Zwolnienie z pkt 9.4.1.1 może obejmować zwolnienie z pkt 3.9.4.2, ponieważ odnosi się do ogólnego składu załogi lotniczej.		

	zatwierdzonym w tym celu.			
Załącznik 6 część 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Ciągłość praktyki zawodowej – drugi pilot Operator nie wyznacza drugiego pilota do wykonywania czynności lotniczych przy sterach samolotu podczas startu oraz lądowania, jeżeli w ciągu ostatnich 90 dni nie pełnił on obowiązków przy sterach podczas startu i lądowania na samolocie tego samego typu albo na odpowiadającym mu symulatorze lotu zatwierdzonym w tym celu.	Zwolnienie z pkt 9.4.1.1 może obejmować zwolnienie z pkt 3.9.4.3, ponieważ odnosi się do ogólnego składu załogi lotniczej.		
Załącznik 6 część 3 7.4.1.1	7.4 Kwalifikacje <i>Uwaga. – Patrz Podręcznik ustanawiania państwowego systemu licencjonowania personelu (Doc 9379), zawierający ogólne wskazówki dotyczące kwalifikacji załóg, wykonywania lotów na różnych typach statków powietrznych lub wielu wariantach tego samego typu oraz uznawania kwalifikacji wspólnych dla różnych typów i wariantów posiadających podobne charakterystyki procedur operacyjnych.</i>	Nie dotyczy		

	7.4.1 Ciągłość praktyki – pilot-dowódca i drugi pilot 7.4.1.1 Operator nie wyznacza pilota-dowódcy lub drugiego pilota do obsługi sterów określonego typu lub odmiany typu śmigłowca podczas startu i lądowania, chyba że w ciągu poprzedzających 90 dni pilot obsługiwał stery podczas przynajmniej trzech startów i lądowań na tym samym typie śmigłowca lub na zatwierdzonym do tego celu symulatorze lotu.			
Załącznik 6 część 3 7.4.3.1	7.4.3 Sprawdziany umiejętności pilota 7.4.3.1 Operator zapewni, że technika pilotażu oraz zdolność do przeprowadzenia procedur awaryjnych jest sprawdzana w sposób pozwalający wykazać kompetencje pilota na każdym typie lub wersji danego typu śmigłowca. Tam, gdzie operacja może być przeprowadzona zgodnie z przepisami lotu wg wskazań przyrządów, operator dopilnowuje, aby zdolność pilota do spełnienia wymogów tych przepisów została wykazana przed pilotem kontrolującym ze strony operatora lub przed przedstawicielem państwa operatora. Takie sprawdziany muszą być wykonywane dwukrotnie w każdym roku. Osobno żaden z tych dwóch sprawdzianów, które są	Okres ważności przeprowadzonej przez operatora kontroli zdolności w przypadku poszczególnych pilotów [państwo] przedłuża się o okres 4 miesięcy. Jeżeli pod koniec okresu przedłużenia przesłanki przyznania zwolnienia utrzymują się, okres ważności można przedłużyć jeszcze raz na okres do 4 miesięcy.	a) Uzasadnienie: <u>Epidemia COVID-19 doprowadziła do drastycznych ograniczeń w zakresie podróżowania. Zamknięcie granic między większością państw członkowskich UE ograniczyło zdolność operatorów do przeprowadzania kontroli kompetencji pilotów dwa razy do roku na symulatorze lotu. Przeprowadzenie tego rodzaju kontroli w statku powietrznym nie zawsze jest możliwe i w niektórych przypadkach może stwarzać większe ryzyko niż ryzyko związane ze zwolnieniem.</u> b) Warunki/ograniczenia <u>[Państwo] wymaga, aby piloci odbyli szkolenie odświeżające.</u>	Jeżeli chodzi o certyfikaty i licencje wydane przez państwa członkowskie UE, odstępstwa uznaje się automatycznie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139. Jeżeli chodzi o uznanie lub akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły specjalne środki tymczasowe (związane z COVID-19), wydanych przez państwa niebędące członkami UE, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów

	podobne i mają miejsce w ciągu czterech miesięcy, nie spełnia tego wymagania. <i>Uwaga 1. – Urządzenia szkoleniowe do symulacji lotów, zatwierdzone przez państwo operatora mogą być użyte do tej części sprawdzianów, do których zostały specjalnie zatwierdzone.</i> <i>Uwaga 2. – Patrz Podręcznik kryteriów kwalifikowania symulatorów lotu ICAO (Doc 9625), Tom II – Śmigłowce.</i>		<u>a następnie poddali się ocenie – za pomocą środków określonych przez operatora – w celu stwierdzenia utrzymania wiedzy na poziomie wymaganym do pełnienia funkcji członka załogi lotniczej. Ocena powinna obejmować typowe dla klasy lub typu procedury nadzwyczajne i awaryjne.</u>	z państw trzecich.
<u>Załącznik 1</u> <u>1.2.9</u>	1.2.9 Biegłość językowa 1.2.9.1 Do dnia 2 listopada 2022 r., piloci samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego oraz operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie określonym w wymaganiach biegłości językowej, o których mowa w dodatku 1. 1.2.9.1 Od dnia 3 listopada 2022 r., piloci samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, piloci bezzałogowych statków powietrznych (samolotów, sterowców, szybowców, wiroplatów, pionowzlotów lub balonów wolnych), kontrolerzy ruchu lotniczego oraz operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie określonym w wymaganiach biegłości językowej, o których	<u>Przewidziany przez [państwo] odstęp czasowy między kolejnymi formalnymi ocenami biegłości językowej posiadaczy licencji na samoloty i śmigłowce, którzy wykazali biegłość językową poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6) i w przypadku których zatwierdzenie biegłości językowej niedługo wygaśnie, przedłuża się o 8 miesięcy.</u> Przewidziany przez [państwo] odstęp czasowy między kolejnymi formalnymi ocenami biegłości językowej kontrolerów ruchu lotniczego, w przypadku których zatwierdzenie biegłości językowej niedługo wygaśnie, przedłuża się o 4 miesiące. <u>Jeżeli pod koniec okresu</u>	a) Uzasadnienie Epidemia COVID-19 doprowadziła do drastycznych ograniczeń w zakresie podróżowania oraz do zamknięcia granic między większością państw. W rezultacie piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego nie są w stanie uzyskać we właściwym czasie dostępu do testu potwierdzającego utrzymanie przez nich biegłości językowej. Prowadziłoby to do wygaśnięcia zatwierdzenia ich biegłości językowej. b) Warunki/ograniczenia [Państwo] stawia następujące wymagania. Piloci posiadają ważne zatwierdzenie biegłości językowej	Jeżeli chodzi o certyfikaty i licencje wydane przez państwa członkowskie UE, odstępstwa uznaje się automatycznie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139. Jeżeli chodzi o uznanie lub akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły specjalne środki tymczasowe (związane z COVID-19), wydanych przez państwa niebędące członkami UE, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich.

	mowa w dodatku 1. 1.2.9.2 Zalecenie. – <i>Mechanicy pokładowi, piloci szybowcowi oraz piloci balonów wolnych powinni posiadać umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.</i> 1.2.9.3 Nawigatorzy lotniczy, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej. 1.2.9.4 Zalecenie. – <i>Nawigatorzy lotniczy, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie określonym w wymaganiach biegłości językowej, o których mowa w dodatku 1.</i> 1.2.9.5 Do dnia 2 listopada 2022 r., biegłość językowa pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawana sprawdzianowi w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości. 1.2.9.5 Od dnia 3 listopada 2022 r., biegłość językowa pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, samolotów, sterowców, szybowców, wiroplątów, pionowzlotów lub balonów wolnych, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej	<u>przedłużenia przesłanki przyznania zwolnienia utrzymują się, okres ważności może ulec kolejnemu przedłużeniu na maksymalny okres 4 miesięcy.</u>	i odbywają briefing z instruktorem posiadającym odpowiednie uprawnienia instruktorskie w celu odświeżenia wymaganego poziomu umiejętności mówienia w języku stosowanym w łączności radiotelefonicznej i rozumienia tego języka, tak aby być w stanie bezpiecznie obsługiwać statek powietrzny. Po pomyślnym ukończeniu briefingu na licencję naniesiona zostanie nowa data ważności lub [państwo] wyda oficjalny dokument opatrzonej nową datą ważności, który następnie załączy do licencji. W przypadku kontrolerów ruchu lotniczego posiadających ważne zatwierdzenie biegłości językowej w razie niedostępności organu odpowiedzialnego za ocenę biegłości językowej instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają potwierdzenie biegłości językowej za pomocą innych środków, np. kursów internetowych.	
--	--	--	---	--

	poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawana sprawdzianowi w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości. <i>1.2.9.6 Zalecenie. – Do dnia 2 listopada 2022 r., poziom biegłości językowej pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorów lotniczych, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawany sprawdzianowi w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości:</i> <i>a) osoby, które zademonstrują biegłość językową na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzianowi przynajmniej raz na trzy lata; oraz</i> <i>b) osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na sześć lat.</i> <i>Uwaga 1. – Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka kandydatów, którzy wykazali się biegłością na poziomie eksperckim, np. u osób mówiących w języku ojczystym lub osób bardzo biegłych, dla których nie jest to język ojczysty, porozumiewających się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.</i> <i>Uwaga 2. – Przepisy zawarte w pkt 1.2.9 odnoszą się do Załącznika 10, Tom II, Rozdział 5, gdzie</i>			
--	---	--	--	--

	określono, że językiem stosowanym w łączności radiotelefonicznej może być język stosowany przez naziemną stację lotniczą lub język angielski. W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym przez naziemną stację lotniczą. 1.2.9.6 Zalecenie. – Od dnia 3 listopada 2022 r., poziom biegłości językowej pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, pilotów bezzałogowych statków powietrznych (samolotów, sterowców, szybowców, wiroplatów, pionowzlotów lub balonów wolnych), nawigatorów lotniczych, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), poddawany sprawdzianowi w określonych odstępach czasowych, zgodnie z wykazanym indywidualnym poziomem biegłości: a) osoby, które zademonstrują biegłość językową na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzianowi przynajmniej raz na trzy lata; oraz b) osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzianowi przynajmniej raz na sześć lat. Uwaga 1. – Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka kandydatów, którzy wykazali się biegłością na poziomie eksperckim, np. u osób mówiących w języku ojczystym lub osób bardzo biegłych, dla których			
--	---	--	--	--

	<i>nie jest to język ojczysty, porozumiewających się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.</i> <i>Uwaga 2. – Przepisy zawarte w pkt 1.2.9 odnoszą się do załącznika 10, tom II, rozdział 5, gdzie określono, że językiem stosowanym w łączności radiotelefonicznej może być język stosowany przez stację lotniczą lub język angielski.</i> <i>W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej, członkowie załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym przez naziemną stację lotniczą.</i>			
<u>Załącznik 1 4.2.2</u>	4.2.2.2 Przywileje posiadacza licencji obsługi technicznej określone w pkt 4.2.2.1 mogą być wykorzystywane tylko: [...] c) pod warunkiem, że w czasie minionych 24 miesięcy, posiadacz licencji nabył doświadczenie w inspekcji, obsłudze lub przeglądzie statku powietrznego lub jego podzespołów, zgodnie z uprawnieniami nadanymi przez licencję posiadaną nie krócej niż przez sześć miesięcy lub spełnił warunki do wydania licencji z odpowiednimi przywilejami, w sposób zadowalający Władzę uprawnioną do licencjonowania.	„Miniony” okres [państwo] przedłuża o 6 miesięcy, tj. miniony okres wynosi 30 miesięcy. Wymów dotyczący ciągłości praktyki przez sześć miesięcy nie ulega zmianie.	Uzasadnienie Wybuch epidemii COVID-19 spowodował drastyczne ograniczenia podróżowania. Lokalne ograniczenia mogą uniemożliwić zatwierdzonym organizacjom i wykwalifikowanemu personelowi wykazanie terminowego spełnienia wymogów koniecznych do utrzymania certyfikatów lub uprawnień. Warunki/ograniczenia [Państwo] wymaga, aby – w przypadku gdy personel odpowiedzialny za certyfikację	Jeżeli chodzi o certyfikaty i licencje wydane przez państwa członkowskie UE, odstępstwa uznaje się automatycznie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139. Jeżeli chodzi o uznanie lub akceptację ważności certyfikatów i licencji, na które wpływ wywarły specjalne środki tymczasowe (związane z COVID-19), wydanych przez państwa niebędące członkami UE, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) nr 452/2014 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych

			pracuje dla zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej – organizacja ta mogła stosować przedmiotowe przedłużenie w odniesieniu do wymogów dotyczących bieżącej praktyki swojego personelu odpowiedzialnego za certyfikację, pod warunkiem że w odniesieniu do zatwierdzonej organizacji nie toczą się sprawy o zawieszenie, odwołanie lub ograniczenie kompetencji lub że w czasie ostatnich 24 miesięcy właściwy organ wydał w odniesieniu do niej decyzji o zawieszeniu. Ponadto w pkt 66.B.500 załącznika III (część 66) rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 przewidziano dodatkowe środki ograniczające ryzyko, dzięki którym właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli stwierdzi istnienie problemu bezpieczeństwa lub uchybienia ze strony posiadacza licencji.	wykonywanych przez operatorów z państw trzecich.
--	--	--	---	---

