

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/723

z dnia 4 marca 2020 r.

określające szczegółowe przepisy dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 68 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wraz z przyjęciem rozporządzenia (UE) 2018/1139, w szczególności jego art. 68, Komisja została upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących akceptowania certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających zgodność z przepisami lotnictwa cywilnego, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego i zapewniających poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi przewidzianemu w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.
- (2) Celem tego rozporządzenia jest przede wszystkim dostosowanie obecnych ram prawnych do rozporządzenia (UE) 2018/1139, dlatego treść art. 8, załącznika III i powiązanych przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾ dotyczących uznawania certyfikatów państw trzecich, należy przenieść do aktu delegowanego. Do przepisów tych należy ponadto włączyć przepisy dotyczące akceptowania certyfikatów z państw trzecich na szybowce i balony.
- (3) W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wymieniono warunki uznawania licencji z państw trzecich. Obecnie, jeżeli spełniono określone warunki, licencja pilota wydana przez państwo trzecie może zostać zaakceptowana przez państwo członkowskie lub zaliczona przy ubieganiu się posiadacza takiej licencji państwa trzeciego o licencję zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011. Zaliczanie jest obecnie uzależnione od zalecenia zatwierdzonej organizacji szkolenia.
- (4) Na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1119 ⁽³⁾ wprowadzono przepisy mające zastosowanie do organizacji szkoleniowych prowadzących szkolenia w zakresie określonych licencji pilota niezawodowego i uprawnień oraz zadeklarowane organizacje szkolenia (DTO). Należy zatem zaktualizować zasady akceptowania licencji z państw trzecich, aby umożliwić zadeklarowanym organizacjom szkolenia zaliczanie uprawnień posiadaczom licencji z państw trzecich, ubiegającym się o licencje wydane zgodnie z unijnymi ramami prawnymi.
- (5) Należy zatem uchylić art. 8 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 oraz załącznik III do tego rozporządzenia, zawierające obecnie przepisy dotyczące uznawania licencji z państw trzecich,

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

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

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

SEKCJA 1

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Zakres

Niniejsze rozporządzenie określa szczegółowe zasady akceptowania licencji pilota i towarzyszących uprawnień, przywilejów lub certyfikatów, jak również towarzyszących orzeczeń lekarskich, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego.

Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011, rozporządzeniu Komisji (UE) 2018/395 ⁽⁴⁾ i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976 ⁽⁵⁾.
2. Ponadto do celów niniejszego rozporządzenia „loty wykonywane dla producenta” oznacza loty, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽⁶⁾.

Artykuł 3

Akceptowanie licencji z państw trzecich

Nie naruszając przepisów umów międzynarodowych zawartych między Unią a państwami trzecimi, zgodnie z art. 68 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwa członkowskie mogą:

- a) zgodnie z sekcją 2 niniejszego rozporządzenia akceptować licencje pilota oraz towarzyszące uprawnienia, przywileje lub certyfikaty, jak również towarzyszące orzeczenia lekarskie wydane zgodnie z prawem państw trzecich;
- b) odpowiednio zgodnie z art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, art. 3a rozporządzenia (UE) 2018/395 lub art. 3a rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976 wydawać równoważne licencje wnioskodawcom, którzy posiadają równoważne licencje, uprawnienia, przywileje lub certyfikaty wydane przez państwa trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej dnia 7 grudnia 1944 r. w Chicago (konwencja chicagowska), pod warunkiem że spełnią oni wymogi sekcji 3 i z uwzględnieniem wszelkich zaliczeń na podstawie zalecenia zatwierdzonej organizacji szkolenia lub zadeklarowanej organizacji szkolenia;
- c) udzielać pełnego zaliczenia w odniesieniu do wymogu przejścia szkolenia przed przystąpieniem do egzaminów z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego wnioskodawcom, którzy posiadają licencje pilotów liniowych (ATPL) wydane przez państwa trzecie lub w ich imieniu zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że spełniają oni wymogi dotyczące doświadczenia na potrzeby wydania licencji ATPL na odpowiednią kategorię statków powietrznych, określone w podsekcji F załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, i pod warunkiem że wydana przez państwo trzecie licencja zawiera ważne uprawnienia na typ statku powietrznego, który ma być wykorzystany do egzaminu praktycznego ATPL;
- d) wydawać uprawnienia na typ samolotu lub śmigłowca posiadaczom licencji wydanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, którzy spełniają ustalone przez państwo trzecie wymagania dotyczące wydawania takich uprawnień; uprawnienia takie ogranicza się do statków powietrznych zarejestrowanych w danym państwie trzecim, ale ograniczenie to może zostać zniesione, jeżeli pilot spełnia wymogi art. 10 niniejszego rozporządzenia.

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

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

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

SEKCJA 2

UZNAWANIE WAŻNOŚCI LICENCJI

Artykuł 4

Przepisy ogólne dotyczące uznawania ważności licencji

1. Właściwy organ państwa członkowskiego może uznać ważność licencji pilota wydanej przez państwo trzecie zgodnie z wymogami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej.
2. Do celów przepisów niniejszego rozporządzenia właściwym organem państwa członkowskiego jest:
 - a) w przypadku pilotów zamieszkałych na terytorium Unii – właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany pilot ma miejsce zamieszkania lub siedzibę;
 - b) w przypadku pilotów niezamieszkałych na terytorium Unii – właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, dla którego dany pilot wykonuje lub zamierza wykonywać loty, lub w którym zarejestrowany jest statek powietrzny, na którym wykonuje lub zamierza wykonywać loty.
3. Licencja ma określony okres ważności, nie dłuższy niż rok, a z wynikających z niej przywilejów można korzystać tylko tak długo, jak długo jest ona ważna.

Właściwy organ, który uznał ważność licencji, może jednokrotnie przedłużyć jej ważność na nie więcej niż rok, jeżeli w ciągu okresu ważności pilot wystąpił o licencję zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 lub przechodzi szkolenie w celu uzyskania takiej licencji. W takim przypadku przedłużenie obejmuje czas potrzebny na wydanie licencji zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

4. Posiadacze licencji uznanej przez państwo członkowskie korzystają z przysługujących im przywilejów zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Artykuł 5

Licencje pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz innej działalności komercyjnej

Na potrzeby uznania licencji pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz innej działalności komercyjnej posiadacze muszą spełnić następujące wymagania odpowiednio do przywilejów, o które się ubiegają:

- a) poprzez zaliczenie egzaminu praktycznego spełnić wymagania załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczące przedłużenia ważności uprawnień na klasę lub typ, odpowiednio do przywilejów wynikających z posiadanej licencji;
- b) wykazać się znajomością odpowiednich zagadnień z zakresu wymogów operacyjnych oraz załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- c) wykazać się biegłością językową zgodnie z pkt FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- d) posiadać ważne orzeczenie lekarskie 1. klasy, wydane zgodnie z załącznikiem IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- e) w przypadku samolotów, oprócz wymogów określonych w lit. a)–d), spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w tabeli 1 w załączniku do niniejszego rozporządzenia;
- f) w przypadku śmigłowców, oprócz wymogów określonych w lit. a)–d), spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w tabeli 2 w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Licencje pilota z uprawnieniami IR dotyczące działalności niekomercyjnej

Na potrzeby uznania licencji pilota turystycznego z uprawnieniami do wykonywania lotów według wskazań przyrządów albo licencji pilota zawodowego (CPL) i licencji pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami do wykonywania lotów według wskazań przyrządów posiadacz, który zamierza korzystać tylko z przywilejów przysługujących pilotowi turystycznemu, musi spełnić wszystkie poniższe wymagania:

- a) zaliczyć egzamin praktyczny do uprawnień IR oraz uprawnień na klasę lub typ, odpowiednio do przywilejów wynikających z posiadanej licencji, zgodnie z dodatkiem 7 i dodatkiem 9 do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;

- b) wykazać się wiedzą z zakresu przedmiotów: prawo lotnicze, lotnicze kody pogodowe, planowanie i osiągi lotu (IR) oraz możliwości człowieka;
- c) wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- d) posiadać ważne orzeczenie lekarskie co najmniej 2. klasy, wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- e) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów jako pilot dowódca na statkach powietrznych odpowiedniej kategorii.

Artykuł 7

Licencje pilota bez uprawnień IR dotyczące działalności niekomercyjnej

Na potrzeby uznania licencji pilota turystycznego albo licencji CPL i ATPL bez uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jeżeli posiadacz zamierza korzystać tylko z przywilejów przysługujących pilotowi turystycznemu, musi spełnić wszystkie poniższe wymagania:

- a) wykazać się wiedzą z zakresu przedmiotów: prawo lotnicze oraz możliwości człowieka;
- b) zaliczyć egzamin praktyczny na licencję pilota turystycznego (PPL) określony w pkt FCL.235 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- c) spełnić odpowiednie wymagania podczęści H załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczące wydawania uprawnień na klasę lub typ, odpowiednio do przywilejów wynikających z posiadanej licencji;
- d) posiadać orzeczenie lekarskie co najmniej klasy 2, wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- e) wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- f) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu jako pilot na statkach powietrznych odpowiedniej kategorii.

Artykuł 8

Uznawanie ważności licencji pilota na czas określony w celu umożliwienia wykonania konkretnych zadań

1. Niezależnie od przepisów powyższych artykułów, w przypadku lotów wykonywanych dla producenta, właściwy organ państwa członkowskiego może akceptować licencję wydaną przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej przez maksymalnie 12 miesięcy w celu umożliwienia wykonania konkretnych zadań o ograniczonym czasie trwania, takich jak loty szkolne poprzedzające dopuszczenie do eksploatacji, demonstracje, loty przewozowe lub próbne, pod warunkiem że wnioskodawca spełnia poniższe wymagania:

- a) posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz towarzyszące uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- b) jest pośrednio lub bezpośrednio zatrudniony przez producenta statków powietrznych lub władze lotnicze.

W takim przypadku właściwy organ ogranicza uprawnienia posiadacza stosownie do zadań przydzielonych mu na podstawie tego ustępu do: prowadzenia szkolenia w locie i wykonywania prób w locie na potrzeby pierwszego nadania uprawnień na typ, nadzorowania pierwszych lotów liniowych wykonywanych przez pilotów operatora, wykonywania lotów dostawczych lub przewozowych, pierwszych lotów liniowych, demonstracji w locie lub lotów próbnych.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 4–7, w przypadku lotów zawodniczych lub lotów pokazowych o ograniczonym czasie trwania, właściwy organ państwa członkowskiego może uznać licencję wydaną przez państwo trzecie, która uprawnia posiadacza do korzystania z przywilejów wynikających z licencji PPL określonych w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, licencji pilota balonowego (BPL) określonych w załączniku III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub licencji SPL określonych w załączniku III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976, pod warunkiem że spełniono wszystkie poniższe wymagania:

- a) przed danym wydarzeniem organizator lotów zawodniczych lub lotów pokazowych dostarczył właściwemu organowi odpowiednie informacje wykazujące, jak zamierza zapewnić, by pilot został zaznajomiony z odpowiednimi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i umiał odpowiednio zareagować w przypadku jakiegokolwiek ryzyka związanego z tymi lotami;
- b) wnioskodawca posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz towarzyszące uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.

3. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 4–7, właściwy organ państwa członkowskiego może uznać ważność licencji równoważnej jednej z licencji wymienionych w ust. 2 i wydanej przez państwo trzecie zgodnie z wymogami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej na nie więcej niż 28 dni w roku kalendarzowym na potrzeby wykonania konkretnych zadań niezarobkowych, pod warunkiem że wnioskodawca spełnił wszystkie poniższe wymagania:

- a) posiada odpowiednią licencję i orzeczenie lekarskie oraz towarzyszące uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
- b) wykonał co najmniej jeden lot zapoznawczy w obecności wykwalifikowanego instruktora przed przystąpieniem do realizacji konkretnych zadań o ograniczonym czasie trwania.

SEKCJA 3

KONWERSJA LICENCJI

Artykuł 9

Warunki konwersji licencji

1. Właściwy organ państwa członkowskiego może dokonać konwersji licencji dotyczącej odpowiedniej kategorii statku powietrznego na licencję PPL zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 na klasę lub typ statku powietrznego z załogą jednoosobową, licencję BPL zgodnie z załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub licencję SPL zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976, jeżeli państwo trzecie wydało pierwotną licencję zgodnie z wymaganiami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej, a licencja ta jest albo:

- a) licencją równoważną licencjom wymienionym w ust. 1;
- b) albo CPL lub ATPL.

2. Posiadacz licencji, która ma być przedmiotem konwersji, musi spełnić następujące wymagania minimalne dotyczące odpowiedniej kategorii statku powietrznego:

- a) zaliczyć egzamin pisemny z zagadnień: prawo lotnicze i możliwości człowieka;
- b) zaliczyć egzamin praktyczny PPL, BPL lub SPL, zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, załącznikiem III (część BFCL) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976, stosownie do przypadku;
- c) spełnić wymagania dotyczące uzyskania odpowiednich uprawnień na klasę lub typ, zgodnie z podczęścią H;
- d) uzyskać orzeczenie lekarskie wymagane i wydane zgodnie z załącznikiem IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- e) wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- f) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota.

SEKCJA 4

AKCEPTOWANIE UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP STATKU POWIETRZNEGO

Artykuł 10

Warunki akceptowania uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego

Ważne uprawnienia na klasę lub typ wymienione w licencji wydanej przez państwo trzecie można wpisać na licencji wydanej zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, pod warunkiem że wnioskodawca:

- a) spełnia wymagania dotyczące doświadczenia oraz warunki wstępne uzyskania stosownych uprawnień na klasę lub typ zgodnie z częścią FCL;
- b) zaliczył odpowiedni egzamin praktyczny do uzyskania stosownych uprawnień na klasę lub typ zgodnie z częścią FCL;

- c) jest czynnym pilotem;
- d) wykonał nie mniej niż:
 - (i) w przypadku uprawnień na klasę samolotów, 100 godzin czasu lotu jako pilot w tej klasie;
 - (ii) w przypadku uprawnień na typ samolotu, 500 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie;
 - (iii) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej do 3 175 kg, 100 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie;
 - (iv) w przypadku pozostałych śmigłowców, 350 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie.

Artykuł 11

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011

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

- a) uchyla się art. 8;
- b) uchyla się załącznik III.

Artykuł 12

Wejście w życie i stosowanie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 4 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

Warunki akceptowania licencji wydanych przez państwa trzecie lub w ich imieniu

Tabela 1

Wymagane doświadczenie w przypadku samolotów

| Posiadana licencja | Liczba godzin ogólnego czasu lotu | Przywileje | |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. | 2. | 3. | |
| ATPL(A) | > 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą wieloosobową | Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca | a) |
| ATPL(A) lub CPL(A)/IR (*) | > 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą wieloosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi | Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot | b) |
| MPL | > 1 500 godzin w charakterze drugiego pilota na samolotach z załogą wieloosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi | Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot | ba) |
| CPL(A)/IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR | Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca | c) |
| CPL(A)/IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą jednoosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi | Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako drugi pilot zgodnie z wymogami operacyjnymi | d) |
| ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A) | > 700 godzin na samolotach, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczy ma akceptacja, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy | Korzystanie z przywilejów na samolotach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy | e) |
| CPL(A) | > 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym, w tym 500 godzin w operacjach na wodnosamolotach | Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca | f) |

(*) Posiadacz licencji CPL(A)/IR na samoloty z załogą wieloosobową przed jej akceptacją musi wykazać się wiedzą na poziomie ATPL(A) ICAO.

Tabela 2

Wymagane doświadczenie w przypadku śmigłowców

| Posiadana licencja | Liczba godzin ogólnego czasu lotu | Przywileje | |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | 2. | 3. | |
| ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową | Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR i IFR | a) |
| ATPL(H) bez uprawnień IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową | Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR | b) |
| ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową | Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR i IFR | c) |

| Posiadana licencja | Liczba godzin ogólnego czasu lotu | Przywileje | |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | 2. | 3. | |
| ATPL(H) bez uprawnień IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową | Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR | d) |
| CPL(H)/IR (*) | > 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową | Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot | e) |
| CPL(H)/IR | > 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR | Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca | f) |
| ATPL(H) z przywilejami IR lub bez, CPL(H)/IR, CPL(H) | > 700 godzin na śmigłowcach innych niż certyfikowane zgodnie z przepisami CS-27/29 lub równoważnymi, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczyć ma akceptacja, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy | Korzystanie z przywilejów na śmigłowcach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy | g) |

(*) Posiadacz licencji CPL(H)/IR na śmigłowce z załogą wieloosobową przed jej uznaniem musi wykazać się wiedzą na poziomie ATPL(H) ICAO.