

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/2227**z dnia 14 grudnia 2021 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do wymagań dotyczących operacji w każdych warunkach meteorologicznych oraz szkolenia w zakresie uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów i na typ śmigłowców****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

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. 23 ust. 1 i art. 27 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾ ustanowiono wymogi w zakresie szkolenia, egzaminowania i kontroli umiejętności na potrzeby licencji pilotów, w tym wymogi dotyczące uzyskania przywilejów dotyczących wykonywania podejść zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) do wysokości względnej decyzji (DH) poniżej 200 stóp oraz szkolenia w zakresie uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów i na typ śmigłowców.
- (2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych, w tym wymagania dotyczące zapewnienia przez operatorów regularnych szkoleń i kontroli umiejętności ich załóg. Rozporządzenie to jest obecnie zmieniane, aby uwzględnić najnowsze normy ICAO dotyczące operacji w każdych warunkach meteorologicznych. Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 służą stworzeniu kompleksowych ram dla podejść IFR przy ograniczonej widzialności, w tym w odniesieniu do aspektów związanych ze szkoleniem pilotów. W związku z tym w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 należy skreślić odpowiednie wymagania dotyczące podejść IFR przy ograniczonej widzialności lub, w stosownych przypadkach, zastąpić je odesłaniami do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- (3) Ze względu na fakt, że śmigłowce jednosilnikowe są obecnie certyfikowane również do wykonywania lotów IFR, należy zmienić wymagania dotyczące uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce, aby były bardziej adekwatne do nowych typów śmigłowców i aby można je było stosować w sposób bardziej elastyczny. Uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce i związane z nimi szkolenie powinny być zaprojektowane tak, aby obejmowały loty według wskazań przyrządów zarówno na śmigłowcach jednosilnikowych, jak i wielosilnikowych, tak aby przejście z uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samoloty jednosilnikowe na uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce wielosilnikowe nie wymagało dodatkowego szkolenia.
- (4) Obecnie bardziej wymagające przepisy określone w części FCL dotyczące szkolenia pilotów śmigłowców z załogą wieloosobową mają również zastosowanie do operacji w załodze wieloosobowej na śmigłowcach certyfikowanych do operacji w załodze jednoosobowej. W wyniku tego dodatkowego obciążenia prawie wszystkie operacje śmigłowcowe na takich certyfikowanych śmigłowcach z załogą jednoosobową są wykonywane w ramach operacji w załodze jednoosobowej, chyba że wymagania operacyjne narzucają operacje w załodze wieloosobowej. W związku z tym przepadają korzyści w zakresie bezpieczeństwa wynikające z wykonywania lotów z udziałem drugiego pilota. Aby zapobiec temu zjawisku, należy zrewidować wymagania i przywileje dotyczące operacji w załodze wieloosobowej na śmigłowcach, aby zapewnić większą elastyczność. Należy wprowadzić odpowiednie wymagania, aby umożliwić bezpieczne wykonywanie lotów w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową.

⁽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) 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).

- (5) Ponieważ do tej pory do lotów śmigłowcowych IFR wykorzystywano jedynie śmigłowce wielosilnikowe, istniejące uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce uzyskano na śmigłowcach wielosilnikowych. Z tego powodu oraz biorąc pod uwagę przyszłe wykorzystywanie do IFR śmigłowców jednosilnikowych, należy wprowadzić przepisy przejściowe, aby zapewnić pilotom posiadającym obecnie uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowcach możliwość korzystania z odnośnych przywilejów zarówno na śmigłowcach jednosilnikowych, jak i wielosilnikowych.
- (6) Organizacjom szkoleniowym należy zapewnić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie programów szkoleniowych.
- (7) Należy również zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w celu skorygowania niektórych nieaktualnych lub nieprawidłowych odesłań, a także w celu wyjaśnienia niektórych przepisów.
- (8) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji wraz z opinią nr 02/2021 (*) zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 4c wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) nadal są uprawnieni do przedłużenia lub wznowienia EIR zgodnie z pkt FCL.825 lit. g) załącznika I (część FCL);”;

b) ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przy składaniu wniosku o wydanie podstawowego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR) zgodnie z pkt FCL.835 załącznika I (część FCL) są uprawnieni do otrzymania pełnego zaliczenia na poczet wymogów szkoleniowych określonych w pkt FCL.835 lit. c) pkt 2 ppkt (i) oraz (iii) załącznika I (część FCL); oraz”;

c) ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) nadal są uprawnieni do otrzymania pełnego zaliczenia, jak określono w odniesieniu do posiadaczy EIR w załączniku I (część FCL).”;

2) dodaje się art. 4d w brzmieniu:

„Artykuł 4d

Środki przejściowe dotyczące przywilejów wynikających z uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce jednosilnikowe

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

1. Uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na śmigłowce (IR(H)) wydane zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia przed dniem 30 października 2022 r. uznaje się za uprawnienia IR(H) zarówno na śmigłowce jednosilnikowe, jak i wielosilnikowe, i przy ponownym wydaniu licencji pilota śmigłowca ze względów administracyjnych wydaje się je ponownie jako takie uprawnienie IR(H).

2. Kandydat, który przed dniem 30 października 2022 r. rozpoczął szkolenie IR(H) na śmigłowce jednosilnikowe lub wielosilnikowe, ma prawo ukończyć to szkolenie i w takim przypadku uzyskuje uprawnienie IR(H) zarówno na śmigłowce jednosilnikowe, jak i wielosilnikowe.”;

(*) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

3) dodaje się art. 4e w brzmieniu:

„Artykuł 4e

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

1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyznaniu przywilejów dotyczących prowadzenia konkretnych szkoleń, egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w operacjach w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową wnioskodawcom, którzy spełniają wszystkie poniższe warunki:

- a) posiadają, stosownie do przypadku, certyfikat instruktora lub certyfikat egzaminatora wydany zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia, w tym przywileje dotyczące prowadzenia szkolenia lub egzaminowania, stosownie do przypadku, na odpowiednim typie śmigłowca;
- b) ukończyli szkolenie określone w części FCL pkt FCL.735.H;
- c) mają według właściwego organu tego państwa członkowskiego wystarczające doświadczenie w operacjach w załodze wieloosobowej na śmigłowcach.

2. Przywileje wydane zgodnie z ust. 1 zachowują ważność do dnia 30 października 2025 r. W celu przedłużenia przywilejów kandydat musi spełnić wymagania dotyczące doświadczenia w zakresie przywilejów instruktora i egzaminatora, w związku z operacjami w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą jednoosobową, jak określono w części FCL.”;

4) w art. 10a dodaje się ust. 6:

„6. Do dnia 30 października 2023 r. organizacje szkolące pilotów, które prowadzą szkolenia IR(H), dostosowują swój program szkolenia tak, aby był zgodny z załącznikiem I.”;

5) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 grudnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I (część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt FCL.010 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) definicja terminu „operacja w załodze wieloosobowej” otrzymuje brzmienie:

„Operacja w załodze wieloosobowej» oznacza operację wymagającą co najmniej dwóch pilotów współpracujących w załodze wieloosobowej na statku powietrznym z załogą wieloosobową lub jednoosobową.”;
 - b) definicja terminu „statek powietrzny z załogą wieloosobową” otrzymuje brzmienie:

„Statek powietrzny z załogą wieloosobową«:

 - w przypadku samolotów oznacza samoloty certyfikowane do wykonywania operacji z załogą liczącą minimum dwóch pilotów;
 - w przypadku śmigłowców, sterowców i pionowzlotów oznacza statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji z załogą liczącą minimum dwóch pilotów lub który musi być pilotowany przez minimum dwóch pilotów zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.”;
 - c) definicja terminu „statek powietrzny z załogą jednoosobową” otrzymuje brzmienie:

„Statek powietrzny z załogą jednoosobową«:

 - w przypadku samolotów oznacza statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej;
 - w przypadku śmigłowców, sterowców i pionowzlotów oznacza statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej i który nie wymaga pilotowania przez minimum dwóch pilotów zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012.”;
- 2) pkt FCL.060 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jako PIC lub drugi pilot, jeżeli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał co najmniej 3 startów, podejść do lądowania i lądowań jako pilot lecący na statku powietrznym tego samego typu lub klasy, bądź na FFS tego typu lub klasy. Trzy starty i lądowania, o których mowa, powinny być wykonane w ramach operacji w załodze wieloosobowej lub jednoosobowej, w zależności od przywilejów posiadanych przez tego pilota; oraz”;
- 3) pkt FCL.510.H otrzymuje brzmienie:

„FCL.510.H ATPL(H) – warunki wstępne, doświadczenie i zaliczenia

Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H) musi:

- a) posiadać licencję CPL(H);
- b) przejść instruktaż w zakresie MCC zgodnie z pkt FCL.735.H;
- c) wykonać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, w tym co najmniej:
 - 1) 350 godzin na śmigłowcach w operacjach w załodze wieloosobowej;
 - 2) (i) 250 godzin w charakterze pilota dowódcy; lub
(ii) 100 godzin w charakterze pilota dowódcy oraz 150 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem; lub
(iii) 250 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem na śmigłowcach z załogą wieloosobową. W tym przypadku przywileje wynikające z licencji ATPL(H) ograniczają się tylko do operacji w załodze wieloosobowej, aż do czasu wykonania 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy;
 - 3) 200 godzin lotów nawigacyjnych, z czego co najmniej 100 godzin w charakterze pilota dowódcy lub pilota dowódcy pod nadzorem;
 - 4) 30 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 10 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
 - 5) 100 godzin lotu w nocy w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota.

Z wymaganych 1 000 godzin maksymalnie 100 godzin można wykonać na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu (FSTD), z czego nie więcej niż 25 godzin na urządzeniu do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT).

- d) Na poczet wymagań określonych w lit. c) zalicza się 50 % czasu lotu wykonanego na samolotach.
 - e) Doświadczenie wymagane zgodnie z lit. c) należy zdobyć przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego na licencję ATPL(H).
 - f) Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H) uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. b), jeżeli spełnia wymagania określone w pkt FCL.720.H lit. a) pkt 2 ppkt (ii) i – dodatkowo – przeszła szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, aby spełnić wymogi niezbędne do pomyślnego zaliczenia kursu, o którym mowa w pkt FCL.735.H.”;
- 4) pkt FCL.605 otrzymuje brzmienie:

„FCL.605 IR – przywileje i warunki

- a) Przywileje

Przywileje posiadacza uprawnień IR obejmują pilotowanie statków powietrznych w lotach według IFR, w tym w operacjach PBN, z minimalną wysokością względną decyzji:

 - 1) co najmniej 200 stóp (60 m);
 - 2) poniżej 200 stóp (60 m), pod warunkiem że są do tego upoważnieni zgodnie z załącznikiem V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
 - b) Warunki
 - 1) Posiadacz uprawnień IR korzysta z przysługujących mu przywilejów zgodnie z warunkami określonymi w dodatku 8 do niniejszego załącznika.
 - 2) Aby korzystać z przywilejów pilota dowódcy w lotach według przepisów IFR w ramach operacji w załodze wieloosobowej na śmigłowcach, posiadacz uprawnień IR(H) musi zaliczyć co najmniej 70 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 30 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów.”;
- 5) pkt FCL.620 IR otrzymuje brzmienie:

„FCL.620 IR – egzamin praktyczny

Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 7 do niniejszego załącznika w celu wykazania, że potrafi wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganych dla nadawanych przywilejów.”;

- 6) po nagłówku „SEKCJA 2 – Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów” dodaje się pkt FCL.620.A w brzmieniu:

„FCL.620.A IR(A) – egzamin praktyczny

- a) W przypadku uprawnień IR(A) na samoloty wielosilnikowe egzamin praktyczny należy wykonać na samolocie wielosilnikowym. W przypadku uprawnień IR(A) na samoloty jednosilnikowe egzamin należy wykonać na samolocie jednosilnikowym. Do celów niniejszej litery samoloty wielosilnikowe z silnikami wytwarzającymi ciąg wzdłuż tej samej osi w układzie push-pull uznaje się za samoloty jednosilnikowe.
 - b) Kandydaci, którzy odbyli egzamin praktyczny IR(A) na samoloty wielosilnikowe na samolotach wielosilnikowych z załogą jednoosobową, w odniesieniu do których wymagane jest posiadanie uprawnień na daną klasę, uzyskują również uprawnienie IR(A) na samoloty jednosilnikowe w odniesieniu do klasy lub typu samolotu jednosilnikowego, na jakie posiadają uprawnienie.”;
- 7) pkt FCL.630.H otrzymuje brzmienie:

„FCL.630.H IR(H) – rozszerzenie przywilejów wynikających z uprawnień IR(H) na dalsze typy śmigłowców

O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 nie określono inaczej, posiadacze uprawnień IR(H), którzy chcą rozszerzyć swoje przywileje wynikające z IR(H) na dalsze typy śmigłowców, oprócz odpowiedniego szkolenia w zakresie uprawnień na typ, muszą ukończyć w ATO – na odpowiednim typie i wyłącznie w odniesieniu do przyrządów zgodnie z IFR – 2 godziny szkolenia w locie, które może być przeprowadzone na urządzeniu FFS lub urządzeniu FTD, odpowiednio reprezentującym odpowiedni typ dla operacji IFR.”;

- 8) po nagłówku „SEKCJA 4 – Szczegółowe wymagania dotyczące sterowców” dodaje się pkt FCL.620.As w brzmieniu:

„FCL.620.As IR(As) – egzamin praktyczny

W przypadku IR(As) na sterowce wielosilnikowe egzamin praktyczny należy wykonać na sterowcu wielosilnikowym. W przypadku IR(As) na sterowce jednosilnikowe egzamin należy wykonać na sterowcu jednosilnikowym.”;

- 9) pkt FCL.725 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Operacje w załodze jednoosobowej i w załodze wieloosobowej

- 1) W przypadku, gdy pilot, który posiada już uprawnienie na typ statku powietrznego obejmujące przywileje wykonywania operacji w załodze jednoosobowej lub wieloosobowej, ubiega się o rozszerzenie tego uprawnienia o przywilej związany z innym rodzajem operacji na tym samym typie statku powietrznego, uznaje się że spełnił on już wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej.
- 2) Pilot taki musi ukończyć dodatkowe szkolenie w locie na potrzeby innego rodzaju operacji na odpowiednim typie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszego załącznika, chyba że w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 określono inaczej. Szkolenie to należy ukończyć w jednej z następujących organizacji:
 - (i) ATO;
 - (ii) organizacji, do której ma zastosowanie załącznik III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i która jest uprawniona do prowadzenia tego rodzaju szkolenia na podstawie zatwierdzenia lub, w przypadku śmigłowców z załogą jednoosobową, deklaracji.
- 3) Z wyjątkiem śmigłowców z załogą jednoosobową, rodzaj operacji wpisuje się licencji.
- 4) W przypadku śmigłowców z załogą jednoosobową zastosowanie mają wszystkie poniższe kryteria:
 - (i) W przypadku gdy egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności w celu uzyskania uprawnienia na typ śmigłowca non-complex z załogą jednoosobową została zaliczona wyłącznie dla operacji w załodze wieloosobowej, ograniczenie do operacji w załodze wieloosobowej wymaga odpowiedniego wpisu przy uprawnieniu na typ w licencji. Wpis ten zostaje usunięty, gdy kandydat zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą elementy niezbędne do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej, jak określono w dodatku 9 do niniejszego załącznika.
 - (ii) W pozostałych przypadkach rodzaju operacji nie wpisuje się do licencji. Pilot jest uprawniony do korzystania z przywilejów wynikających z uprawnienia na typ:
 - A) w operacjach w załodze jednoosobowej, pod warunkiem że egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności:
 - 1) zostały zaliczone w ramach operacji z załogą jednoosobową; lub
 - 2) zostały zaliczone w ramach operacji w załodze wieloosobowej i zawierały dodatkowe elementy dotyczące operacji w załodze jednoosobowej, jak określono w dodatku 9 do niniejszego załącznika;
 - B) w operacjach w załodze wieloosobowej, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - 1) pilot spełnia wymagania określone w pkt FCL.720.H lit. a) pkt 2;
 - 2) korzysta z tych przywilejów wyłącznie zgodnie z załącznikiem III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
 - 3) zaliczył egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze wieloosobowej.”;

- 10) w pkt FCL.720.H wprowadza się następujące zmiany:

- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„O ile z danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 nie wynika inaczej, osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na dany typ śmigłowca musi spełnić następujące wymagania i warunki wstępne dotyczące tego uprawnienia.”;

- b) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- 1) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
 - „a) Śmigłowce z załogą wieloosobową. Osoba ubiegająca się o uprawnienie na typ śmigłowca z załogą wieloosobową przed rozpoczęciem szkolenia w zakresie uprawnienia na typ musi:”;
 - 2) pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
 - „(ii) wykonać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii.”;
 - 3) w pkt 2 uchyla się ppkt (iii);
- c) w lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Osoba, która ukończyła szkolenie zintegrowane ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR lub CPL(H) i która nie spełnia wymagań określonych w lit. a) pkt 1, jest uprawniona do odbycia szkolenia w zakresie uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową i otrzymuje uprawnienie na typ z przywilejami ograniczonymi do wykonywania tylko czynności drugiego pilota. Ograniczenie to zostaje zniesione po spełnieniu przez pilota wszystkich poniższych warunków:”;
- d) w lit. c) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Śmigłowce wielosilnikowe. Osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego:”;
- 11) w pkt FCL.905.TRI lit. a) pkt 5 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
 - „(ii) Szkolenie MCC, pod warunkiem że wykonał 350 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii.”;
 - b) uchyla się ppkt (iii);
- 12) w pkt FCL.910.TRI lit. c) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) Aby rozszerzyć przywileje wynikające z TRI(H) na operacje w załodze wieloosobowej na ten sam typ śmigłowców z załogą jednoosobową, posiadacz uprawnienia musi mieć wykonane co najmniej 350 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii lub co najmniej 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na danym typie w ciągu ostatnich 2 lat.”;
 - b) dodaje się nowy pkt 3 w brzmieniu:
 - „3) Przed rozszerzeniem przywilejów wynikających z TRI(H) ze śmigłowców z załogą jednoosobową na śmigłowce z załogą wieloosobową posiadacz musi spełnić wymogi pkt FCL.915.TRI lit. d) pkt 3.”;
- 13) pkt FCL.915.TRI lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) w przypadku uprawnienia TRI(H):
- 1) w przypadku uprawnienia TRI(H) na śmigłowce jednosilnikowe z załogą jednoosobową:
 - (i) wykonać 250 godzin w charakterze pilota śmigłowców; albo
 - (ii) posiadać certyfikat FI(H);
 - 2) w przypadku certyfikatu TRI(H) na śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową:
 - (i) wykonać 500 godzin w charakterze pilota śmigłowców, w tym 100 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach wielosilnikowych z załogą jednoosobową; albo
 - (ii) posiadać certyfikat FI(H) i wykonać 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota na śmigłowcach wielosilnikowych;
 - 3) w przypadku certyfikatu TRI(H) na śmigłowce z załogą wieloosobową – wykonać 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota na śmigłowcach oraz wykonać albo 350 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii albo 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na typie, dla którego ubiega się o uprawnienie TRI(H);”;

- 14) pkt FCL.915.IRI lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) w przypadku ubiegania się o przywileje dotyczące prowadzenia szkolenia na śmigłowcach wielosilnikowych – spełnić wymogi określone w pkt FCL.910.TRI lit. c) pkt 1 i pkt FCL.915.TRI lit. d) pkt 2;”;
- 15) pkt FCL.905.SFI lit. d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) szkolenia MCC, pod warunkiem że instruktor wykonał co najmniej 350 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii.”;
- 16) w pkt FCL.915.SFI lit. e) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) w przypadku śmigłowców z załogą wieloosobową, posiadać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu na śmigłowcach w charakterze pilota, w tym co najmniej 350 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii;”;
 - b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych z załogą jednoosobową, wykonać 250 godzin czasu lotu na śmigłowcach w charakterze pilota;”;
 - c) dodaje się nowy pkt 5 w brzmieniu:
 - „5) w przypadku śmigłowców z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, wykonać co najmniej 350 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii;”;
- 17) pkt FCL.915.MCCI lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) posiadać co najmniej:
 - 1) w przypadku samolotów, sterowców i pionowzlotów, 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej, z czego co najmniej 350 godzin na odpowiedniej kategorii statków powietrznych;
 - 2) w przypadku śmigłowców, 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej, z czego co najmniej 350 godzin na śmigłowcach.”;
- 18) pkt FCL.1005.TRE lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR, pod warunkiem że egzaminator TRE(H) posiada ważne uprawnienie IR(H);”;
- 19) pkt FCL.1010.TRE lit. b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) Przed rozszerzeniem przywilejów wynikających z TRE(H) z operacji w załodze jednoosobowej na operacje w załodze wieloosobowej na śmigłowcach tego samego typu, posiadacz uprawnień musi wykonać albo:
 - (i) co najmniej 100 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na śmigłowcach tego typu; lub
 - (ii) co najmniej 350 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii.”;
- 20) w pkt FCL.1010.SFE lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
 - „3) w przypadku śmigłowców z załogą wieloosobową — wykonać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową;
 - 4) w przypadku śmigłowców z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej — wykonać co najmniej 350 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na statkach powietrznych dowolnej kategorii;”;
 - b) dodaje się nowy pkt 5 w brzmieniu:
 - „5) w przypadku wydania pierwszego certyfikatu SFE wykonać co najmniej 50 godzin czasu szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w charakterze instruktora TRI(H) lub SFI(H) na danym typie śmigłowca.”;
- 21) w dodatku 3 sekcja I pkt 9 otrzymuje brzmienie:
- „9. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego do licencji CPL(H) na śmigłowcu wielosilnikowym lub jednosilnikowym oraz do egzaminu praktycznego na uprawnienie IR na śmigłowcu certyfikowanym do wykonywania lotów IFR.”;

22) w dodatku 6 sekcja B wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Szkolenie do uprawnień IR(H) musi obejmować co najmniej 55 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego;

- a) do 20 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I(H) lub (A). Zamiast 20 godzin szkolenia na urządzeniu FNPT I(H) lub (A), można zrealizować 20 godzin szkolenia do uprawnień IR(H) na samolocie zatwierdzonym do wykorzystania podczas przedmiotowego szkolenia; lub
- b) do 40 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na śmigłowcowym urządzeniu FTD 2/3, FNPT II/III lub na symulatorze FFS.

Szkolenie w locie według wskazań przyrządów musi obejmować co najmniej 10 godzin na śmigłowcu certyfikowanym do lotów IFR.”;

b) uchyla się pkt 8;

c) pkt 9.1 otrzymuje oznaczenie „8.1.”;

d) pkt 9.2 otrzymuje oznaczenie „8.2.”;

e) pkt 9.3 otrzymuje oznaczenie „8.3.”;

f) pkt 10 otrzymuje oznaczenie „9”, a jego lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) procedury i manewry stosowane podczas lotu IFR w warunkach normalnych, odbiegających od normy i w sytuacjach awaryjnych, w tym co najmniej:

- przejście z lotu z widocznością do lotu według wskazań przyrządów w momencie startu,
- standardowy odlot i dolot według wskazań przyrządów,
- procedury IFR podczas przelotu,
- procedury oczekiwania,
- podejścia według wskazań przyrządów do określonych minimów,
- procedury odlotu po nieudanym podejściu,
- lądowanie po podejściu według wskazań przyrządów, w tym podejście z okrążeniem;”;

23) w dodatku 8 sekcja B otrzymuje brzmienie:

„B. Śmigłowce

Zaliczenia udziela się wyłącznie, jeżeli posiadacz przedłuży lub odnawia przywileje wynikające z uprawnień IR na śmigłowce z załogą jednoosobową, w zależności od przypadku.

Jeżeli przeprowadza się egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności obejmującą część IR, a osoba posiada ważne:	Zaliczenie dotyczy części IR z kontroli umiejętności do:
uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową (MPH)	uprawnień na śmigłowce z załogą jednoosobową (SPH) tego samego typu, w tym przywilejów dotyczących operacji w załodze jednoosobowej (*)
uprawnień na typ śmigłowca z załogą jednoosobową (SPH), w operacjach w załodze wieloosobowej	Przywileje dotyczące operacji w załodze jednoosobowej na tym samym typie (*)

(*) Pod warunkiem że w okresie 12 poprzedzających miesięcy kandydat wykonał co najmniej trzy odloty i podejścia IFR z wykorzystaniem przywilejów PBN, w tym jedno podejście RNP APCH (może to być podejście PinS (ang. *Point in Space*)) na typie śmigłowca z załogą jednoosobową w ramach operacji w załodze jednoosobowej.”.

24) w dodatku 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji A wprowadza się następujące zmiany:

1) nagłówek przed pkt 13 oraz pkt 13 otrzymują brzmienie:

„SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO/KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIENI NA TYP STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ, STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ W OPERACJACH W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ, LICENCJI MPL I ATPL

13. Egzamin praktyczny na uprawnienie do pilotowania statku powietrznego z załogą wieloosobową lub statku powietrznego z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej musi być przeprowadzony w warunkach załogi wieloosobowej. Funkcję drugiego pilota może pełnić inny kandydat lub pilot posiadający uprawnienia na typ. Jeżeli do przeprowadzenia egzaminu wykorzystuje się statek powietrzny, funkcję drugiego pilota musi pełnić egzaminator lub instruktor.”;

2) w pkt 15 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„15. Egzaminator musi położyć szczególny nacisk na sprawdzenie poniższych elementów w przypadku osób ubiegających się o ATPL, uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, bądź uprawnienia do wykonywania czynności pilota dowódcy w operacjach w załodze wieloosobowej na statku powietrznym z załogą jednoosobową, niezależnie od tego, czy kandydat wykonuje czynności PF czy PM:”;

b) w sekcji B wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku samolotów z załogą wieloosobową i samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do pięciu elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, w tym elementów zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę.”;

2) w pkt 6 w tabeli, po lit. j), a przed nagłówkiem „sekcja 6”, skreśla się słowa „Uwagi ogólne: Specjalne wymagania dotyczące rozszerzenia uprawnień na typ do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 200 stóp (60 m), tzn. operacji CAT II/III”, następującą po nich sekcję 6 oraz słowa „Uwaga: Operacje CAT II/III należy wykonać zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji powietrznych.” po sekcji 6;

c) w sekcji C po pkt 12 dodaje się nagłówek i pkt 13 w brzmieniu:

„ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ

13. Osoby ubiegające się o wydanie, przedłużenie lub wznowienie uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową muszą:

a) w przypadku ubiegania się o przywileje dotyczące wykonywania operacji w załodze jednoosobowej, zaliczyć egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze jednoosobowej;

b) w przypadku ubiegania się o przywileje dotyczące wykonywania operacji w załodze wieloosobowej, zaliczyć egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze wieloosobowej;

c) w przypadku ubiegania się o przywileje dotyczące wykonywania operacji zarówno w załodze jednoosobowej, jak i w załodze wieloosobowej, zaliczyć egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w ramach operacji w załodze wieloosobowej oraz dodatkowo wykonać następujące manewry i procedury podczas operacji w załodze jednoosobowej:

1) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych: 2.1 start oraz 2.6 i 2.6.1 zniżanie w autorotacji i lądowanie autorotacyjne;

2) w przypadku śmigłowców wielosilnikowych: 2.1 start oraz 2.4 i 2.4.1 symulowaną awarię silnika tuż przed osiągnięciem TDP i symulowaną awarię silnika tuż po osiągnięciu TDP;

3) w przypadku przywilejów wynikających z uprawnienia IR, dodatkowo oprócz pkt 1 lub 2, stosownie do przypadku, jedno podejście określone w sekcji 5, chyba że spełnione są kryteria określone w dodatku 8 do niniejszego załącznika;

d) w celu usunięcia ograniczenia dotyczącego operacji w załodze wieloosobowej z uprawnienia na typ śmigłowca non-complex z załogą jednoosobową, zaliczyć kontrolę umiejętności obejmującą manewry i procedury, o których mowa odpowiednio w lit. c) pkt 1 lub lit. c) pkt 2.”;

d) w sekcji D wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 6 skreśla się lit. a), b) i c);
- 2) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów. Jeżeli podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności ten warunek nie zostanie spełniony, uprawnienie na typ ogranicza się tylko do lotów VFR.”;

- 3) w tabeli po pkt 8 skreśla się sekcję 6, a sekcja 7 otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA 6 – Wyposażenie opcjonalne							
6	Użycie wyposażenia opcjonalnego		P	→	→”		

e) w sekcji E wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 6 skreśla się lit. a), b) i c);
- 2) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów. Jeżeli podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności ten warunek nie zostanie spełniony, uprawnienia na typ ograniczą się tylko do lotów VFR.”;

- 3) w tabeli po pkt 8 skreśla się sekcję 6, a sekcja 7 otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA 6 – Wyposażenie opcjonalne							
6	Użycie wyposażenia opcjonalnego		P	→”			