

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU<sup>1)</sup>**

z dnia .....2006 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego**

Na podstawie art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 w związku z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603 oraz z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867) wprowadza się następujące zmiany:

1) do tytułu rozporządzenia dodaje się odnośnik nr 2 w brzmieniu:

„<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991)”;

2) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) punkt 2.1.3 otrzymuje brzmienie:

„2.1.3. Świadczenie wymienione w art. 95 ust. 2 pkt 5 ustawy jest wymagane w odniesieniu do modeli latających o masie dopuszczalnej do lotu przekraczającej 25 kg (bez paliwa) z napędem innym niż napęd gumowy, sterowany sygnałami radiowymi.”,

b) punkt 2.2.5 otrzymuje brzmienie:

„2.2.5. Program nauczania umiejętności praktycznych w locie do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni dla paralotni jednoosobowej musi obejmować nie mniej niż 3 godziny lotu, w tym nie mniej niż 30 lotów w tym 10 lotów z wysokości nie mniejszej niż 200 metrów.”,

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 maja 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 76, poz. 541)

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 163, poz. 1362, Nr 175, poz. 1462 i Nr 180, poz. 1490

c) punkt 2.2.5.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2.5.2. Uprawnienie do lotów z napędem może być wpisane do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni po zaliczeniu szkolenia obejmującego co najmniej 3 godziny lotu z napędem, w tym wykonaniu 3 przelotów po wyznaczonej trasie na miejsce lądowania oddalone od miejsca startu o co najmniej 15 km.”.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
TRANSPORTU**

## UZASADNIENIE

Zmiana rozporządzenia zaproponowana w §1 pkt 1 projektu ma jedynie na celu uzupełnienie krajowego środka wykonawczego jakim jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.) o odnośnik do dyrektywy 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991). Uzupełnienie treści rozporządzenia o proponowany odnośnik doprowadzi do wyeliminowania wątpliwości odnośnie transpozycji powyższej dyrektywy.

Zmiana załącznika nr 3 do rozporządzenia wynika z tego, iż zgodnie z przepisem dotyczącym modeli latających w obecnym brzmieniu wymagane jest uzyskanie świadectwa kwalifikacji w odniesieniu do modeli latających o masie dopuszczalnej do lotu przekraczającej 5 kg z napędem innym niż napęd gumowy, co uniemożliwia polskim modelarzom lotniczym rozgrywanie większości imprez sportowych w naszym kraju. Ponadto należy zauważyć, iż Rzeczpospolita Polska jest jedynym krajem w Europie, w którym istnieje tak restrykcyjna regulacja. W proponowanym brzmieniu uzyskanie świadectwa kwalifikacji jest wymagane dla modeli latających o wadze przekraczającej 25 kg, co znacząco obniży restrykcyjność dotychczasowych wymagań i wpłynie korzystnie na rozwój tego sportu w naszym kraju.

W odniesieniu do zmian dotyczących zasad otrzymania świadectwa kwalifikacji dla pilotów paralotni należy zauważyć, iż w obowiązującym stanie prawnym wielu pilotów wybiera szkolenia poza granicami kraju ze względu na zbyt wysokie wymagania, których spełnienie jest konieczne dla uzyskania tego świadectwa. Podkreślenia wymaga fakt, iż np. w 2004 r. Czeska Letecka Asocjacja wydał polskim pilotom 700 licencji, podczas gdy Urząd Lotnictwa Cywilnego w tym samym czasie wykonywał tylko ich wymiany, nie wydając w praktyce nowych, gdyż piloci nie zgłaszali się na przeprowadzenie egzaminu. Czeski system szkolenia przewiduje wymagania dotyczące umiejętności praktycznych na poziomie znacznie obniżonym w porównaniu do systemu szkolenia w Polsce, co znacznie wpływa na zdobycie uprawnień i obniża jego koszty. Sytuacja ta wpływa negatywnie na rozwój polskich ośrodków szkolenia, a także firm produkujących sprzęt paralotniowy oraz rozwój regionalny (np. na turystykę). Wprowadzenie w życie projektowanego rozwiązania, które obniży wymagania dotyczące między innymi wymogów trwania szkolenia z „co najmniej 6 godzin lotu” na „nie mniej niż 3 godziny lotu oraz z „co najmniej 10 godzin lotu” na „co najmniej 3 godziny lotu”

zapobiegnie powszechnemu do tej chwili szkoleniu pilotów do świadectw kwalifikacji za granicą.

Podkreślenia wymaga fakt, iż zmiana przepisów w proponowanym zakresie spowoduje jedynie niewielkie korekty w programie szkolenia Ośrodków Certyfikowanych, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa wykonywanych lotów.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

## **Ocena Skutków Regulacji**

### **Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia był konsultowany z następującymi podmiotami:

- PLL LOT S.A.,
- Aeroklubem Polskim,
- Krajową Radą Lotnictwa,
- AOPA Poland,
- Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych,
- Konfederacją Pracodawców Polskich,
- związkami zawodowymi,
- środowiskiem lotniczym.

Uwagi, które zostały uznane za zasadne pod względem merytorycznym i prawnym zostały uwzględnione w projekcie rozporządzenia.

**Wpływ na sektor finansów publicznych** – regulacja nie wpłynie na budżet państwa.

**Wpływ na rynek pracy** - regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

**Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** - regulacja nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.