

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia2009 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego

Na podstawie art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 w zw. z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) 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, z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867 oraz z 2006 r. Nr 164, poz. 1160) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 dodaje się pkt 8 - 10 w brzmieniu:

„8) rozporządzeniu nr 216/2008/WE – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 20 lutego 2008 r. nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. WE L 79 z 19.3.2008, s.1);

9) rozporządzeniu nr 2042/2003/WE – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, Polskie wydanie specjalne, rozdział 7, tom 7, s. 541);

10) ICAO - należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.”;

2) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a.1. Do spraw określonych w rozporządzeniu stosuje się normy i zalecane metody postępowania zawarte w Aneksie 1.

2. Nie stosuje się zalecanych metod postępowania określonych w punktach: 1.2.6.1.1., 4.2.1.4. oraz 6.3.2.9.1. Aneksu 1.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505.

3) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Ze względu na wymagania niezbędne do ich uzyskania wyróżnia się następujące licencje:

1) pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota śmigłowcowego liniowego – zgodnie z JAR-FCL 1 Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty), JAR-FCL 2 Licencjonowanie personelu lotniczego (śmigłowce), JAR-FCL 3 Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne) oraz Aneksem 1, a w zakresie nieuregulowanym przepisami międzynarodowymi zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

2) pilota szybowcowego, pilota balonu wolnego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego – zgodnie z Aneksem 1, a w zakresie nieuregulowanym tym Aneksem zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

3) mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, z zastrzeżeniem § 4 ust. 1 pkt 2, a także statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE - zgodnie z Aneksem 1 i załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

4) pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota sterowcowego liniowego, skoczka spadochronowego zawodowego, radiooperatora pokładowego, operatora tankowania statków powietrznych i informatora służby informacji powietrznej – zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

5) licencje, o których mowa w § 4 ust. 1.”;

4) w § 4 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a - 1c w brzmieniu:

„1a) licencji pilota sterowcowego turystycznego – dla pilotów sterowcowych turystycznych - wydawanej zgodnie z Aneksem 1;

1b) licencji pilota pionowzlotu turystycznego, pilota pionowzlotu zawodowego, pilota pionowzlotu liniowego – dla pilotów pionowzlotu - wydawanej zgodnie z Aneksem 1;

1c) licencji pilota samolotu w załodze wieloosobowej – dla pilotów samolotu w załodze wieloosobowej – wydawanej zgodnie z JAR- FCL 1 Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty), JAR-FCL 3 Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne) oraz Aneksem 1.”;

5) w § 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. 1. Zakres szkolenia lotniczego, wymagany dla uzyskania licencji członka personelu lotniczego lub uprawnień lotniczych do niej wpisywanych, jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.”;

6) w § 7 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) spełniać wymagania, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia, jeżeli zostały one określone.”;

7) w § 8 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) spełniać wymagania, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia, jeżeli dla kandydatów do szkolenia do danej licencji lub uprawnienia lotniczego zostały one określone;”;

8) w § 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ § 16. 1. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 2-4, przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99 ustawy, lub organizacja szkoleniowa uprawniona do przeprowadzania egzaminów zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.”;

9) po § 16 dodaje się § 16 a w brzmieniu:

„§ 16a.1. Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów wykonujący loty poza polską przestrzenią powietrzną oraz kandydaci na te specjalności, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego, jak również nawigatorzy lotniczy, kontrolerzy ruchu lotniczego, praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego oraz kandydaci na te specjalności, podlegają obowiązkowi sprawdzenia umiejętności mówienia i rozumienia w języku angielskim zgodnie z wymaganiami Aneksu 1.

2. Wydanie licencji wraz z uprawnieniem do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku angielskim, wpisanie do licencji uprawnienia do prowadzenia korespondencji w języku angielskim lub potwierdzenie biegłości języka angielskiego jest dokonywane po wykazaniu się przez kandydata umiejętnością mówienia i rozumienia w języku angielskim na poziomie 4 operacyjnym wymaganym przez Aneks 1.

3. Poziom biegłości języka angielskiego podlega sprawdzaniu:

1) co trzy lata, w przypadku osób, które wykażą się znajomością języka angielskiego na poziomie 4 operacyjnym;

2) co sześć lat, w przypadku osób, które wykażą się znajomością języka angielskiego na poziomie 5 rozszerzonym.

4. Nie wymaga się formalnego sprawdzenia biegłości języka angielskiego u kandydatów, którzy wykazali się znajomością tego języka na poziomie eksperckim, określonym w Aneksie 1.”;

10) w § 18 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wzory licencji określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.”;

11) po § 35 dodaje się § 35 a i § 35 b w brzmieniu:

„ § 35a. Prezes Urzędu zawiadamia ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a międzynarodowymi normami, w rozumieniu art. 38 Konwencji o

międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zawartymi w Aneksie 1 oraz wprowadzanymi do niego zmianami.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, publikowane są w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 35b. Dokumenty (Doc) opublikowane przez ICAO, o których mowa w Aneksie 1, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy, wprowadzającego do stosowania dokument, do którego odwołuje się Aneks 1.”;

12) w załączniku nr 1:

a) w ust. 1.1.:

- uchyla się tiret 59 – 60,
- dodaje się tiret 127- 130 w brzmieniu:

„ - **Part 66.** Załącznik III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 66, licencjonowany personel obsługi technicznej statków powietrznych.

- **Part 145.** Załącznik II do rozporządzenia nr 2042/2003/WE część 145, zatwierdzone organizacje obsługi technicznej statków powietrznych.

- **Part 147.** Załącznik IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE część 147, zatwierdzone organizacje szkolenia i egzaminowania personelu obsługi statków powietrznych.

- **Pionowzlot.** Statek powietrzny cięższy od powietrza, który może wykonywać pionowy start, pionowe lądowanie i lot przy małej prędkości, co jest uzależnione od urządzeń wytwarzających siłę nośną, napędzanych silnikiem lub ciągiem silnika podczas tych faz lotu, które nie posiadają wirujących płatów, wytwarzających siłę nośną niezbędną do lotu poziomego.”,

b) ust. 2.1.3. otrzymuje brzmienie:

„ 2.1.3. Uczeń pilot może być dopuszczony do lotów samodzielnych:

- 1) na szybowcach – jeżeli ukończył 14 lat i uzyskał zgodę opiekunów prawnych;
- 2) na innych rodzajach statków powietrznych – jeżeli ukończył 16 lat.”,

c) po ust. 2.6.8.6. dodaje się ust. 2.6.8.a- 2.6.8.a.6. w brzmieniu:

„ **2.6.8.a. Licencja pilota sterowcowego turystycznego**

2.6.8.a. 1. Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

2.6.8.a.2. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze: podstawy międzynarodowego i polskiego prawa lotniczego, przepisy licencjonowania odnoszące się do licencji pilota sterowcowego turystycznego i uprawnień, które mogą zostać do niej wpisane, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego;

2) wiedza ogólna o sterowcu: konstrukcje szkieletowe i miękkie, rodzaje powłok, mocowanie, konstrukcja i wyposażenie kabiny, zespoły napędowe, systemy i instalacje sterowca, system napełniania i opróżniania powłoki sterowca wykorzystującego gaz, właściwości fizyczne gazów używanych do napełniania sterowca, systemy grzewcze sterowców na ogrzewane powietrze, przyrządy pokładowe i systemy kierowania lotem, podwozie, system cumowniczy, środki bezpieczeństwa, ochrona przed skutkami zawilgocenia oraz nadmiernej wysokości lotu, ograniczenia użytkowe sterowca określone w instrukcji użytkownika w locie;

3) osiągi i planowanie lotów: obliczanie masy, zmian wporu, balastowanie, wpływ masy, temperatury, wysokości i wiatru na osiągi, wykorzystanie danych o osiąгах i ograniczenia użytkownika, procedury awaryjne, planowanie lotów i przelotów VFR;

4) człowiek-możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, w tym lotów długotrwałych i wysokościowych, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;

5) meteorologia: stosowanie podstawowej meteorologii lotniczej, wykorzystywanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej, pomiar wysokości, niebezpieczne warunki pogodowe;

6) nawigacja: praktyczne aspekty nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych, wykorzystywanie map lotniczych;

7) procedury operacyjne: przepisy międzynarodowe i krajowe dotyczące eksploatacji statków powietrznych, poszukiwania i ratownictwa, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury antyhałasowe, skutki naruszenia przepisów lotniczych;

8) zasady lotu: podstawy aerodynamiki, stery aerodynamiczne i ich działanie, wyważenia masowe i aerodynamiczne sterów, mechanizacja skrzydła, przeciągnięcie, korkociąg - unikanie, zapobieganie i wyprowadzanie, mechanika lotu, stateczność i sterowność, obciążenia konstrukcji w locie, mechanika ruchu sterowca na ziemi i obciążenia jego konstrukcji;

9) łączność radiotelefoniczna: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim i angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywaniu łączności, w lotach nadlotniskowych i przelotach, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, procedury postępowania w przypadku utraty łączności.

2.6.8.a.3. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:

1) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdatości i obsługi naziemnej sterowca;

2) manewrowania na ziemi, przed startem i po lądowaniu, startu i początkowego wznoszenia, wykonania podstawowych manewrów w locie z wykorzystaniem systemów sterowania sterowcem, zachowania środków ostrożności i procedur antykolizyjnych, podejścia do lądowania i lądowania;

3) wykorzystywania zewnętrznych punktów odniesienia oraz przyrządów pokładowych w lotach VFR;

4) wykonania przelotu VFR z wykorzystaniem nawigowania wzrokowego, zaliczeniowego i radionawigacji;

5) zastosowania procedur awaryjnych w razie niesprawności zespołu napędowego, systemów, instalacji, przyrządów pokładowych.

2.6.8.a.4. Praktyka. Kandydat powinien wykonać co najmniej 25 godzin lotu jako pilot sterowca, w tym:

1) trzygodzinny nawigacyjny lot szkolny na sterowcu, z lotem nawigacyjnym o łącznej długości nie mniejszej niż 45 km (25NM);

2) 5 startów oraz 5 lądowań z pełnym zatrzymaniem na lotnisku; każde lądowanie z lotem po kręgu nadlotniskowym;

3) 3 godziny lotu IFR;

4) 5 godzin jako pilot wykonujący czynności pilota dowódcy pod nadzorem pilota dowódcy.

2.6.8.a.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji pilota sterowcowego turystycznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych dla tych uprawnień, mogą być wpisane uprawnienia:

1) dotyczące klasy sterowców z załogą jednoosobową;

2) na każdy typ sterowca z załogą wieloosobową, które może być ograniczone do wykonania czynności drugiego pilota;

3) uprawnienie do lotów nocnych VFR po wykonaniu 10 godzin lotu szkoleniowego, w tym co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem zespołu napędowego lub zakotwiczenia sterowca.

2.6.8.a.6. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota sterowcowego turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego sterowca, z ograniczeniem do lotów dziennych VFR, chyba że posiada odpowiednie ważne uprawnienie do wykonywania lotów nocnych VFR.”,

d) w ust. 2.6.9.5. uchyla się pkt 3,

e) po ust. 2.6.10.6. dodaje się ust. 2.6.10.a-2.6.10.d w brzmieniu:

„ **2.6.10.a. Licencja pilota pionowzlotu turystycznego**

2.6.10.a.1. Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

2.6.10.a.2. Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota pionowzlotu turystycznego, w zakresie wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się odpowiednio przepisy, określone dla kandydata na licencję pilota sterowcowego turystycznego, o których mowa w ust. 2.6.8.a.2.- 2.6.8.a.4 tego załącznika.

2.6.10.a.3. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji pilota pionowzlotu turystycznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych w Aneksie 1 dla poszczególnych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:

1) na poszczególne typy pionowzlotów, które może być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na pionowzlocie z załogą wieloosobową;

2) do lotów nocnych VFR, po ukończeniu szkolenia praktycznego obejmującego co najmniej 5 godzin lotu szkoleniowego w nocy, z których przynajmniej 3 godziny to loty szkoleniowe na dwusterze obejmujące:

a) co najmniej 1 godzinę przelotu w nocy,

b) 5 samodzielnych kręgów w nocy, z czego każdy krąg musi obejmować start i lądowanie;

3) do lotów IFR, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy wymaganej dla uzyskania licencji pilota zawodowego, albo wymaganego na licencję pilota turystycznego ze stwierdzeniem braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR.

2.6.10.a.4. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota pionowzlotu turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego pionowzlotu, z ograniczeniem do lotów dziennych VFR, chyba że posiada odpowiednie ważne uprawnienie, wymienione w ust. 2.6.10.a.3 pkt 2 lub 3 tego załącznika.

2.6.10.b. Licencja pilota pionowzlotu zawodowego

2.6.10.b.1. Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

2.6.10.b.2. Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota pionowzlotu zawodowego, w zakresie wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się odpowiednio przepisy określone dla kandydata na licencję pilota sterowcowego zawodowego, o których mowa w ust. 2.6.9.2-2.6.9.4 tego załącznika.

2.6.10.b.3. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji pilota pionowzlotu zawodowego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych w Aneksie 1 dla poszczególnych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:

1) na poszczególne typy pionowzlotów, które mogą być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na pionowzlocie z załogą wieloosobową;

2) do lotów IFR;

3) instruktora pionowzlotu:

a) szkolenia ogólnego,

b) szkolenia na oznaczony typ pionowzlotu,

c) szkolenia w lotach według wskazań przyrzędów;

4) pilota doświadczalnego klasy 3, 2 lub 1;

5) do wykonywania lotów AGRO;

6) do wykonywania lotów gaśniczych.

2.6.10.b.4. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota pionowzlotu zawodowego jest uprawniony:

1) do korzystania ze wszystkich uprawnień, wynikających z licencji pilota pionowzlotu turystycznego i uprawnienia do lotów nocnych VFR;

2) wykonywania za wynagrodzeniem czynności:

a) pilota dowódcy i drugiego pilota na wszystkich pionowzlotach podczas wykonywania operacji innych niż przewóz lotniczy,

b) pilota dowódcy na wszystkich pionowzlotach certyfikowanych do lotów z załogą jednoosobową podczas wykonywania operacji przewozu lotniczego,

c) drugiego pilota na pionowzlotach certyfikowanych do lotów z załogą wieloosobową, podczas wykonywania operacji przewozu lotniczego;

3) korzystania z innych ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do jego licencji w lotach za wynagrodzeniem i bez wynagrodzenia.

2.6.10.c. Licencja pilota pionowzlotu liniowego

2.6.10.c.1. Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

2.6.10.c.2. Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota pionowzlotu liniowego, w zakresie wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się odpowiednio przepisy określone dla kandydata na licencję pilota sterowcowego liniowego, o których mowa w ust. 2.6.10.2.-2.6.10.4. tego załącznika.

2.6.10.c.3. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji pilota pionowzlotu liniowego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych w Aneksie 1 dla poszczególnych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:

1) na poszczególne typy pionowzlotów, które mogą być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na pionowzlocie z załogą wieloosobową;

2) do lotów IFR;

3) instruktora pionowzlotu:

a) szkolenia ogólnego,

b) szkolenia na oznaczony typ pionowzlotu,

c) szkolenia w lotach IFR;

4) pilota doświadczalnego klasy 3, 2 lub 1;

5) do wykonywania lotów AGRO;

6) do wykonywania lotów gaśniczych.

2.6.10.c.4. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota pionowzlotu liniowego jest uprawniony do:

1) korzystania ze wszystkich uprawnień, wynikających z licencji pilota pionowzlotu turystycznego i zawodowego;

2) wykonywania za wynagrodzeniem czynności pilota dowódcy i drugiego pilota na wszystkich pionowzlotach podczas wykonywania operacji przewozu lotniczego;

3) korzystania z innych ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do jego licencji.

2.6.10.d. Licencja pilota w załodze wieloosobowej

Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota w załodze wieloosobowej, w zakresie szkolenia, wiadomości, umiejętności oraz praktyki stosuje się odpowiednio przepisy określone w JAR-FCL 1- Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty) Część K.”,

f) w ust. 3.5.1.1. w pkt 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) do wydawania opinii dotyczących etapu prób albo po zakończeniu programu, na potrzeby organizacji przeprowadzającej próby w locie oraz dla Prezesa Urzędu,”,

g) ust. 3.5.1.2 otrzymuje brzmienie:

„ 3.5.1.2. Klasy uprawnień pilota doświadczalnego oraz skoczka spadochronowego

3.5.1.2.1. Uprawnienia lotnicze pilota doświadczalnego, z wyjątkiem uprawnień pilota doświadczalnego sterowcowego i balonowego oraz skoczka spadochronowego doświadczalnego, są wydawane jako uprawnienia następujących trzech klas odpowiadających trzem pierwszym kategoriom lotów próbnych doświadczalnych określonym w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 sierpnia 2003 r. w sprawie wykonywania lotów próbnych oraz wydawania świadectwa oględzin statku powietrznego (Dz. U. Nr 173, poz. 1678):

1) klasy 3 - uprawniające do wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych w charakterze dowódcy statku powietrznego lub drugiego pilota, przed wydaniem indywidualnego świadectwa zdatości do lotu, w celu określenia zgodności konkretnego egzemplarza nowo wyprodukowanego statku powietrznego z warunkami określonymi w certyfikacie typu albo w innym równorzędnym dokumencie i które może być wykorzystywane, jeżeli do licencji pilota są wpisane uprawnienia odnoszące się do klasy albo typu statku powietrznego lub z niej wynikają;

2) klasy 2 - uprawniające do:

a) korzystania z uprawnień pilota doświadczalnego klasy 3,

b) wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych kategorii drugiej i pierwszej w charakterze drugiego pilota na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,

c) wykonywania lotów próbnych doświadczalnych kategorii drugiej na statkach powietrznych z załogą jednoosobową, jeżeli posiadacz uprawnień pilota doświadczalnego klasy 2 spełnia dodatkowe warunki kwalifikacyjne, określone w instrukcji operacyjnej organizacji lotniczej prowadzącej próby w locie, zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu, albo gdy prowadzenie przez niego tych prób jest imiennie akceptowane w zatwierdzonym lub uzgodnionym przez Prezesa Urzędu programie prób;

3) klasy 1 - uprawniające do wykonywania lotów próbnych kontrolnych i doświadczalnych, bez ograniczenia ich zakresu.

3.5.1.2.2. Uprawnienia pilota doświadczalnego balonowego i sterowcowego oraz uprawnienie skoczka spadochronowego doświadczalnego są wydawane bez określenia ich klasy i

uprawniają do wykonywania odpowiednio lotów doświadczalnych i skoków próbnych, w tym doświadczalnych każdego rodzaju.”,

h) ust. 3.5.2. otrzymuje brzmienie:

„3.5.2. Wymagania na wydanie uprawnienia pilota doświadczalnego albo skoczka doświadczalnego

1) Kandydat powinien posiadać następującą praktykę lotniczą odpowiednio do rodzaju licencji, do której ma być wpisane uprawnienie pilota albo skoczka doświadczalnego:

a) jako pilot samolotowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 700 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 6 typach samolotów,
- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 1.000 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 10 typach samolotów,
- na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1.500 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 12 typach samolotów, w tym na 1 typie samolotu wielosilnikowego oraz co najmniej 400 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 300 godzin w lotach kategorii drugiej,

b) jako pilot śmigłowcowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 500 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 2 typach śmigłowców,
- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 800 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 3 typach śmigłowców,
- na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1.200 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 4 typach śmigłowców, w tym na 1 typie śmigłowca wielosilnikowego z załogą wieloosobową, oraz co najmniej 300 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 200 godzin w lotach kategorii drugiej,

c) jako pilot wiatrakowcowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 200 godzin jako dowódca wiatrakowca,
- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 300 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 2 typach wiatrakowców,
- na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 500 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 3 typach wiatrakowców oraz co najmniej 100 godzin jako pilot doświadczalny,

d) jako pilot sterowcowy: co najmniej 250 godzin jako dowódca sterowca na co najmniej 2 typach sterowców,

e) jako pilot balonu wolnego: uprawnienia dotyczące obu klas balonów wolnych, uprawnienie do lotów nocnych VFR, co najmniej 130 godzin lotów jako dowódca balonu wolnego na obu klasach balonów wolnych, w tym na każdej z klas co najmniej 10 godzin; przepis ust. 3 4.6.5.3 stosuje się odpowiednio,

f) jako pilot szybowcowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 300 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 6 typach szybowców przy zastosowaniu co najmniej dwu rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 700 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 10 typach szybowców, z zastosowaniem wszystkich rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
- na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1.000 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 15 typach szybowców, oraz co najmniej 300 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 200 godzin w lotach kategorii drugiej,

g) jako skoczek spadochronowy co najmniej 1.500 skoków spadochronowych;

2) kandydat na pilota doświadczalnego klasy 1, z wyjątkiem pilota doświadczalnego sterowcowego i balonowego oraz skoczka spadochronowego doświadczalnego, musi posiadać wyższe wykształcenie techniczne-lotnicze albo techniczne w dziedzinie pokrewnej technice lotniczej; w szczególnie uzasadnionych przypadkach Prezes Urzędu może odstąpić od tego wymogu;

3) przed rozpoczęciem szkolenia do uprawnienia klasy 3 kandydat musi zaliczyć wstępny egzamin teoretyczny i praktyczny przeprowadzony w ośrodku szkolenia lotniczego wymienionym w ust. 3.5.3 w zakresie wiadomości i umiejętności wymaganych na licencję, do której ma być wpisane uprawnienie;

4) podczas egzaminu praktycznego, o którym mowa w pkt 3, pilot musi wykazać się poziomem umiejętności pilotażowych w górnym zakresie skali ocen stosowanej przy egzaminach na posiadane przez niego licencje i uprawnienia lotnicze; ponadto piloci samolotów i szybowców muszą się wykazać umiejętnością wykonywania akrobacji normalnej i odwróconej;

5) kandydat do uprawnień klasy 3 i 2 musi ukończyć i zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie wymienionym w ust. 3.5.4. oraz wykazać podczas egzaminu państwowego, że posiada wymagane wiadomości i umiejętności na poziomie odpowiednim do klasy uprawnienia;

6) kandydat do uprawnienia klasy 1 musi wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada wymagane wiadomości i umiejętności na poziomie odpowiednim do klasy uprawnienia.”,

i) ust. 3.5.4.1. otrzymuje brzmienie:

„3.5.4.1. Wiadomości. Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości nabyte podczas szkolenia teoretycznego, odpowiednie dla klasy uprawnienia, w zakresie następujących przedmiotów:

1) prawo i przepisy lotnicze: klasyfikacja statków powietrznych, przepisy budowy statków powietrznych i przepisy certyfikacji statków powietrznych, klasyfikacja lotów próbnych, przepisy licencjonowania dotyczące pilotów albo odpowiednio skoczków doświadczalnych;

2) aerodynamika i mechanika lotu albo skoku;

3) ogólna wiedza o statkach powietrznych: zasady konstrukcji i działania statku powietrznego kategorii odpowiedniej do uprawnienia oraz zespołów, układów i wyposażenia tych statków powietrznych, obciążenia i elementy aerospężystości;

4) zespoły napędowe – typowe rodzaje i układy, podstawowe charakterystyki (nie dotyczy skoczków spadochronowych);

5) mierzone parametry i aparatura pomiarowa i rejestrująca; charakterystyczne błędy;

6) metodyka badania zdatności statków powietrznych na ziemi i w locie, ich interpretacja i prezentacja wyników, ocena ergonomii i czynnika ludzkiego, sporządzanie sprawozdań;

7) procedury i zasady postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, występujących w lotach próbnych, w tym wykorzystywanie urządzeń ratowniczych statku powietrznego i osobistych członków załogi, ratownictwo spadochronowe.”,

j) ust. 3.5.5. otrzymuje brzmienie:

„ 3.5.5. Przedłużanie ważności uprawnienia pilota albo skoczka doświadczalnego

Ważność uprawnienia pilota albo skoczka doświadczalnego wynosi 12 miesięcy i może być przedłużona na podstawie wykonywanej praktyki i sprawdzenia umiejętności.”,

k) w ust. 5.1.1. uchyla się lit. a i lit. b,

l) zdanie wprowadzające w ust. 5.1.2. otrzymuje brzmienie:

„**5.1.2.** Prezes Urzędu, kierując się ogólnymi zakresami szkolenia oraz zakresami wymaganych wiadomości i umiejętności, określonymi ogólnie w niniejszym rozporządzeniu dla poszczególnych licencji i uprawnień, aktualnymi wymaganiami Aneksu 1, a także potrzebami bezpieczeństwa lotów i wynikającymi z rozwoju lotnictwa, ustala i ogłasza w PEL szczegółowe wytyczne dotyczące”,

m) ust. 5.2.1. otrzymuje brzmienie:

„ 5.2.1. Rodzaje licencji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce

1. Prezes Urzędu wydaje licencje mechanika obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE według standardów określonych w Aneksie 1 oraz według wymagań przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. Przepisu pkt 1 nie stosuje się do statków powietrznych, o których mowa w § 4 ust.1 pkt 2 niniejszego rozporządzenia.”,

n) skreśla się ust. 5.2.2.,

o) po ust. 5.2.3.4. dodaje się ust. 5.2.3.4.a w brzmieniu:

„**5.2.3.4.a.** Mechanicy obsługi statków powietrznych posiadający licencję Part-66 w kategorii/podkategorii B1 lub B2 mogą być zwolnieni z obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w ust. 5.2.3.2. tego załącznika, oraz z obowiązku przystąpienia do egzaminów, o których mowa w ust. 5.2.3.3. i ust. 5.2.3.4. tego załącznika, w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii/podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.”,

p) ust. 5.2.3.5. otrzymuje brzmienie:

„**5.2.3.5. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

1) elementów (płatowca, zespołu napędowego, awioniki) samolotów albo śmigłowców, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:

- a) wyłącznie osobiście - 1 rok,
- b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 2 lata;

2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, o którym mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg - 4 lata w charakterze mechanika poświadczenia obsługi wszystkich elementów statku powietrznego, a jeżeli ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne w tym zakresie - 2 lata;

3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca i motoszybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:

- a) wyłącznie osobiście - 2 lata,
- b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 4 lata.”,

r) ust. 5.2.3.6. otrzymuje brzmienie:

„**5.2.3.6. Uprawnienia lotnicze wpisane do licencji.** Do licencji mechanika poświadczenia obsługi musi być wpisane co najmniej jedno z następujących uprawnień lotniczych do poświadczenia obsługi:

1) elementów samolotów i śmigłowców, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg, odrębnie dla:

- a) płatowca,
- b) zespołu napędowego (silniki: tłokowe, turbośmigłowe, turboodrzutowe),
- c) awioniki;

2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg;

3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca, motoszybowca.”,

s) skreśla się ust. 5.2.3.6.5.,

t) ust. 5.3.3.1. otrzymuje brzmienie:

„5.3.3.1. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i ich ważność.

Do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego mogą być wpisane następujące uprawnienia lotnicze-operacyjne (ratings):

- 1) ADV (Aerodrome Control Visual) - kontroli lotniska wizualnej;
- 2) ADI (Aerodrome Control Instrument) - kontroli lotniska instrumentalnej;
- 3) APP (Approach Control Procedura) - kontroli zbliżania proceduralnej;
- 4) APS (Approach Control Surveillance) - kontroli zbliżania radarowej;
- 5) ACP (Area Control Procedura) - kontroli obszaru proceduralnej;
- 6) ACS (Area Control Surveillance) - kontroli obszaru radarowej.”,

u) po ust. 5.3.3.1. dodaje się ust. 5.3.3.1.a. w brzmieniu:

„5.3.3.1.a. Ważność uprawnień lotniczych-operacyjnych praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego wynosi 2 lata. Uprawnienia te upoważniają do uczestnictwa w szkoleniu praktycznym do tych uprawnień na operacyjnym stanowisku pracy kontrolera ruchu lotniczego.”,

w) ust. 5.3.3.2. otrzymuje brzmienie:

„5.3.3.2. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego i ich ważność.

Do licencji kontrolera ruchu lotniczego mogą być wpisane następujące uprawnienia lotnicze:

- 1) operacyjne, wymienione w ust. 5.3.3.1.;
 - 2) uzupełniające, odnoszące się do uprawnień wymienionych w pkt 1:
- a) TWR (Tower Control) - kontroli lotniska,
 - b) GMC (Ground Movement Control) - kontroli ruchu naziemnego,
 - c) GMS (Ground Movement Surveillance) - nadzoru ruchu naziemnego,
 - d) AIR (Air Control) - kontroli startów i lądowań,
 - e) RAD (Radar) - kontroli za pomocą radaru,
 - f) SRA (Surveillance Radar Approach) - kontroli podejścia nadzorowanego za pomocą radaru,
 - g) PAR (Precision Approach Radar) - kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego,
 - h) ADS (Automatic Dependent Surveillance) - zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu,

i) TCL (Terminal Control) - kontroli rejonu kontrolowanego lotniska,

3) instruktorskie:

a) OJTI (On - the - Job Training Instruktor) - instruktora szkolenia operacyjnego, które uprawniają do prowadzenia szkolenia kandydatów do uprawnień lotniczych-operacyjnych i uzupełniających wymienionych w pkt 1 i 2,

b) OSTI (On - the - Simulator Training Instruktor) – specjalne instruktora symulatorowego po spełnieniu wymagań określonych w ust. 6.1.2., 6.2.1 oraz 6.2.5.1 tego załącznika.

5.3.3.2.1. Ważność uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 5.3.3.2., jest uzależniona od odbycia, przynajmniej raz na 3 lata, szkolenia uzupełniającego składającego się z części teoretycznej i praktycznej z uwzględnieniem symulacji, mającego na celu utrzymanie umiejętności kontrolera ruchu lotniczego, kursu prowadzonego dla przypomnienia zdobytych wiadomości, szkolenia na wypadek awarii oraz w uzasadnionych przypadkach szkolenia językowego.

5.3.3.2.2. Ważność uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 5.3.3.2. pkt 1 i 2, wynosi wstępnie 2 lata i może być przedłużona na następne 2 lata, jednak nie wcześniej niż na 3 miesiące przed upływem tej ważności, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu umiejętności teoretycznych i praktycznych na stanowisku operacyjnym oraz na symulatorze - w zakresie sytuacji niebezpiecznych, awaryjnych i kryzysowych.

5.3.3.2.3. Ważność uprawnień lotniczych instruktorskich, o których mowa w ust. 5.3.3.2. pkt 3, wynosi 3 lata i może być przedłużona na podstawie sprawdzianu umiejętności przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego.

5.3.3.2.4. W przypadku przerwy w wykonywaniu czynności kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnień lotniczych wymienionych w ust. 5.3.3.2., trwającej dłużej niż 6 miesięcy, ponowne dopuszczenie do ich wykonywania może nastąpić po zaliczeniu sprawdzianu umiejętności przed instruktorem – kontrolerem ruchu lotniczego OJTI o uprawnieniach określonych w ust. 5.3.6.5.”,

y) ust. 5.3.6.1. otrzymuje brzmienie:

„ 5.3.6.1. Wymagania wstępne

Kandydat powinien posiadać licencję kontrolera ruchu lotniczego z wpisanym co najmniej jednym uprawnieniem lotniczym-operacyjnym i uzupełniającym oraz wykazać, że:

a) na stanowisku, na którym będzie instruktorem, wykonywał czynności kontrolera ruchu lotniczego przez okres co najmniej 2 lat,

b) posiada minimum 6 miesięcy praktyki na stanowisku i w sektorze, na jakim będzie instruktorem.”;

13) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) ust. 1.4.1. otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia,

b) po ust. 1.4.3. dodaje się ust. 1.4.4. w brzmieniu:

„1.4.4. W przypadku, gdy mechanik obsługi statku powietrznego posiada już licencję w kategorii B1.2 wydaną zgodnie z Part-66, uprawnienia oznaczone w tabeli jako "Wpisywane do licencji mechanika poświadczania obsługi wydawane według standardów Aneksu 1 i wymagań przepisów polskich", mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie „Załącznik do Formularza 26 EASA” - Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.”;

14) w załączniku nr 3 do rozporządzenia po ust. 4.3.2. dodaje się ust. 4.3.3. w brzmieniu:

„4.3.3. W przypadku, gdy mechanik obsługi statku powietrznego posiada już licencję w kategorii B1.2 wydaną zgodnie z Part-66, uprawnienia oznaczone w tabeli jako "Wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych" mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie "Załącznik do Formularza 26 EASA" - Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.”;

15) skreśla się załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 2. 1. Do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Licencje, o których mowa w § 1 pkt 3, w zakresie § 3 pkt 1 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów i niespełniające odpowiednio wymagań JAR-FCL 1 Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty) albo JAR- FCL 2 Licencjonowanie personelu lotniczego (śmigłowce), zachowują ważność przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, o ile okres ich ważności nie wygasa we wcześniejszym terminie.

3. Ważność uprawnień wpisanych do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów wygasa z upływem terminu na jakie zostały one wydane. Ponowne przedłużenie ważności tych uprawnień następuje na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu.

§ 3. 1. Osoby ubiegające się o licencję pilota pionowzlotu, o której mowa w § 1 pkt 4, w zakresie § 4 ust. 1 pkt 1b rozporządzenia, o którym mowa w § 1, mogą do 10 marca 2011 r. wykonywać czynności pilota pionowzlotu na podstawie posiadanej licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego z wpisanym do niej uprawnieniem na typ pionowzlotu.

2. Wpisu uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się po odbyciu przez kandydata na pilota pionowzlotu zatwierdzonego szkolenia z uwzględnieniem jego dotychczasowego doświadczenia na samolocie lub śmigłowcu.

3. Po 10 marca 2011 r. czynności lotnicze pilota pionowzlotu mogą być wykonywane tylko na podstawie ważnej licencji pilota pionowzlotu.

§ 4. Osobie, która przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia posiadała odpowiednie kwalifikacje w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz uzyskała uprawnienie pilota doświadczalnego samolotowego lub śmigłowcowego drugiej klasy, Prezes Urzędu wydaje bez przeprowadzania egzaminu, na podstawie złożonego wniosku o wpis uprawnienia, uprawnienie pilota doświadczalnego samolotowego lub śmigłowcowego pierwszej klasy o ile osoba ta, posiadając uprawnienie pilota doświadczalnego samolotowego lub śmigłowcowego drugiej klasy, wykonywała loty próbne doświadczalne kategorii pierwszej oraz spełnia obowiązujące wymagania do wydania uprawnienia pilota doświadczalnego pierwszej klasy w zakresie praktyki lotniczej.

§ 5 Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

1. Cel wydania rozporządzenia:

Wydanie niniejszego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia z art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 w zw. z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Proponowane zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.) mają na celu:

a) dostosowanie krajowych regulacji do wymagań Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.) oraz jej Załącznika 1 (Aneksu 1) – Licencjonowanie personelu, a w szczególności ostatniej poprawki do tego Załącznika, tj. zmiany 168.

Załączniki do ww. Konwencji oraz ich zmiany są ogłaszane na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z tą regulacją ogłoszono w Dzienniku Urzędowym ULC nr 1 z dnia 8 lutego 2008 r. obwieszczenie Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 listopada 2007 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika Nr 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., w najbardziej aktualnej wersji uwzględniającej ostatnią zmianę 168. Samo opublikowanie aktualnego brzmienia Załącznika 1 nie jest jednak wystarczające do jego bezpośredniego stosowania. Nadal posługiwanie się nowelizowanym rozporządzeniem w obowiązującym brzmieniu prowadzi do naruszania wymagań międzynarodowych określonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdyż rozporządzenie w swojej treści nie uwzględnia opublikowanych aktualnych zmian Załącznika 1.

Z analizy stosunku Załączników do Konwencji do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie można do nich stosować art. 91 ust. 3 Konstytucji. Należy mieć na uwadze, że z art. 37 i 38 Konwencji wynika, że nie stanowią one podstawy do podejmowania przez ICAO uchwał zawierających normy, które mogłyby być uznane za normy samowykonalne. Przepis art. 37 jasno określa, że rolą uchwał ICAO jest „ujednoczenie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, a nie ich zastąpienie. Dodatkowo art. 38 przewiduje wprost możliwość informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, że wobec wyraźnego brzmienia art. 37 i art. 38 Konwencji, uchwały ICAO nie zawierają norm samowykonalnych, nie znajduje do nich zastosowania wspomniany art. 91 ust. 3 Konstytucji. Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że normy zawarte w uchwałach ICAO nie podlegają bezpośredniemu stosowaniu w polskim porządku

prawnym, lecz wymagają ich transponowania do polskiego prawa. Takie stanowisko wyraziła również Rada Legislacyjna w opinii z dnia 30 września 1998 r.

Dlatego też za podstawowy cel tego rozporządzenia należy uznać zapewnienie stosowania norm zawartych w Załączniku 1 do Konwencji Chicagowskiej.

b) dostosowanie krajowych regulacji do wymagań dyrektywy 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego;

c) uzupełnienie i ujednoczenie dotychczasowych regulacji krajowych do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego oraz uchylającej dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. WE L 79 z 19.3.2008, s.1) (dalej jako „rozporządzenie nr 216/2008/WE”) oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, Polskie wydanie specjalne, rozdział 7, tom 7, s. 541) (dalej jako „rozporządzenie nr 2042/2003/WE”), w odniesieniu do mechaników obsługi statków powietrznych.

2. Zakres regulacji.

1) Zmiany wprowadzane do § 2 polegają na dodaniu do „słowniczka” znajdującego się w tym przepisie trzech nowych definicji. Zmiana brzmienia tego przepisu ma wyłącznie charakter legislacyjny i jest związana z wprowadzaniem do rozporządzenia nowych skrótów, które wymagały wyjaśnienia.

2) Dodanie § 2a ma na celu wyraźne wskazanie, że w zakresie spraw objętych materia nowelizowanego rozporządzenia mają zastosowanie zarówno normy jak i zalecane metody postępowania (zalecenia) zawarte w Załączniku 1 do Konwencji. Konwencja dopuszcza możliwość, aby państwa członkowskie stosowały jedynie normy zawarte w załącznikach do Konwencji, natomiast zalecane metody postępowania mogą być wprowadzane do stosowania. Podjęta została jednakże decyzja o wprowadzeniu do stosowania w polskim porządku prawnym nie tylko norm, ale także zalecanych metod postępowania, ponieważ zalecane metody stosowane są już w innych państwach – stronach Konwencji, a ich stosowanie zwiększa zapewnienie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Jedynie w przypadku braku konieczności wprowadzenia konkretnych zaleceń, zostały one enumeratywnie wskazane jako nieobowiązujące w polskim porządku prawnym (§ 2a ust. 2). Tak więc projektowane rozporządzenie wprowadza bezpośrednie stosowanie norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 1 do Konwencji oraz zawiera niezbędne wskazania dla

członków personelu lotniczego lub kandydatów na tych członków, którzy mają te normy i zalecenia realizować.

3) Nadanie nowego brzmienia § 3 ma na celu uporządkowanie dotychczasowej regulacji przepisu, wyszczególnienie istniejących licencji oraz wskazanie przepisów, jakie w zakresie niezbędnych wymagań mają do nich zastosowanie. Należy zauważyć, iż z projektowanej regulacji wynika, iż do pilotów samolotów i śmigłowców mają zastosowanie przepisy JAR-FCL. Są to europejskie wymagania bezpieczeństwa lotniczego ustanowione przez Zrzeszenie Władz Lotniczych JAA, które zostały wprowadzone do polskiego porządku prawnego na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282). Przepisy te pozostają w zgodności z regulacjami wynikającymi z Załącznika 1 do Konwencji, gdyż całkowicie uwzględniają wszelkie określone w niej standardy. Dodatkowo w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa są zawierają większe wymagania, tak więc ich wprowadzenie i stosowanie daje gwarancję bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi. Obowiązujące przepisy dotyczące licencjonowania personelu lotniczego, a wynikające z JAR-FCL zostaną zresztą objęte regulacjami wspólnotowymi i kompetencją Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, na co wskazuje rozporządzenie nr 216/2008/WE, które będzie miało w tym zakresie zastosowanie najpóźniej od 8 kwietnia 2012 r.

4) Zmiana wprowadzona w § 4 ma na celu dodanie nowych rodzajów licencji, które wynikają z Załącznika 1 do Konwencji, a nie były dotychczas uwzględnione tak w ustawie - Prawo lotnicze, jak i w nowelizowanym rozporządzeniu. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym z art. 94 ust. 8 minister właściwy do spraw transportu, przy uwzględnieniu przepisów międzynarodowych, może w drodze rozporządzenia wprowadzić wymóg posiadania licencji lub świadectwa kwalifikacji, które nie zostały przewidziane w ustawie, co też zostało uczynione w niniejszym projekcie. Tym samym zaś wprowadza się zgodnie z Załącznikiem 1 licencję pilota sterowcowego zawodowego, licencję pilota pionowzlotu oraz licencję pilota samolotowego w załodze wieloosobowej.

5) Zmiana wprowadzana w § 5 ust. 1, podobnie jak zmiana w § 7 ust. 1 pkt 2, § 8 ust. 1 pkt 2 oraz § 18 ust. 7, ma jedynie charakter porządkowy i polega na usunięciu z dotychczasowej treści tych przepisów słów: "lub załączniku nr 4". Zmiana wynika bezpośrednio z faktu uchylecia treści całego dotychczasowego załącznika nr 4 do nowelizowanego rozporządzenia. Załącznik nr 4 reguluje kwestie licencjonowania mechaników poświadczenia obsługi statków powietrznych, które obecnie straciły rację bytu z uwagi na obowiązywanie przepisów Załączników II, III, IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE (tzw. Part-66, Part-145 oraz Part-147).

6) Zmiana brzmienia § 16 ust. 1 polega na zaznaczeniu, że sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych, o którym mowa w § 14, należy nie tylko do komisji egzaminacyjnej powołanej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ale również zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE do zatwierdzonych organizacji szkoleniowych. Przepis ma na celu zlikwidowanie

rozbieżności, jakie powstają na tle obowiązującego rozporządzenia a regulacjami rozporządzenia Komisji.

7) Dodanie § 16a ma na celu wdrożenie ww. dyrektywy 2006/23/WE oraz przepisów Załącznika 1 do Konwencji. Regulacje te dotyczą obowiązku wykazania się przez wskazanych członków personelu lotniczego znajomością języka angielskiego minimum na poziomie operacyjnym, tj. poziomie 4, określonym przez ICAO. Te regulacje odnoszą się nie tylko do kontrolerów ruchu lotniczego oraz praktykantów - kontrolerów ruchu lotniczego, co jest zgodne z dyrektywą, ale również do pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców, pionowzlotów oraz nawigatorów lotniczych, a także operatorów stacji lotniczej, jak również kandydatów na te specjalności, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego wykonując loty w ruchu międzynarodowym, co z kolei czyni zadość przepisom z pkt 1.2.9. Załącznika 1. Z uwagi na fakt, iż dotychczas obowiązujące przepisy rozporządzenia stanowiły jedynie bardzo ogólnie o obowiązku zdania egzaminu z języka angielskiego, nie określając ani zakresu znajomości języka ani minimalnego wymagalnego poziomu, wprowadzenie regulacji proponowanych w § 16a jest konieczne dla osiągnięcia zgodności z przepisami międzynarodowymi. Zapewni bowiem zarówno implementowanie dyrektywy w tym zakresie jak również uwzględnienie jednej z nowszych poprawek do Załącznika 1.

8) W dodawanym po § 35 przepisie § 35a została określona procedura zgłaszania przez państwo-stronę Konwencji, różnic pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a normami Załącznika 1 i jego zmianami. Kompetencje w tym zakresie, zgodnie z przepisami ustawy - Prawo lotnicze, posiada Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Niemniej dla odbiorców regulacji zawartych w Załączniku 1, właściwym jest bezpośrednio wskazanie organu, który dokonuje zgłoszenia do ICAO oraz w jakim miejscu informacja o tym jest publikowana. Natomiast celem regulacji § 35b jest rozstrzygnięcie ewentualnych wątpliwości, które mogą wynikać po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia, w zakresie obowiązywania wydawanych przez ICAO dokumentów – podręczników tzw. Doc, zawierających wymagania i procedury o charakterze specjalistycznym. Niniejsze rozporządzenie bezpośrednio wdraża przepisy Załącznika 1 do Konwencji, w którym są odwołania do konkretnych numerów Doc. W przypadku, gdy norma Załącznika 1 bezpośrednio dowołuje się do danego Doc wskazując, że w Doc zawarte są np. warunki i okoliczności związane z tą normą, może powstać wątpliwość, czy już w chwili wejścia w życie rozporządzenia należy zastosować tę normę i związane z nią regulacje zawarte w Doc. Wymagania zawarte w Doc będą obowiązywać dopiero w momencie ich wdrożenia do polskiego porządku prawnego poprzez art. 3 ust. 4 ustawy - Prawo lotnicze, jednakże z uwagi na skomplikowany system przepisów prawa lotniczego w tym zakresie, koniecznym jest zawarcie stosownej regulacji w niniejszym rozporządzeniu, tak by jasnym był stosunek wymagań zawartych w Załączniku 1 i dokumentów Doc.

9) Zmiany wprowadzane do załącznika nr 1 rozporządzenia, dotyczące skreślenia tiretów 59-60 i dodania tiretów 127-130 są związane z uchyleniem treści załącznika nr 4 do rozporządzenia oraz bezpośrednio wiążącymi Polskę przepisami rozporządzenia nr 2042/2003/WE, w tym również części 66, 145 i 147 (Part-66, Part-145, Part-147). Zmiana polega również na wprowadzeniu definicji

panionowzlotu zgodnie z Załącznikiem 1 do Konwencji oraz koniecznością wprowadzenia licencji pilota pionowzlotu.

10) Zmiana polegająca na dodaniu w załączniku nr 1 ust. 2.6.8.a-2.6.8.a.6., czyli wprowadzenie regulacji dotyczących wymagań dla kandydata na pilota sterowcowego turystycznego, wiąże się z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji, który przewiduje wydawanie przez poszczególne państwa-strony Konwencji takiej licencji. W obowiązującym stanie prawnym licencja pilota sterowcowego zawodowego nie była przewidziana ani w ustawie - Prawo lotnicze, ani w nowelizowanym rozporządzeniu. Powoduje to niezgodność z regulacjami międzynarodowymi. Poprzez dodanie punktu 1a w omówionym § 4 ust. 1 proponuje się zatem wprowadzenie takiej licencji, a co za tym idzie koniecznym jest określenie wymagań w zakresie szkolenia, wiadomości, umiejętności, praktyki oraz uprawnień wpisywanych do takiej licencji, opartych na Załączniku 1 do Konwencji.

11) Uchylenie w ust. 2.6.9.5. punktu 3 wynika z faktu, iż uprawnienie do wykonywania lotów nocnych jest już zawarte w samej istocie licencji pilota sterowcowego zawodowego.

12) Dodanie nowych ust. 2.6.10.a-2.6.10.d uzasadnia się w sposób analogiczny do zmian omówionych w pkt 10 niniejszego uzasadnienia. Licencje pilota pionowzlotu turystycznego, zawodowego i liniowego oraz licencja pilota w załodze wieloosobowej są wprost określone w Załączniku 1 do Konwencji. Dotychczas nie były uwzględnione w ustawie Prawo lotnicze ani w nowelizowanym rozporządzeniu. Wprowadzenie proponowanych regulacji ma na celu wypełnienie luki prawnej w tym zakresie.

W odniesieniu do wymagań odnoszących się do pilota samolotu w załodze wieloosobowej proponuje się bezpośrednio odwołanie do przepisów JAR-FCL część K, która reguluje kwestie dotyczące tej licencji. Przepisy JAR-FCL obejmują swoim zakresem normy ustalone w Załączniku 1 do Konwencji, a jednocześnie rozszerzają je, zwiększając tym samym wymogi dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

13) zmiany wprowadzone w zakresie uprawnień pilota doświadczalnego i skoczka spadochronowego (lit. g – j) projektu rozporządzenia) mają przede wszystkim charakter porządkujący i systematyzujący kwestie ww. uprawnień. Potrzeba dokonania analizy tych przepisów i wprowadzenia stosownych zmian wiązała się z częstą krytyką regulacji ze strony środowiska lotniczego (głównie pilotów doświadczalnych ze Świdnika i Mielca).

14) Zaproponowana zmiana w ust. 5.1.1. oraz zmiana zdania wprowadzającego w ust. 5.1.2. mają charakter techniczny i porządkowy. Pierwsza z nich polega na skreśleniu odwołania do wcześniejszych regulacji załącznika nr 1 do rozporządzenia, natomiast druga polega jedynie na usunięciu z dotychczasowej treści słów „JAR i”. Zmiany te wiążą się bezpośrednio z faktem, że z uwagi na obowiązywanie rozporządzenia nr 2042/2003/WE, w odniesieniu do mechaników poświadczania obsługi nie mają już zastosowania przepisy JAR.

15) Proponowane zmiany dotyczące licencji mechanika poświadczania obsługi związane są z regulacjami wynikającymi z przepisów europejskich. Po 1 maja 2004 r. zaprzestano wydawać licencje

JAR 66 zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 4 do nowelizowanego rozporządzenia. Jednocześnie w oparciu o rozporządzenie nr 2042/2003/WE rozpoczęto wydawanie licencji Part 66.

W chwili obecnej, w ramach licencjonowania personelu technicznego, mechanicy poświadczenia obsługi mogą uzyskać następujące dokumenty:

- od 1 maja 2004 r. licencje Part-66 mechanika obsługi samolotów i śmigłowców zgodnie z Załącznikiem III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE część 66 podczęść A, licencjonowany personel obsługi technicznej statków powietrznych,

- licencje ICAO mechanika poświadczenia obsługi – według przepisów krajowych dla mechaników obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz statków powietrznych z załącznika II do rozporządzenia 216/2008/WE - na dotychczasowych zasadach,

- świadectwa kwalifikacji mechanika obsługi – według przepisów krajowych dla mechaników obsługi spadochronów, lotni, motolotni, paralołni, konstrukcji amatorskich, konstrukcji budowanych z zestawów amatorskich o MTOW do 495 kg.

Wprowadzane zmiany mają zatem na celu dostosowanie polskiego prawa do ww. regulacji oraz rzeczywistego stanu rzeczy.

Zmiany przepisów dotyczących licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych wiążą się również z faktem, iż obecnie obowiązujące rozporządzenie całkowicie pominęło regulacje dotyczące motoszybowców w zakresie poświadczenia obsługi. Nowelizacja ma zatem na celu uzupełnienie stosownych uprawnień wpisywanych do licencji mechanika poświadczenia obsługi o uprawnienie na obsługę motoszybowców.

16) Wprowadzane regulacje dotyczące praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz kontrolera ruchu lotniczego mają na celu uzupełnienie bądź zmianę przepisów krajowych tak, aby w pełni implementować dyrektywę 2006/23/WE. Szczególnie istotne są zmiany dotyczące okresu ważności uprawnień wpisywanych do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz kontrolera ruchu lotniczego, gdyż w obecnym stanie prawnym są one niezgodne z postanowieniami dyrektywy. Istotną jest również zmiana dotycząca wymagań wstępnych na uprawnienie lotnicze instruktora-kontrolera ruchu lotniczego. Wymaganie obecnie stawiane kandydatom to posiadanie co najmniej 5 lat ciągłej praktyki kontrolerskiej (ust. 5.3.6.1. rozporządzenia). Zarówno Załącznik 1 do Konwencji jak i obowiązujące przepisy UE nie zawierają tak ostrych wymagań. Dodatkowo wprowadzone do polskiego porządku prawnego, rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. *w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR*, (Dz. U. Nr 224, poz. 2283, z późn. zm.), wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa ESARR-5 „Personel służb ruchu lotniczego”, dla których podstawą do przygotowania był Załącznik 1 do Konwencji wskazują, iż kandydat wnioskujący o uzyskanie uprawnienia instruktora powinien wykazać, że posiada minimum 2 letnie doświadczenie na stanowisku operacyjnym oraz 6-cio miesięczną praktykę na stanowisku i w sektorze, w którym po uzyskaniu uprawnienia będzie prowadził szkolenie.

17) Zmiany dotyczące załącznika nr 2 do rozporządzenia polegają na poprawieniu nagłówka w tabeli zawartej w ust. 1.4.1. tego załącznika, w części dotyczącej mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych oraz dodaniu uprawnienia dotyczącego motoszybowca jako całości. Wykreślono również uprawnienie SFI instruktora symulatorowego, bowiem zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do JAR-FCL 1.005 pkt 3, SFI jest upoważnieniem instruktora prowadzącego szkolenia na symulatorze, a nie jak dotychczas wynikało to z nowelizowanego rozporządzenia – uprawnieniem wpisywanym do licencji. Zmiana została zamieszczona w załączniku nr 1 do projektowanego rozporządzenia.

Dodano również ust. 1.4.4., którego brzmienie wskazuje, że w przypadku, gdy mechanik obsługi statku powietrznego posiada już licencję w kategorii B1. 2 wydaną zgodnie z Part-66, uprawnienia oznaczone w tabeli jako "Wpisywane do licencji mechanika poświadczania obsługi wydawane według standardów Aneksu 1 i wymagań przepisów polskich", mogą zostać wpisane do ww. licencji na stronie "Załącznik do Formularza 26 EASA" - Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66." Zmiana ta ma umożliwić wykorzystywanie w licencji Part-66 strony przewidzianej do wpisu uprawnień „krajowych” (wydawanych zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu lotniczego) w przypadku zbiegu uprawnień do poświadczania obsługi samolotów (według Part-66) i/lub statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce (według wymagań krajowych), bez konieczności wydawania dwóch różnych dokumentów – licencji Part-66 na samoloty i/lub śmigłowce oraz licencji krajowej ICAO, np. na szybowce, lub zbiegu uprawnień do licencji Part-66 i świadectwa kwalifikacji.

18) zmiana wprowadzana w załączniku nr 3 ma analogiczny charakter jak zmiana omówiona w pkt 17 niniejszego uzasadnienia, lecz dotyczy świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego.

19) Uchylenie załącznika nr 4 do rozporządzenia jest bezpośrednio związane z zaprzestaniem wydawania licencji JAR 66, co zostało omówione we wcześniejszej części uzasadnienia.

20) Przepisy § 2-4 są przepisami przejściowymi. Zasadą jest, że do spraw wszczętych a niezakończonych przed dniem w życie projektowanego rozporządzenia stosuje się dotychczas obowiązujące regulacje z zakresu licencjonowania personelu lotniczego. Wyjątkiem są regulacje dotyczące ważności licencji pilota samolotowego (turystycznego, zawodowego i liniowego) oraz pilota śmigłowcowego (turystycznego, zawodowego, liniowego), jak również regulacje dotyczące uprawnień wpisywanych do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego. W odniesieniu do licencji pilotów, z uwagi na fakt odstąpienia od wydawania tzw. „licencji krajowych”, wydawanych dotychczas zgodnie z § 3 pkt 1 lit b nowelizowanego rozporządzenia, należało wskazać, iż licencje te, w przypadku niespełnienia wymagań przepisów JAR-FCL 1 i 2, zachowują ważność przez okres 12 miesięcy od dnia wejście w życie projektowanego rozporządzenia. Po upływie tego terminu wskazane licencje będą wydawane zgodnie z nowymi przepisami. W przypadku natomiast uprawnień wpisywanych do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego, z uwagi na konieczność dostosowania się do wymagań

dyrektywy 2006/23/WE należało wprowadzić przepis, który umożliwi zastosowanie, niezwłocznie po wygaśnięciu ważności dotychczasowych uprawnień, okresów wskazanych w dyrektywie.

Przepis przejściowy dotyczący licencji pilota pionowzlotu jest bezpośrednio związany z regulacją pkt 2.1.1.4 Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Aneks 1) *Zasady przejściowe dotyczące pionowzlotów*, który daje możliwość do 10 marca 2011 r. wpisywania do licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego, uprawnienia na typ pionowzlotu, zamiast wydawania licencji pilota pionowzlotu.

Regulacja dotycząca pilotów doświadczalnych wynika z kolei z faktu wprowadzania niniejszym rozporządzeniem zmian do przepisów rozporządzenia w sprawie licencjonowania w zakresie uprawnień pilotów doświadczalnych i jest powiązana z regulacjami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 sierpnia 2003 r. w sprawie wykonywania lotów próbnych oraz wydawania świadectwa oględzin statku powietrznego (Dz. U. Nr 173, poz. 1678) w zakresie klas pilotów doświadczalnych.

21) Projektowane rozporządzenia wprowadza *vacatio legis* zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 68, poz. 449).

Biuletyn Informacji Publicznej - zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Notyfikacja - 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.

3. Ocena skutków regulacji.

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

Rozporządzenie ma wpływ przede wszystkim na kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego w zakresie dotyczącym w szczególności ubiegania się o licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia wpisywane do tych dokumentów. Rozporządzenie ma również wpływ na ośrodki szkolenia lotniczego, w których ma miejsce szkolenie kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego.

Konsultacje społeczne:

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Aeroklub Polski,
2. Aeroklub Politechniki Rzeszowskiej,
3. Centralwings, Warszawa,
4. EUROLOT S.A., Warszawa,
5. EXIN, Sp. z o.o., Lublin,
6. IATA, Warszawa,
7. HELI INVEST,
8. IBEX,
9. Krajowa Rada Lotnictwa,
10. Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
11. NORMAL,
12. OSL AEROGRYF,
13. OSL ADRIANA,
14. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Warszawa,
15. PLL LOT S.A., Warszawa,
16. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
17. PZL Świdnik,
18. Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych,
19. TECHNIKA/AEROTECHNIKA,
20. WHITE EAGLE AVIATION S.A., Warszawa,
21. Związek Polskich Spadochroniarzy,
22. Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
23. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
24. Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
25. Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
26. Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PL LOT,
27. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego,
28. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa- Okęcie,
29. Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych.

W wyniku konsultacji społecznych uwagi zgłosiły następujące podmioty:

- **Polska Agencja Żeglugi Powietrznej** – uwaga dotyczyła w szczególności okresu ważności uprawnień lotniczych-operacyjnych praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego oraz kontrolerów ruchu lotniczego. Uwaga PAŻP została uwzględniona, w związku z czym wskazano w projekcie rozporządzenia, że okres ważności tych uprawnień wynosi 2 lata, co czyni zadość zarówno przepisom dyrektywy 2006/23/WE jak i wymaganiom Eurocontrol *Safety Regulatory Requirement (ESARR-5)*.

- **Związek Kontrolerów Ruchu Lotniczego** – uwaga dotyczyła kwestii ważności uprawnień lotniczych-operacyjnych i miała ten sam charakter, co uwaga z PAŻP, a zatem została w całości uwzględniona. Uwzględniono również uwagę dotyczącą ujednoczenia terminologii używanej dla uprawnień wpisywanych do licencji kontrolerów ruchu lotniczego, a wymienionej w treści projektowanego rozporządzenia i załączniku nr 1 tego rozporządzenia.

- **Aeroklub Polski** – uwaga dotyczyła zmiany zapisu dotyczącego wieku uczniów-pilotów szybowcowych (ust. 2.1.3. rozporządzenia). Aeroklub Polski wnioskował, aby uczeń-pilot szybowcowy był dopuszczany do lotów samodzielnych, gdy ukończy 14 lat. Propozycja ta została uwzględniona w związku z faktem, że dotychczas obowiązujący wymóg lat 16 czynił martwym zapis ustawowy stanowiący, że licencję pilota szybowcowego może uzyskać osoba, która ukończyła lat 16. Wiadomym jest, że praktyczne szkolenie szybowcowe od wylotu samodzielnego do uzyskania licencji pilota szybowcowego trwa minimum 1-2 lata. W praktyce zatem taką licencję można obecnie uzyskać najwcześniej w wieku 18 lat. Dodatkowo należy podkreślić, że najważniejsza w dopuszczeniu do lotów szkoleniowych w omawianym przypadku jest zgoda rodziców na rozpoczęcie szkolenia oraz decyzja instruktora. Jednocześnie trzeba wskazać, że obecnie obowiązujące przepisy w znaczny sposób pogarszają możliwości rywalizacji młodych polskich pilotów, w tym członków Szybowcowej Kadry Juniorów, z zagranicznymi konkurentami. Minimalny wiek dopuszczenia do lotu samodzielnego szybowcem nie jest określony np. w Nowej Zelandii. To instruktor decyduje, kiedy dopuścić ucznia - pilota samodzielnie do lotu. Zdarzają się przypadki dopuszczenia do lotów samodzielnych nawet 12, 13-latków. Ponadto standardem w rozwiniętych szybowcowo krajach jest dopuszczanie do lotów samodzielnych na szybowcach w wieku 14 lat (taka praktyka jest m. in. w Niemczech, USA, Danii i Francji). Proponowana zmiana jest oczekiwana przez środowisko lotnicze.

- **Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych** – uwaga dotyczyła regulacji odnoszących się do mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego. SILiP zaproponowało zrezygnowanie ze zmiany w pkt 4 projektu rozporządzenia przekazanego do konsultacji społecznych, w zakresie w jakim wskazywała ona, iż wprowadza się wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji dla mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego wykonujących czynności lotnicze w związku z używaniem **paralotni z napędem**. Uwaga ta została w całości uwzględniona, bowiem jak wynika z obowiązujących przepisów (*vide* załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków Dz. U. Nr 107, poz. 904, z późn. zm.) samo pojęcie paralotni obejmuje już paralotnię z napędem (PPG) i nie ma potrzeby wyodrębniania nowego świadectwa kwalifikacji na paralotnie z napędem. Wprowadzanie projektowanej zmiany spowodowałoby jedynie rozbieżności z obowiązującymi już przepisami oraz niejasności przy tworzeniu i certyfikowaniu ośrodków kształcących mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego z uprawnieniami na paralotnie z napędem.

W zgłoszonej uwadze zaproponowano również wykreślenie uprawnienia dotyczącego parolotni z napędem jako całości (TM (PPG)) z załącznika nr 2 do projektowanego rozporządzenia, który wprowadzał zmiany do tabeli z ust. 4.3.1. załącznika nr 3 do obowiązującego rozporządzenia. Z uwagi na fakt, iż załącznik nr 2 do projektowanego rozporządzenia został opracowany tylko ze względu na rozszerzenie obecnego brzmienia tabeli z ust. 4.3.1. o uprawnienie TM (PPG), to uwzględnienie uwagi SILiP spowodowało konieczność zrezygnowania z wprowadzania załącznika nr 2 do projektowanego rozporządzenia.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego:

Projektowana regulacja nie wywoła dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

Wpływ na rynek pracy: regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców:

Regulacja nie wpłynie bezpośrednio w żaden sposób na zmianę w konkurencyjności gospodarki.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny:

Regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.

Zgodność z prawem UE:

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.