

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾
z dnia 2016 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego

Na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 1–5 w związku z art. 94 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1077) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) uchyla się pkt 25,

b) pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37) rozporządzeniu nr 1321/2014 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, z późn. zm.²⁾);”;

c) po pkt 38 dodaje się pkt 38a w brzmieniu:

„38a) rozporządzeniu nr 748/2012 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.³⁾);”;

d) po pkt 40 dodaje się pkt 40a w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 16.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 36, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 3 z 06.01.2016, str. 3.

„40a) TPR – rozumie się przez to uprawnienie pilota doświadczalnego odpowiedniej kategorii prób w locie wpisane do:

a) licencji, o których mowa w pkt 10, 11, 14–16 lub 21, w tym:

– TPR 1 – TPR klasy pierwszej:

– – TPR 1(A) – pilota doświadczalnego samolotowego,

– – TPR 1(H) – pilota doświadczalnego śmigłowcowego,

– – TPR 1(S) – pilota doświadczalnego szybowcowego,

– – TPR 1(AG) – pilota doświadczalnego wiatrakowcowego,

– TPR 2 – TPR klasy drugiej:

– – TPR 2(A) – pilota doświadczalnego samolotowego,

– – TPR 2(H) – pilota doświadczalnego śmigłowcowego,

– – TPR 2(S) – pilota doświadczalnego szybowcowego,

– – TPR 2(AG) – pilota doświadczalnego wiatrakowcowego,

– TPR 3 – TPR klasy trzeciej:

– – TPR 3(A) – pilota doświadczalnego samolotowego,

– – TPR 3(H) – pilota doświadczalnego śmigłowcowego,

– – TPR 3(S) – pilota doświadczalnego szybowcowego,

– – TPR 3(AG) – pilota doświadczalnego wiatrakowcowego,

b) licencji, o których mowa w pkt 18 i 19, w tym:

– TPR(AS) – pilota doświadczalnego sterowcowego,

– TPR(B) – pilota doświadczalnego balonowego;”;

2) w § 3 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) FNL, FEL, FDL, MML;”;

3) w § 10 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) po utracie lub przedłużeniu ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka;”;

4) w § 22 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) szkolenia praktycznego na ziemi i w locie – w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2, a także FNL i FEL;”;

5) w § 26:

a) w ust. 2 w pkt 1 wyraz „2042/2003” zastępuje się wyrazem „1321/2014”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Szkolenie pilotów doświadczalnych, z wyłączeniem szkolenia, o którym mowa w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011, prowadzi się w ośrodku szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5.”;

6) w § 28 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Ośrodek szkolenia lotniczego prowadzący szkolenia w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 2 pkt 10, 11, 14–16, 18, 19 lub 21, może prowadzić szkolenia lotnicze w zakresie, o którym mowa w rozdziale 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia, na podstawie programu szkolenia zatwierdzonego przez Prezesa Urzędu.”;

7) w § 29 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Szkolenie lotnicze w celu uzyskania TPR do licencji, o których mowa w § 2 pkt 10, 11, 14–16, 18, 19 lub 21, może być prowadzone według indywidualnego toku szkolenia zatwierdzanego przez Prezesa Urzędu w przypadkach, o których mowa w pkt 3.3.2 załącznika nr 3 do rozporządzenia.”;

8) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. 1. Licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2, uprawniają ich posiadaczy do wykonywania czynności lotniczych na statkach powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008.

2. Czynności lotnicze, o których mowa w ust. 1, mogą być wykonywane jedynie na tej kategorii statku powietrznego wymienionego w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008, do którego odnosi się posiadana przez pilota licencja wymieniona w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2, pod warunkiem posiadania:

- 1) ważnego uprawnienia na klasę statku powietrznego oraz kwalifikacji potwierdzonych w dokumentacji osobistej pilota na dany wariant statku powietrznego w ramach klasy albo
- 2) wpisanego do licencji uprawnienia na typ statku powietrznego, albo
- 3) TPR, jeżeli dotyczy.

3. Wykonywanie czynności pilota podczas prób w locie wymaga posiadania TPR klasy odpowiedniej do prób w locie.

4. Szczegółowe warunki uzyskania TPR i zakres uprawnień wynikających z jego posiadania określa rozdział 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia.

5. W przypadku braku pilota posiadającego CPL(AG), spełniającego wymagania do uzyskania TPR pilota doświadczalnego wiatrakowcowego, czynności pilota doświadczalnego wiatrakowcowego może wykonywać, za zgodą Prezesa Urzędu uwzględniającą warunki bezpieczeństwa lotniczego, posiadacz TPR pilota doświadczalnego śmigłowcowego z CPL(H) albo ATPL(H) lub pilota doświadczalnego

samolotowego z CPL(A) albo ATPL(A) jednocześnie posiadający świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP).”;

9) w § 38 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Mechanik lotniczy posiadający licencję na obsługę techniczną statku powietrznego Part-66 w kategorii lub podkategorii B1, B2 lub B3, wydaną zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1321/2014, może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poświadczać obsługę samolotów i śmigłowców objętych niniejszym rozporządzeniem, właściwych dla kategorii lub podkategorii licencji, z uwzględnieniem ograniczeń wpisanych do licencji po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 4.”;

11) załącznik nr 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

12) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) w rozdziale 1 w pkt 1.1.14–1.1.16 oraz w pkt 1.2.1 ppkt 1 wyraz „2042/2003” zastępuje się wyrazem „1321/2014”,

b) rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Uprawnienie pilota doświadczalnego

3.1. Wymagania do wydania TPR

3.1.1. Wymagania wstępne

3.1.1.1. Warunkiem uzyskania TPR jest posiadanie licencji CPL(A), ATPL(A), CPL(H), ATPL(H), CPL(AS), CPL(AG), SPL lub BPL.

3.1.1.2. Kandydat ubiegający się o TPR 1 powinien posiadać wyższe wykształcenie techniczne.

3.1.1.3. Podstawę do wydania TPR 3 i TPR 2 stanowi uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego i egzaminu praktycznego w zakresie, o którym mowa w pkt 3.4.

3.1.1.4. W stosunku do kandydatów ubiegających się o TPR, którzy posiadali uprawnienie pilota doświadczalnego wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1603, z późn. zm.⁴⁾) przeprowadza się jedynie egzamin praktyczny, o którym mowa w pkt 3.4.2.

3.1.1.5. Do wniosku, o którym mowa w § 9 ust. 1 rozporządzenia, osoba ubiegająca się o wydanie TPR odpowiedniej klasy dołącza:

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. poz. 632 i 1867, z 2006 r. poz. 1160, z 2009 r. poz. 808 i 942 oraz z 2010 r. poz. 1119.

- 1) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia teoretycznego, jeżeli dotyczy;
- 2) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia praktycznego;
- 3) protokół z egzaminu teoretycznego;
- 4) protokół z egzaminu praktycznego;
- 5) orzeczenie lotniczo–lekarskie 1 klasy;
- 6) dokumentację potwierdzającą posiadanie kwalifikacji, o których mowa w pkt 3.1.1.6.

3.1.1.6. TPR może być wydane posiadaczowi dokumentu potwierdzającego posiadane kwalifikacje pilota doświadczalnego dla kategorii statku powietrznego, którego ten dokument dotyczy, wydanego przez właściwy organ państwa obcego, po weryfikacji autentyczności takiego upoważnienia oraz po uprzednim udokumentowaniu posiadania praktyki lotniczej odpowiedniej dla rodzaju posiadanej licencji, zgodnie z wymaganiami, o których mowa w pkt 3.2.1, oraz zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem praktycznym.

3.2. Wymagania niezbędne do dopuszczenia do szkolenia praktycznego w celu uzyskania TPR

3.2.1. Kandydat ubiegający się o wydanie TPR przed przystąpieniem do szkolenia praktycznego powinien posiadać następującą praktykę lotniczą, odpowiednio do rodzaju posiadanej:

- 1) CPL(A) lub ATPL(A):
 - a) na TPR 3: co najmniej 500 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 5 wariantach samolotów w ramach klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych lub samolotów wielosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 5 700 kg,
 - b) na TPR 2: co najmniej 1000 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 8 wariantach samolotów w ramach klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych lub samolotów wielosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 5 700 kg,
 - c) na TPR 1: TPR 2, co najmniej 1200 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 10 wariantach samolotów w ramach klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych lub samolotów wielosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 5700 kg oraz co najmniej 200 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 100 godzin w lotach kategorii drugiej, z zastrzeżeniem pkt 3.2.5;
- 2) CPL(H) lub ATPL(H):
 - a) na TPR 3: co najmniej 500 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 2

typach śmigłowców,

b) na TPR 2: co najmniej 800 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 3 typach śmigłowców,

c) na TPR 1: TPR 2, co najmniej 1200 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 4 typach śmigłowców oraz co najmniej 200 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 100 godzin w lotach kategorii drugiej, z zastrzeżeniem pkt 3.2.5;

3) CPL(AG):

a) na TPR 3: co najmniej 200 godzin jako dowódca wiatrakowca,

b) na TPR 2: co najmniej 300 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 2 typach wiatrakowców,

c) na TPR 1: TPR 2, co najmniej 500 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 3 typach wiatrakowców oraz co najmniej 100 godzin jako pilot doświadczalny, z zastrzeżeniem pkt 3.2.5;

4) CPL(AS): co najmniej 250 godzin jako dowódca sterowca;

5) BPL: co najmniej 130 godzin lotów jako dowódca balonu, w tym co najmniej 50 godzin w ramach uprawnienia na klasę balonu, której dotyczą próby w locie;

6) SPL:

a) na TPR 3: co najmniej 300 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 6 typach szybowców, przy zastosowaniu co najmniej dwóch rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,

b) na TPR 2: co najmniej 500 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 8 typach szybowców, z zastosowaniem wszystkich rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,

c) na TPR 1: TPR 2, co najmniej 800 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 12 typach szybowców oraz co najmniej 200 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 100 godzin w lotach kategorii drugiej, z zastrzeżeniem pkt 3.2.5.

3.2.2. Przed rozpoczęciem szkolenia do uzyskania TPR 3 i TPR 2, kandydat powinien zaliczyć wstępny teoretyczny i wstępny praktyczny sprawdzian wewnętrzny kwalifikacji przeprowadzony w uprawnionym do takiego szkolenia ośrodku szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, w zakresie wiadomości i umiejętności, zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu programem dla tego szkolenia.

3.2.3. Podczas sprawdzianu, o którym mowa w pkt 3.2.2, pilot powinien wykazać, że posiada umiejętności pilotażowe co najmniej na takim poziomie, jaki jest

odpowiednio wymagany dla wydania licencji, o których mowa w pkt 3.5.1.3. Ponadto, piloci samolotów i szybowców muszą posiadać uprawnienie do wykonywania lotów akrobacyjnych.

3.2.4. Kandydat ubiegający się o TPR 2 i TPR 3 powinien ukończyć i zaliczyć odpowiednie szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne w zakresie, o którym mowa w pkt 3.4, oraz wykazać podczas egzaminu państwowego, że posiada wymagane wiadomości i umiejętności na poziomie odpowiednim do klasy pilota doświadczalnego.

3.2.5. Kandydat ubiegający się o TPR 1 powinien wykazać spełnienie minimalnych wymagań dla tej klasy, o których mowa w pkt 3.2.1, oraz praktykę związaną z wykonywaniem prób w locie, w tym zrealizować co najmniej 1 program prób w locie w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne nie jest wymagane.

3.3. Wymagania dotyczące prowadzenia szkolenia lotniczego

3.3.1. Szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne do uzyskania TPR 3 lub TPR 2 jest prowadzone w ośrodkach szkolenia lotniczego, o których mowa w § 28 ust. 5, współpracujących w zakresie szkolenia pilotów doświadczalnych z organizacją projektującą lub produkującą statki powietrzne. Zakres tej współpracy musi być określony w umowie i powinien zawierać co najmniej możliwość zapoznania się:

- 1) kandydatów z pracą biura konstrukcyjnego, procesem produkcyjnym, technologią wytwarzania produktu, montażem i przygotowaniem statku powietrznego do prób statycznych oraz prób w powietrzu;
- 2) ośrodka szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, z dokumentacją towarzyszącą wszystkim etapom prób w locie, wymaganiami przepisów w tym zakresie, w tym w szczególności możliwość nauczania się interpretacji obserwacji poczynionych w locie i zapisów urządzeń rejestrujących;
- 3) ośrodka szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, ze specjalnym oprzyrządowaniem montowanym na statku powietrznym służącym do rejestracji wyników prób w locie;
- 4) ośrodka szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, z pracą, wymaganiami przepisów oraz procedurami prowadzonego przez Prezesa Urzędu nadzoru nad procesem realizacji programu prób w locie.

3.3.2. Kandydat, który wykazał, że posiada niektóre z wymaganych elementów wiedzy lub umiejętności uzyskanych w procesie nieukończonego szkolenia lotniczego do

uzyskania TPR lub w procesie szkolenia lotniczego do uzyskania TPR w przeszłości, bądź posiadał TPR w przeszłości albo posiada TPR na inną kategorię statku powietrznego, może być szkolony według indywidualnego toku szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 29 ust. 1a.

3.3.3. Indywidualny tok szkolenia, o którym mowa w § 29 ust. 1a, opracowuje kierownik szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego na podstawie programu szkolenia, o którym mowa w pkt 3.3.1, odpowiedniego do rodzaju uprawnienia dla pilota doświadczalnego.

3.3.4. Indywidualny tok szkolenia może być realizowany po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

3.4. Wymagania ogólne dotyczące zakresu szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego do uzyskania TPR 2 i TPR 3

3.4.1. Szkolenie teoretyczne. Kandydat ubiegający się o TPR powinien wykazać, że posiada wiadomości nabyte podczas szkolenia teoretycznego, odpowiednie dla klasy uprawnienia o które się ubiega, w zakresie następujących przedmiotów:

- 1) prawo i przepisy lotnicze: klasyfikacja statków powietrznych, przepisy budowy statków powietrznych i przepisy certyfikacji statków powietrznych, klasyfikacja prób w locie, przepisy licencjonowania dotyczące pilotów;
- 2) aerodynamika i mechanika lotu;
- 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 aerosprężystości;
- 4) zespoły napędowe – typowe rodzaje i układy, podstawowe charakterystyki;
- 5) mierzone parametry i aparatura pomiarowa i rejestrująca oraz ich 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 próbach w locie, w tym wykorzystywanie urządzeń ratowniczych statku powietrznego i osobistych członków załogi, ratownictwo spadochronowe.

3.4.2. Szkolenie praktyczne. Kandydat ubiegający się o TPR powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada nabyte podczas szkolenia i dotychczasowej praktyki umiejętności w zakresie:

- 1) akrobacji – w przypadku pilotów samolotowych i pilotów szybowcowych;

- 2) ratownictwa spadochronowego, w tym wykonanie minimum jednego skoku;
- 3) przygotowania do lotu: interpretacji programu lotu, oceny możliwości wykonania lotu w istniejących i prognozowanych warunkach pogodowych, przygotowania załogi, oceny zdatności statku powietrznego do lotu w zakresie programu oraz wyposażenia ratowniczego;
- 4) wykonywania programu próby w locie, zgodnie z aprobowaną metodyką, rejestracji wyników tej próby przy zastosowaniu dysponowanego wyposażenia rejestracyjnego;
- 5) badania i oceny właściwości statku powietrznego;
- 6) ustalania osiągów statku powietrznego;
- 7) stosowania procedur awaryjnych oraz wczesnego rozpoznawania pojawiania się zagrożeń bezpieczeństwa oraz podejmowania odpowiednich działań zapobiegawczych;
- 8) opracowania wyników prób w locie, wydania opinii i zgłaszania wniosków dotyczących wyniku prób;
- 9) opracowania sprawozdania z realizacji programu prób w locie.

3.5. Uprawnienia i obowiązki

3.5.1. TPR uprawnia do wykonywania prób w locie, nieuregulowanych w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011, wykonywanych na:

- 1) statkach powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 748/2012 innych niż samoloty i śmigłowce,
- 2) samolotach o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2000 kg objętych rozporządzeniem nr 748/2012,
- 3) statkach powietrznych nie posiadających świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 748/2012, z wyjątkiem statków powietrznych objętych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

3.5.1.2. TPR upoważnia do wykonywania prób w locie, zgodnie z posiadaną klasą i rodzajem próby w locie, na statkach powietrznych objętych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

3.5.1.3. Posiadacz uprawnienia pilota doświadczalnego wydanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011, uzyskanego na podstawie krajowego raportu konwersji, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia nr 1178/2011, wpisanego do licencji do CPL(A), ATPL(A), CPL(H) lub ATPL(H), w zależności od kategorii statku powietrznego, którego to uprawnienie dotyczy, uzyskuje odpowiednie TPR 2 w ramach posiadanej licencji.

3.5.1.4. TPR wydaje się odrębnie dla każdej kategorii statku powietrznego.

3.5.1.5. Pilot posiadający TPR jest uprawniony:

- 1) do wykonywania prób w locie;
- 2) do wydawania opinii o statku powietrznym w trakcie realizowania programu prób w locie albo po jego zakończeniu na potrzeby organizacji przeprowadzającej próby w locie oraz dla Prezesa Urzędu;
- 3) do zgłaszania wraz z uzasadnieniem wniosków dotyczących zmian programu prób w locie albo zmian konstrukcyjnych w statku powietrznym poddawanych próbom w locie – w przypadku prowadzenia prób prototypu statku powietrznego.

3.5.1.6. Pilot posiadający TPR:

- 1) stosuje się do odpowiednich postanowień instrukcji operacyjnej organizacji lotniczej prowadzącej próby w locie, jeżeli posiadanie takiej instrukcji jest wymagane;
- 2) stosuje się do ustaleń instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego albo tymczasowej instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego, albo innego równoważnego dokumentu;
- 3) zgłasza organizatorowi prób w locie każdego przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu i okoliczności jego wystąpienia.

3.6. Klasy TPR

3.6.1. TPR, z wyjątkiem TPR(AS) i TPR(B), są wydawane jako uprawnienia następujących trzech klas odpowiadających kategoriom prób w locie określonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy:

- 1) TPR 3 – uprawniające do wykonywania prób w locie kategorii trzeciej w charakterze dowódcy statku powietrznego lub drugiego pilota, a uprawnienie to może być wykorzystywane, jeżeli do licencji pilota są wpisane uprawnienia odnoszące się do klasy albo typu statku powietrznego lub wynikają z tej licencji;
- 2) TPR 2 – uprawniające do:
 - a) korzystania z TPR 3,
 - b) wykonywania prób w locie kategorii drugiej lub pierwszej w charakterze drugiego pilota na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,
 - c) wykonywania prób w locie kategorii drugiej, w charakterze dowódcy statku powietrznego na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,
 - d) wykonywania prób w locie kategorii pierwszej na statkach powietrznych z załogą jednoosobową, na podstawie pozytywnej rekomendacji pilota posiadającego TPR 1 prowadzącego próby na podstawie zatwierdzonego

programu;

3) TPR 1 – uprawniające do wykonywania prób w locie bez ograniczenia ich zakresu.

3.6.2. TPR(AS) i TPR(B) upoważniają do wykonywania prób w locie dowolnego rodzaju odpowiednio na sterowcach i balonach.

3.7. Ważność TPR

3.7.1. TPR wydaje się bezterminowo.

3.7.2. Posiadacz TPR może korzystać z wynikających z niego przywilejów pod warunkiem:

1) wykonania w okresie ostatnich 24 miesięcy co najmniej 1 programu prób w locie lub;

2) odbycia i potwierdzenia w dokumentacji osobistej pilota szkolenia odświeżającego w postaci seminarium w zakresie 8 godzin wykładów z metodyki prowadzenia prób w locie zorganizowanego przez organizację szkoleniową uprawnioną do szkolenia pilotów doświadczalnych;

3) odbycia sprawdzenia umiejętności w postaci egzaminu praktycznego, o którym mowa w pkt 3.4.2, w zakresie jak do uzyskania uprawnienia przeprowadzonego w ośrodku szkolenia lotniczego uprawnionym do szkolenia pilotów doświadczalnych.”,

c) w rozdziale 5 uchyla się pkt 5.3,

d) w rozdziale 6:

– w pkt 6.1.4. część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– nie wymaga się od niego ukończenia odpowiednich szkoleń teoretycznego i praktycznego w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzonych odpowiednim zaświadczeniem oraz odbycia praktyki, o której mowa w pkt 6.1.5.”,

– pkt 6.1.5 otrzymuje brzmienie:

„**6.1.5. Praktyka.** Przed wydaniem FDL kandydat powinien wykazać, że odbył pod nadzorem dyspozytora lotniczego praktykę nie krótszą niż 90 dni roboczych. Praktyka powinna obejmować czynności wykonywane na stanowisku dyspozytora lotniczego oraz odbyć się w ciągu 6 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku o wydanie FDL.”,

– pkt 6.1.7 otrzymuje brzmienie:

„**6.1.7.** FDL zachowuje ważność w przypadku uzyskania pozytywnego wyniku ze sprawdzianu umiejętności przeprowadzonego przez upoważnionego w tym zakresie egzaminatora państwowego, przeprowadzonego nie rzadziej niż co 5 lat od dnia przeprowadzenia ostatniego egzaminu państwowego lub sprawdzianu umiejętności.”,

– uchyla się pkt 6.1.7.1.

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

**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

**Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym**

**ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego**


Tomasz Warchol

, ,
1 ,

,)
,)

,

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i
Budownictwa
z dnia 2016 r. (poz.)

NAZWY SPECJALNOŚCI CZŁONKA PERSONELU LOTNICZEGO I SYMBOLE
LICENCJI

Nazwy dla poszczególnych rodzajów licencji są zamieszczone w poniższej tabeli wraz z symbolami licencji:

Nazwa specjalności członka personelu lotniczego		Symbol literowy licencji
1	2	3
pilot wiatrakowcowy turystyczny	private pilot (autogiro)	PPL(AG)
pilot wiatrakowcowy zawodowy	commercial pilot (autogiro)	CPL(AG)
nawigator lotniczy	flight navigator	FNL
mechanik pokładowy	flight engineer	FEL
mechanik lotniczy obsługi technicznej	aircraft maintenance mechanic	MML
dyspozytor lotniczy	flight dispatcher	FDL

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1077) ma na celu ponowne uregulowanie kwestii związanych uprawnieniami do wykonywania czynności pilota doświadczalnego. Istotą projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej oraz uregulowania szczegółowych reguł wykonywania tych czynności, gdyż przepisy przewidziane w § 37 ust. 3 i 4 aktualnie obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne i niewystarczające względem zmian postulowanych przez środowisko lotnicze oraz wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu prób w locie (Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 2015/1039”. Projekt wynika z konieczności uregulowania w prawie krajowym przejrzystych wymagań dla pilotów doświadczalnych w zakresie nieobjętym wymaganiami UE.

W projekcie określono wymagania kwalifikacyjne do wydania krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego dla posiadaczy licencji zawodowych wydanych na podstawie wymagań Part-FCL określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 z 3 listopada 2011 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1178/2011” w stosunku do pilotów: samolotów, śmigłowców, szybowców, balonów i sterowców oraz krajowej licencji dla pilotów wiatrakowców.

Zaproponowane niniejszą nowelizacją klasy upoważnień pilota doświadczalnego dostosowano do kategorii prób w locie określonych rozporządzeniem nr 2015/1039.

Przy określaniu minimalnych wymagań dotyczących poszczególnych klas upoważnień pilota doświadczalnego pod kątem uprawnień z nich wynikających wzorowano się również częściowo na istniejących w przeszłości wymaganiach określonych w nieobowiązującym już rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1603, z późn. zm.).

W zakresie dotyczącym pilotów doświadczalnych dla szybowców, sterowców oraz balonów posiłkowano się fakultatywnym przepisem FCL.820 lit. e do rozporządzenia nr 1178/2011.

Reasumując, zmiana rozporządzenia ma na celu kompleksowe uregulowanie kwestii związanych z wykonywaniem czynności pilota doświadczalnego przy uwzględnieniu zmian, jakie dokonały się w prawie lotniczym Unii Europejskiej oraz wobec głosu środowiska lotniczego (ekspertów lotniczych z dziedziny lotnictwa doświadczalnego) z okresu ostatniego roku kalendarzowego.

II. Zakres regulacji

Swoim zakresem projektowane rozporządzenie obejmie:

- 1) wymagania w zakresie kwalifikacji do wydania przez Prezesa ULC krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego wobec posiadaczy licencji UE: ATPL(A), ATPL(H), CPL(A), CPL(H) i CPL(AS), SPL, BPL oraz licencji krajowej CPL(AG);
- 2) w przypadkach dotyczących pilotów samolotów, śmigłowców, szybowców oraz wiatrakowców – projekt rozróżnia 3 klasy uprawnień, dostosowane do trzech kategorii lotów próbnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 53c ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605 i 904). W przypadku pilotów balonowych i pilotów sterowcowych nie zastosowano analogicznego podziału na klasy uprawnień, ze względu na ich odmienną specyfikę;
- 3) wymagania określające minimalne doświadczenie pilota, jako warunek dopuszczenia go do szkolenia;
- 4) tryb i sposób przeprowadzania szkolenia oraz sprawdzania wiedzy i umiejętności kandydatów do uzyskania ww. uprawnienia, a także zasady ich utrzymywania.

Powyższe zmiany będą miały zastosowanie w stosunku do:

- 1) statków powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z wymaganiami określonymi rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącym certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. U. L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 748/2012”, innych niż samoloty i śmigłowce;

2) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2000 kg objętych rozporządzeniem nr 748/2012;

3) statków powietrznych nie posiadających świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 748/2012, z wyjątkiem statków powietrznych wyłączonych z zastosowania niektórych przepisów ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

W zasadniczej części rozporządzenia zmianie ulegnie przepis § 2 (słowniczek) oraz § 37, a także odpowiednio uzupełnione zostały § 26, § 28 i § 29. Jednocześnie przepis § 37 ust. 4 w zakresie kwestii szczegółowych odsyła do załącznika nr 3 niniejszego rozporządzenia, tj. do nowego rozdziału 3 – „Uprawnienia pilota doświadczalnego”, który tym samym zastąpi dotychczasowy rozdział 3 (Uprawnienia lotnicze pilota doświadczalnego) odnoszący się jedynie do pilotów wiatrakowcowych zawodowych CPL(AG).

W ramach ww. rozdziału przewidziano następujący podział wewnętrzny:

Przepisy pkt 3.1 określają wymagania, jakie zobowiązany jest spełnić kandydat ubiegający się o wydanie uprawnienia pilota doświadczalnego .

Przepisy pkt 3.2 określają niezbędne merytoryczne wymagania do dopuszczenia do szkolenia praktycznego pilota doświadczalnego (np. ilość godzin jako dowódca statku powietrznego).

Przepisy pkt 3.3 określają wymagania dla ośrodków szkolenia lotniczego szkolących do uprawnień TPR.

Przepisy pkt 3.4 opisują wymagania ogólne (wiadomości i umiejętności) dotyczące zakresu szkolenia teoretycznego i praktycznego do uzyskania uprawnienia pilota doświadczalnego klasy 2 (TPR 2) i klasy 3 (TPR 3).

Przepisy pkt 3.5. stanowią o uprawnieniach i obowiązkach pilota doświadczalnego.

Przepisy pkt 3.6 określają klasy TPR.

Przepisy pkt 3.7 określają warunki, których spełnienie umożliwia ciągłe korzystanie z uprawnienia (do wykonywania czynności) pilota doświadczalnego.

Dodatkowo przy okazji niniejszej nowelizacji rozrządzenia dokonano zmiany dostosowującej jego przepisy poprzez wykreślenie z aktualnie obowiązującego rozporządzenia wszelkich odniesień do licencji radiooperatora pokładowego (FRL) w skutek uchylecia ww. licencji nowelizacją ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze dokonanej

ustawą z dnia 9 maja 2014 r. o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (Dz. U. poz. 768).

Równocześnie, niniejszą zmianą do rozporządzenia dokonano korekty stylistyczno-redakcyjnej w zakresie dotyczącym przepisu § 38 ust. 5 rozporządzenia dotyczącego krajowej licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej MML oraz zastąpienia odesłań do nieobowiązującego rozporządzenia 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. UE L 315 z 28.11.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541, z późn. zm.) odesłaniami do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.) w § 2, 26, 38 oraz załączniku 3 do rozporządzenia. Zaproponowanie nowego brzmienia § 38 ust. 5 projektu ma na celu umożliwienie mechanikom posiadającym licencje unijne Part-66 wydawania poświadczenia obsługi statku powietrznego dla samolotów i śmigłowców nadzorowanych przez krajowe prawo lotnicze bez konieczności dodatkowego uzyskiwania licencji i uprawnień krajowych, których zakres pokrywał się z przywilejami i uprawnieniami licencji Part-66. Jednocześnie licencja krajowa nie obejmuje swoim zakresem wszystkich samolotów i śmigłowców nadzorowanych przepisami krajowymi, co mogłoby doprowadzić do sytuacji braku możliwości zdobycia uprawnień na poświadczanie obsługi niektórych samolotów i śmigłowców krajowych.

Finalnie w ww. projekcie zaproponowano również zmiany w rozdziale 6 załącznika nr 3 w pkt 6.1.4 – 6.1.7 dotyczących licencji dyspozytora lotniczego FDL polegające na doprecyzowaniu wymagań związanych z trybem przeprowadzania praktyki dyspozytorskiej oraz utrzymywaniem ważności tej licencji.

W projekcie nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych – m.in. w zakresie szkolenia do krajowych uprawnień pilota doświadczalnego (TPR), gdyż aktualnie nie są prowadzone takie szkolenia (brak podstawy prawnej). Możliwość prowadzenia przedmiotowych szkoleń pojawi się dopiero po wejściu w życie niniejszego projektu.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 30 dni od dnia jego ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 296).

Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na sposób przeprowadzania szkoleń lotniczych w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka (tel. 630 14 47) Ewelina Gruszewska (tel. 522 50 67) Wiktor Rosiński (tel. 520 75 10) Marcin Barwiński (tel. 520 72 65)</p>	<p>Data sporządzenia 26.07.2016</p> <p>Źródło: art. 104 ust. 1 pkt 1–5 w związku z art. 94 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa 7</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1077) ma na celu ponowne uregulowanie kwestii związanych uprawnieniami do wykonywania czynności pilota doświadczalnego. Istotą projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej oraz uregulowania szczegółowych reguł wykonywania, tych czynności, gdyż przepisy przewidziane § 37 ust. 3 i 4 aktualnie obowiązującego rozporządzenia okazały się zbyt ogólne i nie wystarczająco przystające do zmian postulowanych przez środowisko lotnicze oraz wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do prób w locie (Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1). Projekt zmiany do aktualnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu lotniczego wynika z konieczności stworzenia przejrzystych wymagań dla pilotów doświadczalnych w obrębie prawa krajowego, nieobjętego wymaganiami UE.

W projekcie określono wymagania kwalifikacyjne do wydania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego dla posiadaczy licencji zawodowych wydanych na podstawie wymagań Part-FCL określonych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącym certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, z późn. zm.).

Reasumując, zmiana rozporządzenia w ww. zakresie ma na celu kompleksowe uregulowanie kwestii związanych z wykonywaniem czynności pilota doświadczalnego przy uwzględnieniu zmian, jakie dokonały się prawie lotniczym Unii Europejskiej oraz wobec głosu środowiska lotniczego (ekspertów lotniczych z dziedziny lotnictwa doświadczalnego) z okresu ostatniego roku kalendarzowego.

Dodatkowo projekt w nieznacznym stopniu nowelizuje przepisy w zakresie licencji dyspozytora lotniczego (FDL) – zmiany te wynikają z postulatów środowiska lotniczego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Oczekiwany efekt projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie spójności regulacji krajowej z normami wynikającymi z przepisów prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej oraz uregulowanie kwestii, które dotychczas nie były określone w obowiązującym rozporządzeniu. Swoim zakresem projektowane rozporządzenie obejmuje:

- 1) wymagania w zakresie kwalifikacji do wydania przez Prezesa Urzędu krajowego uprawnienia pilota doświadczalnego wobec posiadaczy licencji UE: ATPL(A), ATPL(H), CPL(A), CPL(H) i CPL(AS), SPL, BPL oraz licencji krajowej CPL(AG);
- 2) w przypadkach dotyczących pilotów samolotów, śmigłowców, szybowców oraz wiatrakowców – projekt rozróżnia 3 klasy uprawnień, dostosowane do trzech kategorii lotów próbnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 53c ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. W przypadku pilotów balonowych i pilotów sterowcowych nie zastosowano

analogicznego podziału na klasy uprawnień, ze względu na ich odmienną specyfikę;

- 3) wymagania określające minimalne doświadczenie pilota, jako warunek dopuszczenia go do szkolenia;
- 4) tryb i sposób przeprowadzania szkolenia oraz sprawdzania wiedzy i umiejętności kandydatów do uzyskania ww. uprawnienia, a także zasady ich utrzymywania.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każdy z nadzorów lotniczych Unii Europejskiej w sposób odrębny reguluje kwestie związane z lotami doświadczalnymi w stosunku do:

- 1) statków powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z wymaganiami określonymi rozporządzeniem nr 748/2012, innych niż samoloty i śmigłowce;
- 2) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2000 kg objętych rozporządzeniem nr 748/2012;
- 3) statków powietrznych nie posiadających świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 748/2012, z wyjątkiem statków powietrznych wyłączonych z zastosowania niektórych przepisów ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo Lotnicze.

Kwestie te nie są regulowane przepisami Unii Europejskiej, zaś wymagają regulacji krajowej, ze względu na potrzebę wykonywania takich czynności lotniczych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Członkowie personelu lotniczego posiadający potencjalne umiejętności i spełniający minimalne wymagania określone projektem rozporządzenia	kilkadziesiąt osób	Rejestr Personelu Lotniczego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego	bezpośrednie/normatywne
Społeczeństwo (ew. kandydaci do uzyskania ww. upoważnień pilota doświadczalnego)	wielkość bliżej niemierzalna (jednakże nie większa niż kilkadziesiąt osób)	brak	brak
Urząd Lotnictwa Cywilnego	1	ustawa – Prawo lotnicze	pośrednie
Ośrodki/organizacje szkolenia lotniczego prowadzące działalność w zakresie cywilnego lotnictwa doświadczalnego	kilka/kilkanaście	Wykaz ULC certyfikowanych ośrodków/organizacji szkolenia lotniczego	pośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Na przełomie 2014/2015 r. odbywały się nieformalne konsultacje z przedstawicielami środowiska lotniczego, podczas których zgłoszono również potrzebę dostosowania przepisów rozporządzenia w ww. zakresie do realnych potrzeb wynikających ze specyfiki rynku krajowego (przewaga małego lotnictwa „doświadczalnego”, tj. nieregulowanego wymaganiami UE).

Projekt będzie skonsultowany publicznie z następującymi podmiotami:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Instytut Techniki Lotniczej Wydział Mechatroniki i Lotnictwa Wojskowa Akademia Techniczna, ul. Kaliskiego 2, 00-908 Warszawa;
- 3) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik” S.A. Ośrodek Szkolenia Lotniczego MTO, Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
- 4) Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o. Ośrodek Szkolenia Lotniczego MTO, ul. Wojska Polskiego 339-300 Mielec;
- 5) LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. ul. 17 Stycznia 45C, 02-146 Warszawa;
- 6) Ośrodek Szkolenia Lotniczego Royal-Star^{Aero}, ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
- 7) Organizacja Szkolenia Personelu Obsługi Technicznej, „Politechnika Rzeszowska WBMiL/OKL”, WBMiL Al.

Powstańców Warszawy 8;

- 8) LineTech Sp. z o.o. Sp. k., ul. Złota 59, 00-120 Warszawa;
- 9) Technikum Nr 9 Lotnicze im. Bohaterów Narwiku, ul. Gładka 16, 02-172 Warszawa;
- 10) Powiatowe Centrum Edukacji Zawodowej im. Zygmunta Puławskiego w Świdniku, ul. Szkolna 1, 21-045 Świdnik;
- 11) HELI INVEST Sp. z o.o. SERVICES S.K.A., ul. Księżycowa 3, Budynek 15, 01-934 Warszawa;
- 12) LS Technics Sp. z o.o., ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa;
- 13) ALL4JETS Sp z o.o. S.P.K, ul. Obrzeźna 1A/67, 02-691 Warszawa;
- 14) Ośrodek Szkolenia Mechaników Obsługi Technicznej Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, ul. Dywizjonu 303 nr 12, 08-521 Dęblin;
- 15) Organizacja Szkolenia Personelu Obsługi Technicznej Zespołu Szkół Mechanicznych im. Gen. Władysława Andersa, ul. Hetmańska 45A, 35-078 Rzeszów;
- 16) Organizacja Szkolenia Personelu Obsługi Technicznej Zespołu Szkół Zawodowych, ul. Tysiąclecia 3, 08-530 Dęblin;
- 17) Pileus, Żółwin ul. Południowa 4, 05-897 Podkowa Leśna;
- 18) FDS OPS, ul. Pilichowicka 9/11, 02-175 Warszawa;
- 19) Royal Star, ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica;
- 20) IATA, ul. Szpitalna 6/1B, 00-031 Warszawa;
- 21) Krajowa Rada Lotnictwa, ul. Fabryczna 16-22/23, 00-446 Warszawa;
- 22) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND, Lotnisko Babice, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11, 01-476 Warszawa;
- 23) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulimowo;
- 24) Związek Polskich Spadochroniarzy, ul. 11 Listopada 17/19 blok 1, 03-446 Warszawa;
- 25) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 26) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 27) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 28) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 29) Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych, ul. Szkolna 28, 05-822 Milanówek;
- 30) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 31) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 32) Forum Związków Zawodowych, ul. Smulikowskiego 6/8, 00-379 Warszawa;
- 33) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 34) Konfederacja Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 35) Business Centre Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 36) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w Raporcie z konsultacji.

1) Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem													
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem													
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych polegających na zwiększeniu wydatków lub zmniejszeniu dochodów budżetu państwa i budżetów jednostek												

	samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

2) Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	brak wpływu						
Niemierzalne	Zmiany wynikające z wejścia w życie rozporządzenia (UE) nr 748/2012, regulujące obszary do tej pory niedoregulowane, mogą spowodować wzrost konkurencyjności podmiotów kształcących w tym obszarze.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

3) Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Projektowane rozporządzenie nie spowoduje zmian w stosunku do ilości dokumentów niezbędnych do przedłożenia do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4) Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie może przyczynić się do szerszego korzystania z nowego zakresu uprawnień lotniczych (pilota doświadczalnego), co pośrednio może spowodować wzrost konkurencyjności na rynku w tym obszarze (poprzez wzrost zatrudnienia w ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego/organizacjach projektujących lub produkujących statki powietrzne, czy też poprzez pojawienie się nowych podmiotów szkolących).

5) Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Ewentualny wpływ ze względu na rozwój regionalny poprzez pojawienie się nowych podmiotów szkolących.	
6) Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Od dnia, w którym wejdzie w życie projektowane rozporządzenie.		
7) W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia (jednocześnie nie wcześniej niż po upływie 1 roku). Ewentualna ewaluacja efektów projektu przedmiotowego rozporządzenia może być posiłkowo prowadzona w oparciu o sprawozdanie roczne z działalności Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.		
8) Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

