

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2012 r.

w sprawie szczegółowych warunków uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji

Na podstawie art. 104 ust. 9 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:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia lub utrzymania:

- 1) licencji pilota wydanych zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 100 z 5.4.2012, str. 1);
- 2) licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wydanych zgodnie z przepisami 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

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

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, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. L 315 z 28.11.2003, z późn. zm.³⁾, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541.);

- 3) licencji kontrolera ruchu lotniczego i praktykanta kontrolera ruchu lotniczego wydanych zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. L 206 z 11.08.2011, str. 21); lub
- 4) licencji i świadectw kwalifikacji uzyskanych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 i art. 104 ust. 1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

§ 2. Ilekcioć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) APP – (*Approach Control Procedural*) – rozumie się przez to uprawnienie kontroli zblizania proceduralnej;
- 2) biegłości językowej – rozumie się przez to znajomość języka polskiego i angielskiego w odniesieniu do frazeologii lotniczej oraz języka potocznego, w zakresie wskazanym w pkt 1.2.9 Załącznika 1 do 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.⁴⁾);
- 3) egzaminie państwowym – rozumie się przez to egzamin składający się z części teoretycznej i praktycznej, złożony przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy, albo przed organizacją szkoleniową uprawnioną do przeprowadzania egzaminów, zgodnie z rozporządzeniem 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;
- 4) informatorze FIS – rozumie się przez to informatora służby informacji powietrznej;
- 5) informatorze AFIS – rozumie się przez to informatora lotniskowej służby informacji powietrznej;
- 6) jednostce – rozumie się przez to organ, w którym zapewniana jest służba ruchu lotniczego;
- 7) kandydacie – rozumie się przez to osobę posiadającą kwalifikacje lub uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym, która ubiega się o uzyskanie, wznowienie lub utrzymanie licencji albo świadectwa kwalifikacji, o których mowa w § 1 pkt 1 – 4, w oparciu o uznanie posiadanych kwalifikacji lub uprawnień;

³⁾ Wymienione rozporządzenie zostało zmienione przez rozporządzenie (WE) nr 707/2006 (Dz. Urz. UE L 122 z 9.5.2006), rozporządzenie (WE) nr 376/2007 (Dz. Urz. L 94 z 4.4.2007), rozporządzenie (WE) nr 1058/2008 (Dz. Urz. L 253 z 28.10.2008), rozporządzenie (UE) nr 127/2010 (Dz. Urz. L 40 z 13.2.2010), rozporządzenie (UE) nr 962/2010 (Dz. Urz. L 281 z 27.10.2010), rozporządzenie (UE) nr 1149/2011 (Dz. Urz. L 298 z 16.11.2011).

⁴⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

- 8) ośrodka szkolenia lotniczego personelu służb ruchu lotniczego – rozumie się przez to organizację szkoleniową personelu służb ruchu lotniczego posiadającą certyfikat CAPTO;
- 9) PAR – (*Precision Approach Radar*) – rozumie się przez to uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego;
- 10) podmiocie szkolącym – rozumie się przez to podmiot szkolący prowadzący szkolenie lotnicze w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji, wpisany do rejestru podmiotów szkolących na podstawie art. 95a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 11) planie szkoleń w jednostce – rozumie się przez to zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego plan określający szczegółowo przebieg i harmonogram wymagane na potrzeby umożliwienia stosowania procedur w jednostce pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego i w odniesieniu do uwarunkowań lokalnych;
- 12) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 13) rozporządzeniu nr 1178/2011 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
- 14) rozporządzeniu nr 2042/2003 - 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;
- 15) rozporządzeniu nr 805/2011 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
- 16) rozporządzeniu w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych – rozumie się przez to rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. Nr 206, poz. 1290);
- 17) Specyfikacji EUROCONTROL - rozumie się przez to wymagania międzynarodowe ustanowione przez Europejską Organizację do Spraw bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) - Specyfikację EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego wprowadzoną do stosowania na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 32, poz. 173);

- 18) TWR – (*Tower Control*) – rozumie się przez to uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska;
- 19) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 20) utrzymaniu licencji albo świadectwa kwalifikacji - rozumie się przez to zachowanie ważności licencji albo świadectwa kwalifikacji poprzez przedłużanie ważności co najmniej jednego uprawnienia wpisanego do licencji albo świadectwa kwalifikacji, od posiadania którego uzależniona jest ważność licencji albo świadectwa kwalifikacji;
- 21) uznaniu kwalifikacji – rozumie się przez to uznanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym;
- 22) uprawnieniu uzupełniającym w jednostce – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego, świadectwa kwalifikacji informatora FIS albo informatora AFIS i stanowiące ich część, określające oznaczenie lokalizacji, o którym mowa w pkt 1.9 tomu II Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., oraz sektory lub stanowiska pracy, na których posiadacz licencji albo świadectwa kwalifikacji jest uprawniony do pracy;
- 23) Załączniku 1 – rozumie się przez to Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r..

Rozdział 2

Szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji pilotów, skoczków spadochronowych, nawigatorów lotniczych, mechaników pokładowych, radiooperatorów pokładowych i dyspozytorów lotniczych

§ 3. 1. Uznania kwalifikacji dokonuje się w oparciu o indywidualną weryfikację wiedzy, umiejętności i praktyki kandydata, nabytych w lotnictwie państwowym.

2. Weryfikację, o której mowa w ust. 1, przeprowadzają ośrodki szkolenia lotniczego lub podmioty szkolące, w zakresie posiadanego uprawnienia do prowadzenia szkolenia lotniczego wynikającego z posiadanego certyfikatu lub zaświadczenia o wpisie do rejestru podmiotów szkolących.

3. Ośrodki szkolenia lotniczego i podmioty szkolące, o których mowa w ust. 2, dokonują weryfikacji na podstawie procedury weryfikacji wiedzy i umiejętności kandydatów ubiegających się o uznanie kwalifikacji.

4. Procedura, o której mowa w ust. 3, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

5. Procedura, o której mowa w ust. 3, zawiera:

- 1) wzór protokołu weryfikacji wiedzy, umiejętności i praktyki;

2) wzór zaświadczenia o spełnieniu wymagań w zakresie dopuszczenia do egzaminu państwowego dla danej licencji lub świadectwa kwalifikacji.

§ 4. 1. Warunkiem uznania kwalifikacji jest spełnienie przez kandydata łącznie następujących warunków:

1) zgłoszenie się do ośrodka szkolenia lotniczego albo podmiotu szkolącego, w celu zweryfikowania posiadanej wiedzy, umiejętności i praktyki;

2) uzyskanie z ośrodka szkolenia lotniczego albo podmiotu szkolącego zaświadczenia o spełnieniu wymagań w zakresie dopuszczenia do egzaminu państwowego dla danej licencji albo świadectwa kwalifikacji, określonych w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4, oraz w zatwierdzonych dla tego ośrodka programach szkolenia albo programach szkolenia posiadanych przez podmiot szkolący;

3) zdanie egzaminu państwowego w zakresie wymaganym dla licencji albo świadectwa kwalifikacji, o które ubiega się kandydat;

4) uzyskanie potwierdzenia biegłości językowej, jeśli jest ono wymagane dla licencji, o którą ubiega się kandydat;

5) złożenie do Prezesa Urzędu wniosku o wydanie licencji albo świadectwa kwalifikacji wraz z dołączonym do niego zaświadczeniem o uzyskaniu pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu państwowego oraz protokołem z części praktycznej egzaminu państwowego oraz innymi dokumentami potwierdzającymi spełnienie wymagań niezbędnych do uzyskania licencji albo świadectwa kwalifikacji określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

2. Utrzymanie licencji albo świadectwa kwalifikacji na podstawie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym następuje zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1178/2011 albo krajowymi wymaganiami w zakresie licencjonowania, w zależności od tego o utrzymanie jakiej licencji albo świadectwa kwalifikacji ubiega się kandydat.

§ 5. 1. Ośrodek szkolenia lotniczego lub podmiot szkolący może wydać zaświadczenie, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 2, po przeprowadzeniu weryfikacji wiedzy, umiejętności i praktyki kandydata nabytych w lotnictwie państwowym.

2. W celu dokonania weryfikacji, o której mowa w ust. 1, ośrodek szkolenia lotniczego albo podmiot szkolący:

1) dokonuje analizy wydanych przez jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego i przedstawionych przez kandydata:

a) dokumentów zawierających informacje dotyczące zakresu i przebiegu szkoleń teoretycznych i praktycznych odbytych w lotnictwie państwowym,

b) dokumentów potwierdzających posiadany nalot na statkach powietrznych lotnictwa państwowego,

c) dokumentów potwierdzających uprawnienia nadane pilotowi w lotnictwie państwowym, oraz

2) porównuje wyniki przeprowadzonej analizy z wymaganiami odpowiednimi dla danej licencji albo świadectwa kwalifikacji, określonymi odpowiednio w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4, a na podstawie tego porównania określa zakres w jakim kandydat spełnia wymagania w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki niezbędnych do dopuszczenia go do egzaminu państwowego dla danej licencji albo świadectwa kwalifikacji.

§ 6. 1. W przypadku stwierdzenia na podstawie weryfikacji dokonanej zgodnie z § 5, że posiadane przez kandydata wiedza, umiejętności lub praktyka nabyte w lotnictwie państwowym jedynie częściowo odpowiadają wymaganiom dla danej licencji albo świadectwa kwalifikacji określonym w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4, oraz w zatwierdzonych dla danego ośrodka szkolenia lotniczego programach szkolenia albo programach szkolenia posiadanych przez podmiot szkolący, ośrodek szkolenia lotniczego albo podmiot szkolący określa zakres niezbędnego szkolenia uzupełniającego kandydata w zakresie wiedzy lub umiejętności i opracowuje indywidualny tok szkolenia dla kandydata.

2. Indywidualny tok szkolenia może być realizowany po zatwierdzeniu go przez kierownika szkolenia ośrodka albo podmiotu szkolącego.

3. W przypadku kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji pilota zawodowego z uprawnieniem typu dotyczącego samolotu w załodze wieloosobowej, indywidualny tok szkolenia może uwzględniać szkolenie praktyczne w oparciu o symulator lotu.

§ 7. Ośrodek szkolenia lotniczego albo podmiot szkolący wydaje zaświadczenie, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 2, kandydatowi:

1) którego wiedza, umiejętności i praktyka nabyte w lotnictwie państwowym zostały zaliczone w całości jako odpowiadające wymaganiom dla danej licencji lub świadectwa kwalifikacji, określonym w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4, oraz w zatwierdzonych dla danego ośrodka szkolenia lotniczego programach szkolenia albo programach szkolenia lotniczego, którymi posługuje się podmiot szkolący; albo

2) który uzyskał częściowe zaliczenie wiedzy, umiejętności i praktyki nabytych w lotnictwie państwowym oraz odbył szkolenie na podstawie indywidualnego toku szkolenia w zakresie uzupełnienia wiedzy, umiejętności lub praktyki wymaganych dla danej licencji lub świadectwa kwalifikacji określonym w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4, oraz w zatwierdzonych dla danego ośrodka szkolenia lotniczego programach szkolenia albo programach szkolenia lotniczego, którymi posługuje się podmiot szkolący.

§ 8. Po pozytywnym zdaniu egzaminu państwowego oraz uzyskaniu potwierdzenia biegłości językowej, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 4, Prezes Urzędu dokonuje uznania

kwalifikacji, na podstawie wniosku, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 5, poprzez wydanie licencji albo świadectwa kwalifikacji zgodnych z przepisami, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4.

§ 9. Do uznawania kwalifikacji w celu uzyskania licencji, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit q – s i pkt 5 ustawy, świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 5a ustawy oraz § 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....2012 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. Nr..., poz...), stosuje się odpowiednio przepisy niniejszego rozdziału.

Rozdział 3

Szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji członka personelu obsługi technicznej statków powietrznych

§ 10. 1. Uznania kwalifikacji członka personelu technicznego ubiegającemu się o uzyskanie lub utrzymanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wydawaną zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2042/2003, dokonuje się na podstawie przepisów rozporządzenia nr 2042/2003 w oparciu o weryfikację wiedzy kandydata przeprowadzoną zgodnie z raportem uznania wiedzy oraz weryfikację doświadczenia obsługowego kandydata.

2. Uznanie kwalifikacji, o którym mowa w ust. 1, następuje na podstawie wniosku o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, złożonego do Prezesa Urzędu, którego wzór określa dodatek V do załącznika III do rozporządzenia nr 2042/2003.

§ 11. 1. Uznania kwalifikacji członka personelu technicznego ubiegającemu się o uzyskanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej albo świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych dokonuje się w oparciu o przeprowadzoną przez Prezesa Urzędu indywidualną weryfikację wiedzy i doświadczenia obsługowego kandydata na podstawie wniosku o wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej albo świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych.

2. Weryfikację wiedzy kandydata przeprowadza się na podstawie części teoretycznej egzaminu państwowego złożonego przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy, w zakresie wymaganym odpowiednio do uzyskania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej albo świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

3. Weryfikację doświadczenia obsługowego kandydata przeprowadza się na podstawie porównania rodzaju i zakresu czynności obsługowych wykonywanych przez kandydata w lotnictwie państwowym z zakresem czynności obsługowych określonych w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 2 lub 4, ustanowionymi dla licencji albo świadectwa kwalifikacji o wydanie, których kandydat ubiega się.

4. Porównania rodzaju i zakresu czynności obsługowych dokonuje się na podstawie formularza potwierdzenia praktyki w obsłudze statków powietrznych w lotnictwie państwowym, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia, wypełnionego przez właściwą w danym zakresie jednostkę organizacyjną lotnictwa państwowego, który kandydat załącza do wniosku.

5. Warunkiem przystąpienia do weryfikacji wiedzy kandydata, o której mowa w ust. 2, jest pozytywny wynik weryfikacji doświadczenia obsługowego potwierdzający, że zakres czynności obsługowych kandydata wykonywanych w lotnictwie państwowym całkowicie pokrywa się z zakresem czynności obsługowych określonych wymaganiami określonych w przepisach, o których mowa w § 1 pkt 2 lub 4, ustanowionymi dla licencji albo świadectwa kwalifikacji o wydanie, których kandydat ubiega się.

§ 12. Po pozytywnej weryfikacji wiedzy i doświadczenia obsługowego kandydata, o których mowa w § 10 i § 11, Prezes Urzędu wydaje odpowiednio licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wydawaną zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2042/2003, licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej albo świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych.

Rozdział 4

Szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego

§ 13. 1. Kandydatowi ubiegającemu się o uznanie kwalifikacji w zakresie ruchu lotniczego, w wyniku uznania kwalifikacji, w zależności od specjalności, może być wydana:

- 1) licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego;
- 2) świadectwo kwalifikacji informatora FIS;
- 3) świadectwo kwalifikacji informatora AFIS.

2. Warunkiem ubiegania się kandydata o uznanie kwalifikacji jest posiadanie co najmniej 3 lat doświadczenia na niżej wymienionych stanowiskach zakwalifikowanych w lotnictwie państwowym do służb ruchu lotniczego:

- 1) starszy kontroler TWR;
- 2) młodszy kontroler TWR;
- 3) starszy kontroler APP;

- 4) kontroler APP;
- 5) młodszy kontroler APP;
- 6) starszy kontroler PAR;
- 7) kontroler PAR;
- 8) młodszy kontroler PAR;
- 9) starszy asystent kontrolera TWR;
- 10) asystent kontrolera TWR;
- 11) młodszy asystent kontrolera TWR;
- 12) starszy asystent kontrolera APP;
- 13) asystent kontrolera APP;
- 14) młodszy asystent kontrolera APP;
- 15) starszy asystent kontrolera PAR;
- 16) asystent kontrolera PAR;
- 17) młodszy asystent kontrolera PAR;
- 18) pomocnik kontrolera TWR;
- 19) pomocnik kontrolera APP;
- 20) pomocnik kontrolera PAR.

§ 14. 1. Kandydat ubiegający się o uznanie kwalifikacji:

- 1) przedstawia kierownikowi ośrodka szkolenia personelu służb ruchu lotniczego:
 - a) ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy odpowiedniej do licencji albo świadectwa kwalifikacji, o które się ubiega,
 - b) świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych, jeśli takie posiada,
 - c) dokument potwierdzający spełnienie wymogu biegłości językowej, jeśli taki posiada;
- 2) wykazuje się przed komisją powołaną przez kierownika ośrodka szkolenia personelu służb ruchu lotniczego posiadaną wiedzą, umiejętnościami i doświadczeniem.

2. Z zastrzeżeniem § 18 ust. 1, uznanie kwalifikacji przeprowadza się na wniosek kandydata złożony wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 1.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, kandydat składa bezpośrednio do kierownika, o którym mowa w ust. 1.

§ 15. 1. Kandydat w celu uzyskania:

- 1) licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, wykazuje się wiedzą z przedmiotów wyszczególnionych w załączniku II, części A rozporządzenia nr 805/2011 w zakresie:
 - a) minimum programowego do szkolenia podstawowego, oraz

- b) minimum programowego do szkolenia w zakresie uprawnienia, do którego był szkolony i w zakresie którego nabył stosowne doświadczenie,
- zamieszczonych w Specyfikacji EUROCONTROL;
- 2) świadectwa kwalifikacji informatora FIS, wykazuje się wiedzą z zakresu:
 - a) przedmiotów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy,
 - b) sektora przestrzeni powietrznej w zakresie którego nabył stosowne doświadczenie, jeśli istnieje możliwość uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce związanej z tym sektorem,
- 3) świadectwa kwalifikacji informatora AFIS, wykazuje się wiedzą z zakresu:
 - a) przedmiotów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy,
 - b) lotniska niekontrolowanego, w zakresie którego nabył stosowne doświadczenie, jeśli istnieje możliwość uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce związanej z tym lotniskiem.

2. Kierownik ośrodka szkolenia personelu służb ruchu lotniczego, na podstawie przeprowadzonej przez powołaną przez niego komisję weryfikacji wiedzy kandydata, sporządza protokół, w którym w przypadku:

- 1) stwierdzenia właściwego dla kandydata poziomu wiedzy określonego w § 15, dokonuje adnotacji o pomyślnym wyniku weryfikacji i wystawia świadectwo uznania wiedzy uprawniające kandydata do przystąpienia do części teoretycznej egzaminu państwowego;
- 2) stwierdzenia braków w wiedzy kandydata:
 - a) określa zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia wymaganego poziomu wiedzy,
 - b) opracowuje dla niego indywidualny tok szkolenia,
 - c) po zakończonym szkoleniu, dokonuje powtórnego sprawdzenia wiedzy kandydata i w przypadku wyniku pozytywnego, postępuje w sposób zgodny z pkt 1.

§ 16. 1. Kandydat w celu uzyskania:

- 1) licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, wykazuje się umiejętnością wykonania czynności wyszczególnionych w minimum programowym do szkolenia w zakresie uprawnienia, zamieszczonym w Specyfikacji EUROCONTROL, do którego był szkolony i w zakresie którego zdobył wymagane doświadczenie;
- 2) świadectwa kwalifikacji informatora FIS oraz świadectwa kwalifikacji informatora AFIS, wykazuje się umiejętnościami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy.

2. Kierownik, o którym mowa w § 14 ust. 1, na podstawie przeprowadzonej weryfikacji umiejętności kandydata, sporządza protokół, w którym:

- 1) kandydatowi do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego w przypadku:
 - a) stwierdzenia właściwego poziomu umiejętności - dokonuje adnotacji o pomyślnym wyniku weryfikacji i wystawia świadectwo uznania umiejętności uprawniające kandydata do przystąpienia do części praktycznej egzaminu państwowego,
 - b) stwierdzenia braków w wiedzy kandydata:
 - określa zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia wymaganego poziomu umiejętności,
 - opracowuje dla niego indywidualny tok szkolenia,
 - po zakończonym szkoleniu, dokonuje powtórnego sprawdzenia umiejętności kandydata i w przypadku wyniku pozytywnego, postępuje w sposób wskazany w lit. a;
- 2) kandydatowi do świadectwa kwalifikacji informatora FIS lub do świadectwa kwalifikacji informatora AFIS w przypadku:
 - a) stwierdzenia właściwego poziomu umiejętności - dokonuje adnotacji o pomyślnym wyniku weryfikacji i wystawia świadectwo uznania umiejętności w zakresie uprawnień, o uznanie których kandydat się ubiega,
 - b) stwierdzenia braków w umiejętnościach kandydata:
 - określa zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia wymaganego poziomu umiejętności,
 - opracowuje dla niego indywidualny tok szkolenia,
 - po zakończonym szkoleniu, dokonuje powtórnego sprawdzenia umiejętności kandydata i w przypadku wyniku pozytywnego, postępuje w sposób wskazany w lit. a.

3. Na podstawie świadectwa uznania umiejętności, kandydat, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a, jest uprawniony do podjęcia szkolenia na stanowisku operacyjnym w jednostce.

4. Jeśli kandydat, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a:

- 1) podejmuje szkolenie na stanowisku operacyjnym w jednostce, w której nabył doświadczenie, szkolenie to może odbyć się na podstawie indywidualnego toku szkolenia opracowanego w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu plan szkolenia w jednostce, po uwzględnieniu posiadanej wiedzy i umiejętności związanych z tym stanowiskiem;
- 2) podejmuje szkolenie na stanowisku operacyjnym w jednostce, szkolenie to może odbyć się jedynie na podstawie zatwierdzonego przez Prezesa Urzędu planu szkolenia w jednostce.

5. W wyniku pozytywnego ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 4, ośrodek szkolenia personelu służb ruchu lotniczego wydaje kandydatowi zaświadczenie o ukończeniu szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym w jednostce.

§ 17. Kandydat, który na etapie składania wniosku, o którym mowa w § 14 ust. 2, nie posiada świadectwa operatora urządzeń radiowych, o którym mowa w § 14 ust. 1 pkt 1 lit. b, zostaje przeszkolony w ośrodku szkolenia personelu służb ruchu lotniczego w zakresie niezbędnym do wydania mu stosownych zaświadczeń, umożliwiających przystąpienie do egzaminu na zasadach określonych w rozporządzeniu w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

§ 18. 1. Dokumenty, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1, nie muszą być złożone razem z wnioskiem, o którym mowa w § 14 ust. 2, pod warunkiem, że zostaną złożone nie później, niż:

- 1) przed wydaniem licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego;
- 2) przed skierowaniem kandydata ubiegającego się o uznanie kwalifikacji do świadectwa kwalifikacji informatora FIS lub świadectwa kwalifikacji informatora AFIS do odbycia praktyki na stanowisku operacyjnym w jednostce.

2. Za posiadanie oraz ważność dokumentów, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1, w procesie uznawania kwalifikacji, odpowiada ośrodek szkolenia personelu służb ruchu lotniczego.

§ 19. Dokumenty, o których mowa w § 13 ust. 1, wydaje się kandydatom, którzy w wyniku procesu uznania kwalifikacji:

- 1) uzyskali:
 - a) świadectwo uznania wiedzy, o którym mowa w § 15,
 - b) świadectwo uznania umiejętności, o którym mowa w § 16,
 - c) dokumenty, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1,
 - d) zaświadczenie, o którym mowa w § 16 ust. 5, w przypadku kandydatów ubiegających się o uznanie kwalifikacji do świadectwa kwalifikacji informatora FIS lub świadectwa kwalifikacji informatora AFIS;
- 2) zdali egzamin państwowy; oraz
- 3) spełnili wymagania określone w ustawie do wydania takiego dokumentu.

§ 20. 1. Ośrodek szkolenia personelu służb ruchu lotniczego, uznający kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym przez personel służb ruchu lotniczego opracowuje i zamieszcza w instrukcji szkolenia:

- 1) procedurę weryfikacji wiedzy i umiejętności kandydatów ubiegających się o uznanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym przez personel służb ruchu lotniczego;
- 2) wzór protokołu sprawdzenia wiedzy, o którym mowa w § 15 ust. 2;
- 3) wzór protokołu sprawdzenia umiejętności, o którym mowa w § 16 ust. 2;

- 4) wzór świadectwa uznania wiedzy, o którym mowa w § 15 ust. 2 pkt 1;
- 5) wzór świadectwa uznania umiejętności, o którym mowa w § 16 ust. 2 pkt 1.

2. Procedura oraz wzory dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 1-5, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu zgodnie z zasadami zatwierdzania zmian w dokumentach regulaminowych ośrodka szkolenia lotniczego.

3. Protokoły, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, powstałe w procesie uznawania kwalifikacji podlegają archiwizacji w ośrodku szkolenia lotniczego.

Rozdział 5

Przepis przejściowe i końcowe

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że przepisy dotyczące uznawania kwalifikacji w celu uzyskania, wznowienia lub utrzymania licencji pilota wydawanych zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1178/2011 wchodzi w życie w dniu 9 kwietnia 2013 r.

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

*Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym*

*Biuro
Departamentu Prawnego*

*Dariusz [imię]
[nazwisko]*

POTWIERDZENIE PRAKTYKI W OBSŁUDZE STATKÓW POWIETRZNYCH W LOTNICTWIE PAŃSTWOWYM

Wypełniać DRUKOWANYMI LITERAMI

1. DANE PERSONALNE:

Imię i Nazwisko:

Adres:

PESEL Data i miejsce urodzenia:

Numer telefonu:

2. INFORMACJE O JEDNOSTCE POTWIERDZAJĄCEJ:

Nazwa:

Adres:

Telefon: Faks:

3. POŚWIADCZENIE PRAKTYKI OBSŁUGOWEJ*

* w przypadku wykonywania pracy w różnych jednostkach lotniczych, poświadczenia praktyki załączyć na oddzielnych stronach

Lp	Typ statku powietrznego /silnik/wyposażenie/	Charakter wykonywanych czynności obsługowych	Zaznaczyć tak/nie	Liczba miesięcy praktyki/ okres
		obsługa		
		inspekcja		
		wykrywanie usterek		
		naprawy		
		wymiany podzespołów		
		nadzorowanie powyższych czynności		
		obsługa		
		inspekcja		
		wykrywanie usterek		
		naprawy		
		wymiany podzespołów		
		nadzorowanie powyższych czynności		

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania, wznowienia, utrzymania licencji i świadectw kwalifikacji stanowi wypełnienie delegacji ustawowej z art. 104 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

1. Cel projektowanej regulacji

Celem przedmiotowego projektu rozporządzenia jest wypełnienie delegacji ustawowej, a tym samym uregulowanie kwestii uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania licencji lub świadectwa kwalifikacji wydawanych zgodnie z przepisami krajowymi. Przedmiotowa regulacja dotyczy zatem kwalifikacji i uprawnień nabytych w służbie wojskowej, w Policji oraz Straży w Granicznej. Projekt ma na celu określenie zasad na jakich uznawane są kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym nie tylko w celu uzyskania licencji lub świadectwa kwalifikacji pilota, ale również licencji członka personelu służb ruchu lotniczego oraz licencji członka personelu technicznego. Swoim zakresem dotyczy zatem wszystkich zdefiniowanych w przepisach prawa lotniczego licencji i świadectw kwalifikacji.

2. Proponowane zmiany:

Z uwagi na fakt, że projektowana regulacja stanowi wypełnienie nowej delegacji ustawowej, która dotychczas nie wynikała z przepisów ustawy Prawo lotnicze, rozporządzenie nie wprowadza żadnych zmian w zakresie dotychczasowych zasad uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym lecz je ustanawia po raz pierwszy.

Podstawowym założeniem jest, że uznanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym ma uwzględniać równorzędność ukończonych w lotnictwie państwowym kursów i szkoleń. Po pierwsze wynika z tego, że na skutek uznania kwalifikacji, możliwym będzie uzyskanie licencji lub świadectwa kwalifikacji tylko dla takiej specjalności, która swoim zakresem uprawnia do wykonywania czynności lotniczych najbardziej zbliżonych do tych, które kandydat ubiegający się o uznanie wykonywał w lotnictwie państwowym. Po drugie, uwzględnienie równorzędności kursów i szkoleń generuje konieczność przeprowadzenia indywidualnej weryfikacji wiedzy, umiejętności i praktyki kandydatów ubiegających się o uznanie. Weryfikacja taka będzie przeprowadzana przez certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego albo w zakresie uzyskania świadectwa

kwalifikacji przez podmioty szkolące (za wyjątkiem świadectwa FIS i AFIS). Jedynie w odniesieniu do członków personelu technicznego weryfikacja taka będzie przeprowadzana przez Prezesa Urzędu. W wyniku weryfikacji będzie można ustalić, czy kandydat przy uwzględnieniu kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym, spełnia wszystkie wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności do uzyskania licencji lub świadectwa kwalifikacji. Braki w wiedzy lub umiejętnościach mają być pokrywane poprzez przeprowadzenie „doszkolenia” w ramach indywidualnego toku szkolenia.

W odniesieniu do licencji pilotów projektowane rozporządzenie przesądza, że indywidualna weryfikacja umiejętności i kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym nie jest wystarczająca do ich uznania i wydania na tej podstawie cywilnej licencji lub świadectwa kwalifikacji. Ta weryfikacja, może *de facto* prowadzić jedynie do skrócenia lub też pominięcia procesu szkolenia. Jednakże w uznaniu kwalifikacji kluczową rolę pełni egzamin państwowy, który zgodnie z projektowanym rozporządzeniem ma być zdawany bez względu na to, czy kandydat musiał być doszkolony w ramach indywidualnego toku szkolenia czy też nie. Takie rozwiązanie ma na celu zagwarantowanie, że loty wykonywane na podstawie uznania kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym, będą wykonywane w sposób bezpieczny. Nie sposób bowiem nie zgodzić się z twierdzeniem, że wykonywanie lotów w środowisku państwowym różni się o tych wykonywanych w środowisku cywilnym.

Wprawdzie ogólne założenie uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym pilotów i członków personelu służb ruchu lotniczego jest podobne, to należy mieć na uwadze pewne rozbieżności ustanowione projektowanym rozporządzeniem. Wynika to ze specyfiki szkolenia i uzyskiwania uprawnień personelu służb ruchu lotniczego.

Kandydat ubiegający się o uznanie kwalifikacji i uprawnień w dziedzinie ruchu lotniczego nabytych w lotnictwie państwowym nie może w jego wyniku uzyskać licencji kontrolera ruchu lotniczego, a jedynie licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego. Proces uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego zakłada bowiem, że wydaniu takiej licencji towarzyszy uprawnienie uzupełniające w jednostce uzyskane w procesie szkolenia w jednostce. Z kolei, odbycie takiego szkolenia uwarunkowane jest posiadaniem licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, tak więc zachowując logiczny ciąg szkolenia, w procesie uznania kwalifikacji wydaje się licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, a uzyskanie licencji kontrolera ruchu lotniczego odbywa się już zgodnie z przepisami licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego.

W procesie uznania kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego, przy weryfikacji wiedzy i umiejętności kandydatów duże znaczenie ma fakt, czy kandydat nabył doświadczenie na tym samym stanowisku, dla którego ubiega się o wpis uprawnienia uzupełniającego w jednostce. Jeśli tak, to istnieje możliwość uznania kwalifikacji w znacznie większym zakresie, a co za tym idzie, na znaczną redukcję indywidualnego toku szkolenia w

stosunku do zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu programów szkoleń oraz, przede wszystkim, do planu szkolenia w jednostce.

W projekcie rozporządzenia ustalono, że warunkiem ubiegania się kandydata o uznanie kwalifikacji, jest posiadanie co najmniej 3 lat doświadczenia na stanowisku zakwalifikowanym w lotnictwie państwowym do służb ruchu lotniczego. Odmienne, niż w przypadku pilotów, zakłada się bowiem, że członek personelu służb ruchu lotniczego będzie mógł korzystać z licencji i świadectw kwalifikacji wykonując swoje obowiązki w pracy na stanowiskach w lotnictwie państwowym. Należy przy tym pamiętać, że utrzymanie ważności licencji i świadectw kwalifikacji w takich warunkach uzależnione będzie od tego, czy służby ruchu lotniczego będą certyfikowane, czy też nie. Trzyletni okres doświadczenia na stanowisku operacyjnym daje duże prawdopodobieństwo stwierdzenia, że kandydat poznał warunki zapewnianej służby i dodatkowo został oceniony w procesie obowiązkowych szkoleń metodycznych.

Należy pamiętać, że personel służb ruchu lotniczego w lotnictwie państwowym uzyskiwał uprawnienia do prowadzenia korespondencji radiowej poprzez nadanie przez dowódców określonego szczebla. Warunkiem zaś, do wydania licencji i świadectw kwalifikacji jest posiadanie świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. Nr 206, poz. 1290). Ośrodki szkolenia personelu służb ruchu lotniczego powinny dla celów uznawania kwalifikacji zorganizować stosowne przeszkolenia dla kandydatów, gdyż jest to jedyna możliwość uzyskania takiego świadectwa.

Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego i kontrolerzy ruchu lotniczego, a w przyszłości również informatorzy FIS i AFIS, by korzystać z przywilejów wynikających z posiadanych licencji i świadectw kwalifikacji, muszą legitymować się dokumentem potwierdzającym spełnienie wymogu biegłości językowej. Ośrodek szkolenia lotniczego może jedynie żądać od kandydata stosownego dokumentu, bez podejmowania dodatkowych kroków ułatwiających jego uzyskanie. Trzeba jednak pamiętać, że zgodnie z rozporządzeniem 805/2011/WE, ośrodki szkolenia są zobligowane do prowadzenia szkoleń uzupełniających również w zakresie językowym. Nie stoi więc nic na przeszkodzie, by w celu osiągnięcia wymaganego poziomu biegłości językowej, ośrodki te organizowały szkolenia i w tym zakresie.

Ponieważ proces uzyskiwania licencji i świadectw kwalifikacji jest objęty certyfikatem Prezesa Urzędu, to również uznawanie kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym przez personel lotniczy jest elementem tego procesu i jako takie musi być poddane nadzorowi. Dlatego, w rozporządzeniu nałożono na ośrodki szkolenia lotniczego i podmioty szkolące obowiązek archiwizacji określonych dokumentów wytworzonych w procesie uznawania kwalifikacji, jako materiału niezbędnego do określenia prawidłowości stosowanych procedur.

Należy również podkreślić wagę opracowywanej i przedkładanej do zatwierdzenia Prezesa Urzędu procedury weryfikacji wiedzy i umiejętności kandydatów ubiegających się o uznanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym. Jest ona bowiem dokumentem opracowywanym przez ośrodki szkolenia lotniczego i podmioty szkolące stanowiącym podstawę do przeprowadzania weryfikacji kwalifikacji kandydata.

Odrębną specyfikę ma uznawanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym przez personel techniczny. W wyniku takiego uznania może być wydana licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, licencja mechanika obsługi technicznej statku powietrznego lub świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego. Z uwagi na fakt, że ta pierwsza jest licencją wydawaną zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2042/2003, projektowane rozporządzenie odsyła to regulacji wspólnotowej bowiem ta określa zasady uznawania kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym. Uzyskanie natomiast licencja mechanika obsługi technicznej statku powietrznego lub świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego odbywa się tak jak w przypadku pilotów i personelu służb ruchu lotniczego na podstawie indywidualnej weryfikacji wiedzy, z tym że przeprowadzonej przez Prezesa Urzędu w formie części teoretycznej egzaminu państwowego. Weryfikacji podlega również doświadczenie obsługowe kandydata, z tym że ta weryfikacja prowadzona jest na podstawie porównania rodzaju i zakresu czynności obsługowych wykonywanych przez kandydata w lotnictwie państwowym z zakresem czynności obsługowych określonych krajowymi wymaganiami w zakresie licencjonowania ustanowionymi dla licencji lub świadectwa kwalifikacji o wydanie, których kandydat ubiega się. Należy mieć na uwadze, że warunkiem weryfikacji wiedzy jest uzyskanie pozytywnego wyniku weryfikacji doświadczenia obsługowe. Jest to podyktowane kwestiami związanymi z opłatą lotniczą. Bardziej prawdopodobnym bowiem jest, że kandydat będzie posiadał wymaganą wiedzę, niż wymagane doświadczenie. Przeprowadzanie w pierwszej kolejności weryfikacji wiedzy prowadziłoby do tego, że późniejsze braki w doświadczeniu obsługowym powodowałyby niemożność uznania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym, a co za tym idzie utratę przez kandydata opłaty lotniczej wniesionej za egzamin teoretyczny, który przy ponownym podejściu do uznania kwalifikacji, musiałby zdawać ponownie.

Zgodnie z § 16 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia 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 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.), z tym że przepisy dotyczące uznawania kwalifikacji w celu uzyskania, wznowienia lub utrzymania licencji pilota wydanych zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1178/2011 wejdą w życie w dniu 9 kwietnia 2013 r. Określenie dłuższego okresu *vacatio legis* w tym zakresie jest podyktowane tym, że Rzeczpospolita Polska skorzystała z odroczenia

stosowania przepisów rozporządzenia nr 1178/2011 do dnia 8 kwietnia 2013 r. Oznacza to, że co do zasady przepisy dotyczące licencji pilotów oraz zasad ich wydawania oraz wymagań niezbędnych do ich uzyskania będą obowiązywać od 9 kwietnia 2013 r. Do tego czasu Rzeczpospolita Polska będzie przygotowywać się do wydawania licencji zgodnych z wymaganiami wspólnotowymi. Skoro zatem do tego czasu nie będą wydawane licencje pilotów zgodne z przepisami rozporządzenia 1178/2011, to nie będzie również możliwości uznawania kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania takich licencji. Nie wyklucza to jednakże możliwości ubiegania się o uznanie kwalifikacji w celu uzyskania licencji lub świadectwa kwalifikacji wydawanych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 ustawy.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

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.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) ośrodki szkolenia lotniczego, w tym ośrodki szkolenia personelu służb ruchu lotniczego;
- 2) podmioty szkolące;
- 3) osoby ubiegające się o uznanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym.

2. Konsultacje społeczne.

W ramach konsultacji społecznych projekt został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a informacja o niniejszym została przekazana do następujących podmiotów:

- 1) EuroLOT S.A., ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) EXIN Sp. z o.o., Rynek 18, 20-111 Lublin;
- 3) IBEX- U. L. Sp. z o.o., ul. Żelazna 54, 00-852 Warszawa;
- 4) Ośrodek Szkolenia Lotniczego PAŻP, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 5) Ośrodek Szkolenia Lotniczego Służb Ruchu Lotniczego WSOSP, ul. Dywizjonu 303 nr 12, 08-521 Dęblin;
- 6) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 7) Royal-Star Aero 39-300 Mielec ul. Lotniskowa 16;
- 8) "PZL- ŚWIDNIK" S.A. 21-045 Świdnik Al. Lotników Polskich 1;
- 9) TECHNIKA/AEROTECHNIKA 61-315 Poznań ul. Pokrzywno 8;
- 10) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
- 11) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 12) Związek Zawodowy Służby Informacji Powietrznej FIS, Związek Zawodowy Służby Informacji Powietrznej FIS;
- 13) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 14) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 15) Forum Związków Zawodowych, ul. Jaracza 2, pok. 508, 00-378 Warszawa;
- 16) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 17) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 18) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 19) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa.

W toku konsultacji społecznych wypowiedziało się Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Ośrodek Szkolenia Lotniczego Służb Ruchu Lotniczego WSOSP, p. Jan Michta oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. SSRL

SZRP, OSŁ SRL WSOSP oraz p. Jan Michta nie zgłosili żadnych uwag. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podniosła natomiast, że:

1) „Zgodnie z upoważnieniem ustawowym z art. 104 ust. 9 ustawy Prawo lotnicze, przepisy dotyczące szczegółowych warunków uznania kwalifikacji i uprawnień, o których mowa w ust. 4-8 ustawy, powinny zostać określone przez ministra właściwego do praw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – czego brakuje w przedstawionym projekcie rozporządzenia.” - Uwaga zasadna – została uwzględniona.

2) „Należy rozważyć możliwość wprowadzenia w rozdziale I rozporządzenia przepisów jasno wskazujących, że podmiotem uznającym kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 104 ust. 4. - Uwaga nie została uwzględniona. Kompetencja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym wynika wprost z ustawy i nie ma potrzeby powielania tego zapisu w projektowanym rozporządzeniu;

3) „Proponuje się nadanie następującego brzmienia w § 3 ust. 2: „Weryfikację, o której mowa w ust. 1, przeprowadzają ośrodki szkolenia lotniczego lub podmioty szkolące, w zakresie posiadanego uprawnienia do prowadzenia szkolenia lotniczego wynikającego z posiadanego certyfikatu lub zaświadczenia o wpisie do rejestru podmiotów szkolących prowadzonych przez ULC”. Ponadto należy w ww. ustępie rozważyć możliwość doprecyzowania zapisów dotyczących podmiotów/instytucji wydających uprawnienia do prowadzenia szkolenia. Jeśli jest to bowiem ośrodek lotnictwa państwowego, powstaje wówczas problem kto i według jakich przepisów nadzoruje tę instytucję.” - Zmiana brzmienie ww. przepisu nie została uwzględniona. Rejestr podmiotów szkolących prowadzi Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, co wynika wprost z art. 21 ust. 2 pkt 8 ustawy - Prawo lotnicze. Dalsza część uwagi również nie została uwzględniona. W zakresie upoważnienia ustawowego do wydania przedmiotowego rozporządzenia nie mieści się kwestia rozstrzygnięcia spraw związanych z nadzorem nad ośrodkami szkolenia lotnictwa państwowego z uprawnieniami wydanymi przez władze lotnictwa państwowego;

4) W § 4 zaproponowano:

a) „nadanie pkt 1 następującego brzmienia: „1) zgłosić się do *certyfikowanego przez ULC* ośrodka szkolenia lotniczego lub podmiotu szkolącego, w celu zweryfikowania posiadanej wiedzy, umiejętności i praktyki;”. - Uwaga nie została uwzględniona, gdyż z uwagi na treść § 3 ust. 1 projektowanego rozporządzenia oczywistym jest, że kandydat zgłasza się do ośrodka szkolenia lotniczego, który posiada certyfikat na prowadzenie działalności szkoleniowej,

b) „nadanie pkt 2 następującego brzmienia: „2) uzyskać z ośrodka szkolenia lotniczego lub podmiotu szkolącego zaświadczenie o spełnieniu wymagań w zakresie dopuszczenia do egzaminu państwowego dla danej licencji lub świadectwa

kwalifikacji, określonych w przepisach prawa, o których mowa w § 1 pkt 1 lub 4, oraz w zatwierdzonych *lub uznanych przez ULC* dla tego ośrodka programach szkolenia albo programach szkolenia posiadanych przez podmiot szkolący;”.

- Uwaga nie została uwzględniona. Ośrodki szkolenia lotniczego prowadzą szkolenie lotnicze w oparciu o zatwierdzone programy szkolenia lotniczego, co wynika wprost z § 11 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.). Podmioty szkolące szkolą natomiast w oparciu o programy szkolenia opracowane przez Prezesa Urzędu i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z projektowanymi przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie świadectw kwalifikacji oraz rozporządzenia w sprawie działalności szkoleniowej personelu lotniczego podlegającej wpisowi do rejestru podmiotów szkolących. Żadne z obowiązujących czy też nawet projektowanych regulacji nie przewidują możliwości uznawania przez Prezesa Urzędu programów szkolenia, a zatem nie ma możliwości dokonania proponowanej zmiany brzmienia omawianego przepisu,

c) „nadanie pkt 3 brzmienia: „3) zdać egzamin państwowy przez Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną w zakresie wymaganym dla licencji lub świadectwa kwalifikacji, o które ubiega się kandydat;”. - Uwaga nie została uwzględniona. Po pierwsze Lotnicza Komisja Egzaminacyjna jest jedynie komórką organizacyjną Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po drugie zaś, z § 2 pkt 2 projektowanego rozporządzenia wynika, że egzamin państwowy, to egzamin składany m. in. przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy;

2) „W § 5 ust. 1 proponuje się dodanie wskazania „certyfikowany przez ULC ośrodek szkolenia lotniczego...”. - Uwaga nie została uwzględniona – vide pkt 4 lit. a);

3) „W § 6 ust. 1 zaproponowano nadanie brzmienia: „W przypadku stwierdzenia na podstawie weryfikacji dokonanej zgodnie z § 5, że *deklarowane* przez kandydata wiedza, umiejętności lub praktyka...”. - Uwaga nie została uwzględniona. Nie znajduje się żadnego uzasadnienia, dla którego należałoby zamienić słowo *posiadane* na *deklarowane*;

4) „W § 13 ust. 2 proponuje się wymienienie stanowisk zakwalifikowanych w lotnictwie państwowym do służb ruchu lotniczego.” - Uwaga została uwzględniona. O określenie stanowisk zakwalifikowanych w lotnictwie państwowym do służb ruchu lotniczego zwrócono się do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.

5) „W § 14 ust. 1 pkt 1 lit. a) proponuje się nadanie następującego brzmienia: „a) ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy odpowiedniej do licencji lub świadectwa kwalifikacji, o które się ubiega, *wystawione przez uprawniony ośrodek medyczny*”.” - Uwaga nie została uwzględniona. Z przepisu art. 106 ust. 1 ustawy jednoznacznie wynika, że orzeczenia

lotniczo-lekarskie wydają centra medycyny lotniczej oraz lekarze orzecznicy. Tym samym więc poczynienie zaproponowanego dopisku jest zbędne.

6) „We wszystkich przepisach rozporządzenia, gdy jest mowa o ośrodku szkolenia personelu służb ruchu lotniczego lub odpowiedniej definicji proponuje się dodanie określenia, iż chodzi o ośrodek certyfikowany przez właściwą władzę lotnictwa cywilnego.” - Uwaga została uwzględniona i na jej podstawie dodano w § 2 definicję ośrodka szkolenia personelu służb ruchu lotniczego, wskazując, że chodzi o organizację szkoleniową personelu służb ruchu lotniczego posiadającą certyfikat CAPTO.

7) „W § 14 ust. 1 pkt 2 następuje wątpliwość na czym może polegać wykazanie się posiadaną wiedzą, umiejętnościami i doświadczeniem. Jeśli weryfikacja wiedzy, umiejętności i doświadczenia kandydata ma polegać na przeprowadzeniu egzaminu, sugeruje się rozważanie przeprowadzenia go nie przed kierownikiem ośrodka szkolenia lecz przed komisją powołaną przez kierownika ośrodka szkolenia. Analogiczna uwaga odnosi się do § 15 ust. 2.” - Uwaga została uwzględniona. W § 14 ust. 1 pkt 2 oraz § 15 ust. 2 wykazanie się wiedzą i umiejętnościami przez kandydata będzie odbywało się nie przed kierownikiem ośrodka szkolenia personelu służb ruchu lotniczego, a przed komisją powołaną przez tegoż kierownika.

8) „W § 14 ust. 2 przywołany został § 19 ust. 1 przy czym w projekcie rozporządzenia nie ma ust. 1 w § 19.” - Uwaga została uwzględniona. Wskazane w § 14 ust. 2 odwołanie powinno kierować do § 18 ust. 1 a nie jak błędnie wpisano w projekcie do § 19 ust. 1.

9) „W § 16 ust. 2 pkt 1 lit. a) po wyrazach: „stwierdzenia właściwego poziomu umiejętności, dokonuje adnotacji o pomyślnym wyniku weryfikacji i wystawia świadectwo uznania umiejętności uprawniające kandydata do przystąpienia do części praktycznej egzaminu państwowego” proponuje się rozważanie dodania wyrazów w brzmieniu: „....w trybie przewidzianym dla kandydatów uczestniczących w kursach organizowanych przez ośrodek szkolenia lotniczego certyfikowany przez właściwą władzę lotniczą”.” - Uwaga nie została uwzględniona. Proponowany do § 16 ust. 2, pkt 1, lit. a) dopisek jest zbędny, gdyż tryb przystąpienia i przeprowadzenia egzaminu praktycznego jest ten sam dla wszystkich kandydatów ubiegających się o licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego.

10) „Przepis § 16 ust. 3 i 4 dotyczy kandydatów do świadectw kwalifikacji FIS/AFIS, o których mowa w ust. 2 pkt 2 tego paragrafu. Brak natomiast propozycji regulacji mówiącej o dalszym postępowaniu w przypadku kandydatów do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, o którym mowa w ust. 2 pkt.1.” - Uwaga nie została uwzględniona. Przepisy § 16 ust. 3 i 4 odnoszą się do szkolenia kandydatów do świadectwa kwalifikacji FIS oraz AFIS na stanowiskach operacyjnych w jednostkach. Przepisy te nie mogą odnosić się analogicznie do kandydatów do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, gdyż kandydat do tejże licencji nie przechodzi szkolenia na stanowisku operacyjnym w jednostce, lecz na symulatorze w ośrodku szkolenia lotniczego.

11) „W § 16 ust. 4 pkt 1 – jeśli ten punkt dotyczy kandydatów do świadectwa kwalifikacji FIS?AFIS, to nie ma takich wymagań tworzenia UTP dla tych służb. Wskazać należy również, iż mało zrozumiałym jest odwołanie się w § 16 ust. 4 pkt 1 i pkt 2 do § 17.” - Uwaga nie została uwzględniona w jej pierwszej części. Tworzenie programów szkolenia w jednostce dla informatorów FIS i AFIS jest przewidziane w projekcie rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy. Uwzględniono natomiast uwagę dotyczącą niezrozumiałego odesłania do § 17. Odwołanie to było błędne i zostało wykreślone z treści projektu.

12) „W § 19 proponuje się nadanie pkt 5 brzmienia: „5) zdali egzamin państwowy przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną”.” - Uwaga nie została uwzględniona – vide stanowisko do pkt 4 lit. c).

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

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Uzyskanie cywilnych licencji lub świadectw kwalifikacji na drodze uznania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym wynika z chęci samych wnioskujących, a nie z ich obowiązków służbowych. Tym samym więc koszty związane z weryfikacją wiedzy, umiejętności i praktyki poniosą sami wnioskodawcy.

Nie można w sposób jednoznaczny określić poziomu obciążeń administracyjnych ULC oraz ośrodków szkolenia lotniczego po wejściu projektowanego rozporządzenia w życie, bowiem nieznana i niemożliwa do określenia jest skala prawdopodobnych uznań kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym. Przed nowelizacją ustawy Prawo lotnicze wprowadzoną ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy Prawo lotnicze i niektórych innych ustaw, nie było upoważnienia ustawowego do wydania projektowanego rozporządzenia. Jediną drogą do skrócenia sobie szkolenia lotniczego przez osoby posiadające już jakieś kwalifikacje i umiejętności nabyte w lotnictwie państwowym, było przejście indywidualnego toku szkolenia, po którym następował egzamin państwowy, a po jego pozytywnym wyniku uzyskanie cywilnej licencji lub świadectwa kwalifikacji. Zakładając, że skala uznań kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym będzie porównywalna z dotychczasową liczbą osób szkolących się w ramach indywidualnych toków szkolenia, to wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie powinno mieć znaczącego wpływu na poziom obciążeń zarówno ULC jak i ośrodków szkolenia lotniczego.

4. Wpływ na rynek pracy:

Projektowane rozporządzenie może przyczynić się do wzrostu liczby członków personelu lotniczego, którzy mogą być zatrudniani w sektorze lotnictwa cywilnego. Możliwość

uzyskiwana cywilnych licencji lub świadectw kwalifikacji na podstawie uznania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym może spowodować odpływ pracowników administracji publicznej, lecz z drugiej strony może wywołać również wzrost zapotrzebowania na miejsca pracy w sektorze lotnictwa cywilnego.

Określenie wielkości potencjalnej grupy osób, które w oparciu o projektowane rozporządzenie będą się ubiegały – na przestrzeni roku – o uznanie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym jest niemożliwe. Brak jest bowiem po pierwsze danych na temat ilości osób posiadających kwalifikacje i uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym. Po drugie natomiast nie wiadomo czy osoby te w ogóle będą zainteresowane uzyskaniem uprawnień cywilnych, a jeśli tak to czy będą chciały skorzystać z możliwości uzyskania tych uprawnień poprzez uznanie kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym.

5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny:

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów mających wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

