

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**  
z dnia.....2013 r.  
**w sprawie licencjonowania personelu lotniczego**

Na podstawie art. 104 ust. 1 w związku z art. 94 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**  
**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory licencji;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
  - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
  - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
  - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
  - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
  - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji;
- 6) specjalności personelu lotniczego wykonującego czynności w załodze statków powietrznych i inne czynności lotnicze w stosunku do których został wprowadzony wymóg posiadania licencji oraz wymagania dla takich licencji.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Dzienniku Urzędowym – rozumie się przez to Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 23 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) egzaminatorze praktycznym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o

<sup>1)</sup> 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 oraz z 2012 r. poz. 1396).

- której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, upoważnionego do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu państwowego;
- 3) egzaminatorze teoretycznym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, upoważnionego do przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu państwowego;
  - 4) egzaminie państwowym – rozumie się przez to egzamin składający się z części teoretycznej i praktycznej, złożony przed komisją egzaminacyjną albo organizacją szkoleniową zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 99 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
  - 5) egzaminie praktycznym – rozumie się przez to część praktyczną egzaminu państwowego;
  - 6) egzaminie teoretycznym – rozumie się przez to część teoretyczną egzaminu państwowego;
  - 7) Konwencji – należy przez to rozumieć Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>);
  - 8) licencjach – rozumie się przez to licencje wydawane:
    - a) specjalnościom personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, przy czym, jeśli mowa o licencji:
      - pilota samolotowego turystycznego – rozumie się przez to pilota samolotowego,
      - pilota śmigłowcowego turystycznego – rozumie się przez to pilota śmigłowcowego,
      - pilota sterowcowego turystycznego – rozumie się przez to pilota sterowcowego,
      - pilota balonowego – rozumie się przez to pilota balonu wolnego,
    - b) specjalnościom personelu lotniczego, o których mowa w § 3 ust. 2 rozporządzenia;
  - 9) licencji PPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego turystycznego;
  - 10) licencji CPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego zawodowego;
  - 11) licencji ATPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego liniowego;
  - 12) licencji MPL – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego w załodze wieloosobowej;
  - 13) licencji PPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego turystycznego;
  - 14) licencji CPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego zawodowego;
  - 15) licencji ATPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego liniowego;
  - 16) licencji SPL – rozumie się przez to licencję pilota szybowcowego;
  - 17) licencji PPL(AS) – rozumie się przez to licencję pilota sterowcowego turystycznego;
  - 18) licencji CPL(AS) – rozumie się przez to licencję pilota sterowcowego zawodowego;
  - 19) licencji BPL – rozumie się przez to licencję pilota balonowego;
  - 20) licencji PPL(AG) – rozumie się przez to licencję pilota wiatrakowcowego;

---

<sup>2)</sup> 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, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- 21) licencji CPL(AG) – rozumie się przez to licencję pilota wiatrakowcowego zawodowego;
- 22) licencji FNL – rozumie się przez to licencję nawigatora lotniczego;
- 23) licencji FEL – rozumie się przez to licencję mechanika pokładowego;
- 24) licencji FDL – rozumie się przez to licencję dyspozytora lotniczego;
- 25) licencji MML – rozumie się przez to licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej innych statków powietrznych niż samoloty i śmigłowce i statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE;
- 26) licencji LAPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego rekreacyjnego;
- 27) licencji LAPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego rekreacyjnego;
- 28) licencji LAPL(S) – rozumie się przez to licencję pilota szybowcowego rekreacyjnego;
- 29) licencji LAPL(B) – rozumie się przez to licencję pilota balonowego rekreacyjnego;
- 30) licencji CDL(P) – rozumie się przez to licencję skoczka spadochronowego zawodowego
- 31) locie według wskazań przyrządów (IFR) - rozumie się przez to lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
- 32) obcej licencji – rozumie się przez to licencję wydaną przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa trzeciego;
- 33) orzeczeniu lotniczo-lekarskim - rozumie się przez to orzeczenie o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110 ustawy;
- 34) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 35) rozporządzeniu nr 216/2008/WE - rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- 36) rozporządzeniu nr 2042/2003 – rozumie się przez rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej 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. U. L 315 z 28.10.2003, s.1, z późn. zm.);
- 37) rozporządzeniu nr 1178/2011 – rozumie się przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE L 311 z 25.11.2011, s. 1, z późn. zm.);
- 38) rozporządzeniu w sprawie certyfikacji – rozumie się przez to rozporządzenie wydane na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 39) szkoleniu lotniczym – rozumie się przez to szkolenie prowadzone w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego lub wpisywanych do niej uprawnień albo szkolenie prowadzone w celu utrzymania lub przywrócenia ważności uprawnień;
- 40) uprawnieniu – rozumie się przez to wpisy do licencji określające przywileje posiadacza

licencji w odniesieniu w szczególności do klasy statku powietrznego, typu statku powietrznego lub warunków lotu;

- 41) Urzędzie – należy przez to rozumieć Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 42) uprawnieniu uzupełniającym w zakresie języka – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające biegłość językową posiadacza na poziomie minimum 4 operacyjnym według skali klasyfikacji podanej w Dodatku A do Załącznika 1;
- 43) uprawnieniu PJIR – rozumie się przez to uprawnienie instruktora spadochronowego wpisywane do licencji CDL(P);
- 44) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 2 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 45) Załączniku 1 - rozumie się przez to Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

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

- 1) PPL(A), CPL(A), ATPL(A), MPL, PPL(H), CPL(H), ATPL(H), SPL, PPL(AS), CPL(AS), BPL;
- 2) FNL, FEL, FDL, MML;
- 3) PPL(AG), CPL(AG).

2. Wyróżnia się również nieprzewidziane w ustawie licencje LAPL(A), LAPL(H), LAPL(S) i LAPL(B).

§ 4. 1. Do spraw określonych w rozporządzeniu w odniesieniu do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 2, stosuje się normy i zalecane metody postępowania określone w załączniku nr 1, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Nie stosuje się norm oraz zalecanych metod postępowania określonych w pkt 1.1., 1.2.6.1.1., 1.2.9.4., 2.1.1.1., 2.4.6.1.1.1., 4.6.1.1., 6.3.1.2.1., 6.3.1.3., 6.3.2.2.1. i 6.4.2.2.1. oraz w załączniku 2 i 4 do załącznika nr 1.

§ 5. 1. Wzór licencji wydawanej dla specjalności, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, określa Dodatek I do załącznika VI (Część ARA) rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Wzór licencji wydawanej dla specjalności, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

## **Rozdział 2**

### **Upewnienia przyznawane i wpiswane do licencji oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich upewnien**

§ 6. 1. Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2,

wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 odpowiednio dla poszczególnych licencji i uprawnień ujętych w tym załączniku, a w zakresie nieuregulowanym tymi przepisami – wymagania określone w załączniku 1 do rozporządzenia.

2. Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w Załączniku 1, a w zakresie nieuregulowanym tym Załącznikiem – wymagania określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 3, wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

4. Zakresy wpisów uprawnień do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, oraz skróty nazw tych uprawnień określają przepisy załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

5. Zakresy wpisów uprawnień do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, oraz skróty nazw tych uprawnień określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

**§ 7. 1.** Licencje wydaje się bezterminowo.

2. Korzystanie z licencji zależy od ważności wynikających z niej uprawnień oraz ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego wymaganego dla danej licencji.

3. Warunki przedłużania i wznowiania uprawnień wpisywanych do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, określają przepisy załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

4. Warunki przedłużania i wznowiania uprawnień wpisywanych do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, określają przepisy załącznika nr 1 do rozporządzenia.

**§ 8. 1.** Licencję lub uprawnienie wydaje się na wniosek złożony w sposób określony w art. 63 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

2. Do wniosku, o którym mowa w ust.1, dołącza się kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań niezbędnych do wydania licencji lub uprawnienia.

**§ 9. 1.** Licencja podlega wymianie:

- 1) po uzyskaniu uprawnienia wpisywanego do licencji;
- 2) po przedłużeniu, utracie, przywróceniu ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka;
- 3) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnienia, o którym mowa w pkt 1,

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitej wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524, z 2008 r. Nr 229, poz. 1539, z 2009 r. Nr 195, poz. 1501 i Nr 216, poz. 1676, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 254, poz. 1700 oraz z 2011 r. Nr 6, poz. 18, Nr 34, poz. 173, Nr 106, poz. 622 i Nr 186, poz. 1100.

- które nie było wpisane do licencji;
- 4) po przywróceniu ważności licencji lub wpisanego do niej uprawnienia;
  - 5) w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji;
  - 6) w razie sprostowania błędu;
  - 7) po zapelnieniu miejsc na wpisy;
  - 8) w razie uszkodzenia druku licencji;
  - 9) w razie dokonania wpisu niestandardowego.

2. Wymiany licencji dokonuje się na wniosek złożony do Prezesa Urzędu. Przepis § 8 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio.

3. W wyniku wymiany Prezes Urzędu wydaje nowy dokument licencji, do którego wpisuje się wyłącznie ważne uprawnienia posiadane przez członka personelu lotniczego w dniu wydania nowego dokumentu licencji.

4. W przypadku utraty lub zniszczenia druku licencji:

1) członek personelu lotniczego informuje pisemnie Prezesa Urzędu o dacie i okolicznościach utraty lub zniszczenia druku licencji,

2) wydawany jest duplikat znajdującego się w teczce osobowej członka personelu lotniczego dokumentu, uaktualniony w zakresie ważności uprawnień, w oparciu o znajdujące się w teczce osobowej protokoły ze sprawdzenia wiedzy i umiejętności oraz inne dokumenty dotyczące posiadanych uprawnień i ograniczeń.

5. Członek personelu lotniczego, w przypadkach o których mowa w ust. 1, zwraca Prezesowi Urzędu podlegający wymianie dokument licencji. Zwrot dokumentu licencji jest warunkiem wydania nowego dokumentu, o którym mowa w ust. 3.

**§ 10.** 1. Przypadki zawieszenia albo cofnięcia licencji lub uprawnień do nich wpisywanych określa art. 100 ustawy, a w odniesieniu do licencji, o których mowa w § 3 pkt 1 i ust. 2, oraz wpisywanych do nich uprawnień, również przepisy FCL. 070 załącznika I oraz ARA.FCL.250 sekcja III załącznika VI do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. W decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia:

- 1) określa się okres zawieszenia;
- 2) można określić warunki przywrócenia zawieszonych licencji lub uprawnień;

3. W decyzji o cofnięciu licencji lub uprawnienia można określić warunki ponownego wydania licencji lub uprawnienia.

4. Osoba, której licencja została zawieszona albo cofnięta, ma obowiązek niezwłocznie przekazać ją Prezesowi Urzędu, za pokwitowaniem, chyba że licencja została już poprzednio zatrzymana przez Prezesa Urzędu lub inny uprawniony organ państwowy.

5. W przypadku zawieszenia albo cofnięcia uprawnienia, posiadacz licencji ma obowiązek niezwłocznego przekazania licencji, za pokwitowaniem, Prezesowi Urzędu w celu dokonania wpisu o zawieszeniu albo cofnięciu uprawnienia, chyba, że licencja została już zatrzymana przez Prezesa Urzędu lub inny uprawniony organ państwowy.

**§ 11.** 1. Zawieszoną licencję albo uprawnienie przywraca się na wniosek

zainteresowanego, jeżeli upłynął wyznaczony okres zawieszenia lub zostały spełnione warunki przywrócenia licencji lub uprawnienia, określone w decyzji o zawieszeniu.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się kopię orzeczenia lotniczo-lekarskie odpowiedniej dla danej licencji klasy oraz dokumenty potwierdzające spełnienie warunków przywrócenia zawieszanej licencji lub uprawnienia, jeżeli zostały określone.

3. Jeżeli członek personelu lotniczego nie spełni warunków przywrócenia licencji lub uprawnienia, Prezes Urzędu cofa zawieszoną licencję lub uprawnienie.

### **Rozdział 3**

#### **Szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji oraz wynikających z nich uprawnień wydanych przez właściwy organ obcego państwa**

§ 12. Uznanie obcych licencji stwierdzających posiadanie kwalifikacji dla specjalności, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, następuje zgodnie z art. 8 ust. 1 oraz częścią A załącznika III do rozporządzenia nr 1178/2011, z zastrzeżeniem § 13.

§ 13. 1. Uznanie obcych licencji stwierdzających posiadanie kwalifikacji do wykonywania lotów rekreacyjnych lub sportowych, które mają być wykonywane w polskiej przestrzeni powietrznej, następuje odpowiednio do poziomu licencji PPL(A), PPL(H), SPL, BPL albo PPL(AG).

2. Uznanie obcej licencji, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek złożony do Prezesa Urzędu, do którego dołącza się kopię obcej licencji oraz kopię orzeczenia lotniczo-lekarskiego, które spełnia co najmniej jeden z następujących warunków:

- 1) zostało wydane zgodnie z wymaganiami Załącznika 1;
- 2) zostało wydane przez państwo, z którym Rzeczpospolita Polska zawarła umowę o uznawaniu orzeczeń lotniczo-lekarskich;
- 3) zostało wydane zgodnie z art. 106 ust. 1 ustawy.

§ 14. 1. Kandydat do uznania obcej licencji stwierdzającej posiadanie kwalifikacji, dla specjalności, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, musi spełnić następujące wymagania:

- 1) złożyć do Prezesa Urzędu wniosek o uznanie obcej licencji wraz z kopią tej licencji;
- 2) zaliczyć egzamin praktyczny przed egzaminatorem praktycznym w zakresie wymaganym do wydania licencji odpowiedniej dla kwalifikacji stwierdzonych w obcej licencji, która jest przedmiotem uznania;
- 3) posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskiego, spełniające co najmniej jeden z następujących warunków:
  - a) zostało wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,

- b) zostało wydane przez państwo, z którym Rzeczpospolita Polska zawarła umowę o uznawaniu orzeczeń lotniczo-lekarskich,
- c) zostało wydane zgodnie z art. 106 ust. 1 ustawy;
- 4) posiadać ważne uprawnienia, które odpowiadają uprawnieniom wpisywanym do licencji wydawanych dla specjalności, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3.

§ 15. Prezes Urzędu może odmówić uznania obcej licencji, jeżeli posiada wiedzę, że wnioskodawca naruszył przepisy mające wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.

§ 16. 1. Uznania obcej licencji dokonuje się każdorazowo na okres jej ważności, jeśli określono w niej taki termin lub na okres ważności badań lotniczo-lekarskich, jeśli termin ważności obcej licencji nie jest określony, jednakże nie dłużej niż na jeden rok.

2. Prezes Urzędu stwierdza uznanie obcych licencji dla specjalności, o których mowa w § 3, przez wydanie świadectwa uznania, którego wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 17. Uznanie obcej licencji uprawnia jej posiadacza do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w zakresie określonym w świadectwie uznania.

§ 18. Prezes Urzędu może:

- 1) cofnąć albo zawiesić uznanie obcej licencji lub uprawnienia wynikającego z licencji w przypadkach, o których mowa w art. 100 ustawy;
- 2) cofnąć lub zawiesić obcą licencję lub uprawnienie wynikające z licencji, jeżeli takie prawo wynika z wiążącej Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych.

2. Do cofnięcia, zawieszenia oraz przywrócenia uznania obcej licencji i uprawnienia z niej wynikającego stosuje się odpowiednio przepisy § 10 i 11.

§ 19. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio do dokumentów równoważnych licencjom członków personelu lotniczego stwierdzających posiadane kwalifikacje dla specjalności, o których mowa w § 3, wydanych przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa obcego.

## **Rozdział 4**

### **Szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych**

§ 20. 1. Zakres szkolenia lotniczego wymagany dla uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, oraz wpisywanych do nich uprawnień, określa załącznik III do rozporządzenia nr 216/2008/WE, załącznik I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 oraz akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) i materiały



zawierające wytyczne (GM) do załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Zakres szkolenia lotniczego wymagany dla uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, oraz wpisywanych do nich uprawnień, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 21.** Szkolenie lotnicze składa się ze:

- 1) szkolenia teoretycznego - nauczania wiedzy lotniczej - dla uzyskania licencji, o których mowa w § 3;
- 2) szkolenia praktycznego na ziemi i w locie - nauczania umiejętności praktycznych - dla uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2 oraz licencji FNL i FEL;
- 3) szkolenia praktycznego na ziemi – dla uzyskania licencji FDL i MML;
- 4) uzupełniającego szkolenia praktycznego - w formie nadzorowanej praktyki lotniczej, w zakresie wymaganym do uzyskania uprawnień instruktorskich do:
  - a) licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 – na zasadach określonych w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011,
  - b) licencji, o których mowa § 3 ust. 1 pkt 2 i 3 – na zasadach określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

**§ 22.** Szkolenie praktyczne na ziemi i w locie prowadzi się na statkach powietrznych spełniających wymagania określone w art. 31 ust. 1 ustawy lub na polskich państwowych statkach powietrznych, które odpowiadają rodzajowi i zakresowi szkolenia, a w odniesieniu do szkolenia pilotów, również przy zastosowaniu odpowiednich do rodzaju i zakresu szkolenia szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, określonych w rozporządzeniu nr 1178/2011.

**§ 23.** Kandydat oraz uczestnik szkolenia teoretycznego i praktycznego do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, oraz wpisywanych do nich uprawnień powinien spełniać wymagania określone w załączniku III do rozporządzenia nr 216/2008/WE, załączniku I (Część FCL) i załączniku IV (Część MED) do rozporządzenia nr 1178/2011, akceptowalnych sposobach potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałach zawierających wytyczne (GM) do załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

**§ 24.** 1. Kandydat oraz uczestnik szkolenia teoretycznego i praktycznego do licencji, o których mowa w § 3 pkt 2 i 3, oraz wpisywanych do nich uprawnień, powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia, a przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego dodatkowo posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy odpowiedniej do danej licencji.

2. Spełnianie przez kandydata oraz uczestnika szkolenia wymagań, o których mowa w ust. 1, stwierdza ośrodek szkolenia lotniczego, przed rozpoczęciem szkolenia oraz w trakcie jego trwania.

§ 25. Szkolenie lotnicze prowadzi się w ośrodku szkolenia lotniczego będącym samodzielną organizacją lotniczą albo stanowiącym część składową innego podmiotu. W przypadku, gdy ośrodek jest częścią składową innego podmiotu, osoba kierująca ośrodkiem szkolenia lotniczego musi być bezpośrednio podporządkowana służbowo osobie kierującej tym podmiotem, chyba że kierownictwo tego podmiotu i jego ośrodka szkolenia lotniczego sprawuje ta sama osoba.

§ 26. Ośrodki szkolenia lotniczego mogą prowadzić szkolenie lotnicze tylko w zakresie objętym posiadanym certyfikatem i tylko w okresie jego ważności oraz przy spełnieniu warunków określonych w § 27, chyba że bezpośrednio stosowane przepisy prawa Unii Europejskiej albo ratyfikowanych umów międzynarodowych stanowią inaczej.

§ 27. 1. Szkolenie lotnicze w ośrodku szkolenia lotniczego prowadzi się:

- 1) zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu, do użytku w tym ośrodku, i wprowadzonymi w życie instrukcjami wykonawczymi oraz dokumentami regulaminowymi, a w szczególności z:
  - a) instrukcją szkolenia, a w przypadku ośrodka szkolenia mechaników lotniczych obsługi technicznej - charakterystyką ośrodka określającą organizację i procedury szkolenia lotniczego oraz struktury zarządzania szkoleniem i jego nadzorowanie;
  - b) instrukcją operacyjną, określającą zasady i procedury organizacji i wykonywania operacji lotniczych związanych ze szkoleniem w locie, kierowania tymi operacjami i sprawowania nad nimi bieżącego nadzoru operacyjnego - w przypadku ośrodków prowadzących szkolenie podczas operacji statków powietrznych;
  - c) instrukcją systemu monitorowania zgodności z wymaganiami;
  - d) programami szkoleń;
- 2) przez kadre dydaktyczną, posiadającą kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego;
- 3) przy wykorzystaniu bazy dydaktycznej, odpowiedniej do rodzaju szkolenia lotniczego;
- 4) przy wykorzystaniu statków powietrznych albo szkoleniowych urządzeń symulacji lotu odpowiednich do rodzaju szkolenia lotniczego;
- 5) zgodnie z programami szkoleń specjalistycznych, zatwierdzanymi przez kierownika szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego.

2. Szkolenie mechaników lotniczych obsługi technicznej statku powietrznego, dotyczące typu statku powietrznego, prowadzi się na zasadach określonych w ust. 1, wyłącznie:

- 1) w organizacji szkolenia lotniczego zatwierdzonej według wymagań rozporządzenia nr 2042/2003;
- 2) w organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, certyfikowanej do obsługi danego typu statku powietrznego, w zakresie obsługi, której dotyczy szkolenie, po każdorazowym zatwierdzeniu szkolenia przez Prezesa Urzędu;
- 3) w ośrodku szkolenia mechaników lotniczych obsługi technicznej;

4) u producenta statku powietrznego, po każdorazowym zatwierdzeniu szkolenia przez Prezesa Urzędu.

3. Ośrodek szkolenia lotniczego jest obowiązany do:

- 1) utrzymania środków materialnych oraz kadry wymienionych w ust. 1 pkt 2-4 w stanie, który został wykazany podczas certyfikacji;
- 2) aktualizacji instrukcji wykonawczych i dokumentów regulaminowych stosownie do zmian przepisów lotniczych, zmian w funkcjonowaniu lub wyposażeniu ośrodka szkolenia lotniczego lub zaleceń Prezesa Urzędu i przedkładania zaktualizowanych dokumentów Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia;
- 3) stosowania się do zaleceń i wytycznych Prezesa Urzędu opublikowanych w Dzienniku Urzędowym;
- 4) prowadzenia szkolenia w zakresie określonym w otrzymanym certyfikacie oraz zgodnie z programami szkoleń specjalistycznych, o których mowa w ust.1 pkt 5, w zakresie posiadanego certyfikatu;
- 5) informowania Prezesa Urzędu o planowanych kursach szkoleniowych lub szkoleniach indywidualnych przed rozpoczęciem szkolenia.

**§ 28.** 1. Szkolenie lotnicze do uzyskania licencji, o których mowa w § 3, może być prowadzone również według indywidualnego toku szkolenia, zatwierdzanego przez kierownika szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego dla osoby, która posiada niektóre z wymaganych wiadomości lub umiejętności, w szczególności w celu:

- 1) dokończenia szkolenia lotniczego do danej licencji lub uprawnienia, rozpoczętego wcześniej w innym certyfikowanym ośrodku szkolenia lotniczego w Rzeczypospolitej Polskiej lub państwie obcym;
- 2) przywrócenia licencji lub uprawnienia;
- 3) wydania licencji na podstawie obcej licencji lub dokumentu równoważnego stwierdzającego posiadane kwalifikacje dla specjalności członka personelu lotniczego, wydanych przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa obcego, przy uwzględnieniu posiadania niektórych z wymaganych wiadomości lub umiejętności do otrzymania wnioskowanej licencji.

2. Indywidualny tok szkolenia przygotowuje się w oparciu o weryfikację wiedzy, umiejętności i udokumentowanej praktyki lotniczej osoby, o której mowa w ust. 1, na podstawie programu szkolenia, o którym mowa w § 27 ust. 1 pkt 1 lit. d.

3. Jeżeli w procesie weryfikacji, o której mowa w ust. 2, kierownik szkolenia certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego stwierdzi, że osoba, o której mowa w ust. 1, posiada pełną wiedzę, umiejętności i praktykę lotniczą wymagane dla danej licencji lub uprawnienia, wystawia kandydatowi zaświadczenie o spełnieniu wymagań w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki lotniczej wymaganych do wydania danej licencji lub uprawnienia.

**§ 29.** 1. Prezes Urzędu może opublikować w Dzienniku Urzędowym, w szczególności:

- 1) wytyczne w zakresie instrukcji wykonawczych i dokumentów regulaminowych

określonych w § 27 ust. 1 pkt 1;

- 2) wytyczne dotyczące prowadzenia szkolenia w ośrodkach szkolenia lotniczego;
- 3) wzory dokumentów praktyki lotniczej, odpowiednie dla poszczególnych specjalności członków personelu lotniczego;
- 4) wytyczne i instrukcje techniczne, dotyczące wydawania dokumentów wymienionych w pkt 1 oraz dokonywania w nich wpisów i ich potwierdzania.

2. Ośrodki szkolenia lotniczego podejmują odpowiednie działania w celu wprowadzenia do stosowania wytycznych lub wzorów, o których mowa w § 29, najpóźniej w ciągu 90 dni od dnia ich opublikowania w Dzienniku Urzędowym.

## **Rozdział 5**

### **Szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki**

**§ 30.** Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, zwane dalej „sprawdzeniem kwalifikacji lotniczych”, na licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, odbywa się zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

**§ 31. 1.** Sprawdzanie kwalifikacji lotniczych następuje:

- 1) w procesie szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego, zgodnie z zatwierdzonymi programami szkolenia lotniczego;
- 2) przed wydaniem licencji lub uprawnienia;
- 3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia;
- 4) przed dokonaniem do licencji wpisu uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka oraz upoważnienia do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej R/T, w przypadku braku tego wpisu w posiadanej licencji;
- 5) na podstawie decyzji Prezesa Urzędu, jeżeli w wyniku badania wypadku albo incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie uzasadnione przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności;
- 6) przy przywracaniu zawieszonych licencji lub uprawnienia, jeśli wynika to z decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia.

2. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, o którym mowa w ust. 1 pkt 2-6, przeprowadzane jest w celu stwierdzenia spełnienia przez członka personelu lotniczego wymagań niezbędnych do uzyskania licencji lub uprawnienia.

3. Sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie przeprowadza się w stosunku do mechanika lotniczego obsługi technicznej, jeśli udokumentuje on wykonywanie czynności obsługowych przez okres 6 miesięcy w ciągu ostatnich 2 lat.

**§ 32.** 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia, którego ważność zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia wynosi:

- 1) 12 miesięcy - jest przeprowadzana w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż na 3 miesiące przed jej upływem;
- 2) 3 lata - jest przeprowadzana w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż na 12 miesięcy przed jej upływem.

2. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wznowienie ważności uprawnienia może nastąpić po sprawdzeniu wiedzy i umiejętności lotniczych, jeżeli zostanie ono przeprowadzone nie później niż przed upływem 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia jego ważności.

3. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wznowienie ważności uprawnienia może nastąpić po sprawdzeniu wiedzy i umiejętności lotniczych, jeżeli zostanie ono przeprowadzone nie później niż przed upływem 6 miesięcy od dnia wygaśnięcia jego ważności.

4. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w ust. 1-3, egzaminowany musi odbyć szkolenie lotnicze w zakresie wskazanym w protokole egzaminacyjnym przez egzaminatora w celu wznowienia uprawnienia.

5. W razie niezachowania terminów, o których mowa w ust. 2 i 3, przywrócenie ważności uprawnienia może nastąpić zgodnie z § 28 rozporządzenia.

**§ 33.** 1. Sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w § 31 ust. 1 pkt 2-6, dokonuje komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99 ustawy, egzaminator praktyczny komisji egzaminacyjnej, albo organizacja szkoleniowa uprawniona do przeprowadzania egzaminów zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.

2. Sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w § 32 ust. 1 pkt 1, przeprowadza ośrodek szkolenia lotniczego w zakresie szkolenia objętego posiadaniem certyfikatem.

3. Sprawdzenia kwalifikacji lotniczych może również przeprowadzić osoba wykonująca, w imieniu Prezesa Urzędu, kontrolę przestrzegania przez ośrodek szkolenia lotniczego przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

**§ 34.** 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w zakresie umiejętności posługiwania się frazeologią radiotelefoniczną i językiem potocznym w języku polskim lub angielskim następuje zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się wpisem uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka, dokonywanego w PPL(A), CPL(A) ATPL(A), PPL(H), CPL(H), ATPL(H), MPL, PPL(AS), CPL(AS), FNL, LAPL(A) i LAPL(H).

## Rozdział 6

### Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji

§ 35. Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, określa załącznik I (Część FCL) i załącznik IV (Część MED) do rozporządzenia nr 1178/2011, z zastrzeżeniem § 36.

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

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/WE, do którego odnosi się posiadana przez pilota licencja wymieniona w § 3 ust. 1 pkt 1, 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.

3. Licencje CPL(AS), SPL i BPL wydane zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 uprawniają ich posiadaczy do wykonywania czynności lotniczych określonych w pkt 3 załącznika nr 1 do rozporządzenia, na zasadach w nim określonych.

§ 37. 1. Członek personelu lotniczego może wykonywać czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) licencji, z uwzględnieniem ograniczeń do niej wpisanych;
- 2) uprawnień wpisanych do licencji;
- 3) potwierdzeń szkolenia specjalistycznego, o których mowa w pkt 4 załącznika nr 1 do rozporządzenia, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej.

2. Członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia licencja, jest obowiązany posiadać ją przy sobie wraz z następującymi dokumentami:

- 1) orzeczeniem lotniczo-lekarskim, jeżeli jest ono wymagane;
- 2) dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- 3) aktualnie wypełnionym osobistym dokumentem praktyki lotniczej.

3. Mechanik lotniczy obsługi technicznej obsługi statków powietrznych może poświadczать obsługę wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) licencji, z uwzględnieniem wpisanych do niej ograniczeń;
- 2) uprawnień lotniczych, wpisanych do jego licencji lub;
- 3) upoważnień wydanych przez zatrudniającą organizację obsługową.

4. Mechanik lotniczy obsługi technicznej może korzystać z przywileju poświadczania

wykonania obsługi technicznej statku powietrznego jeśli:

1) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego na zasadach określonych w § 27 ust. 2 i posiada wpis szkolenia specjalistycznego oraz praktyki do osobistego dokumentu praktyki lotniczej;

2) w ciągu ostatnich 2 lat wykazał się 6-cio miesięczną praktyką w obsłudze statków powietrznych właściwych dla uprawnienia wpisanego do licencji.

5. Mechanik lotniczy posiadający licencję obsługi technicznej statków powietrznych Part-66 w kategorii lub podkategorii B1, B2 lub B3 wydaną zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 2042/2003 może, na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, poświadczać obsługę samolotów i śmigłowców objętych rozporządzeniem, właściwych dla kategorii licencji i wynikających z niej przywilejów, z uwzględnieniem ograniczeń technicznych wpisanych do licencji po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 4.

**§ 38. 1.** Członek personelu lotniczego i kandydat na członka personelu lotniczego, odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia, jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku, gdy:

1) odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny;

2) znajduje się pod wpływem:

a) leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną;

b) alkoholu;

c) narkotyków albo innych środków odurzających.

2. Wykonywanie przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych na statkach powietrznych z niehermetyczną kabiną na wysokości powyżej 4.000 m nad poziomem morza wymaga posiadania przez niego orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego w wyniku badania w komorze niskich ciśnień.

**§ 39. 1.** Członek personelu lotniczego ma obowiązek stosować się przy wykonywaniu czynności lotniczych do ograniczeń medycznych, zamieszczonych w orzeczeniu lotniczo-lekarskim.

2. Jeżeli z ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wynika obowiązek wykonywania czynności lotniczych tylko przy użyciu szkieł korekcyjnych, członek personelu lotniczego ma obowiązek posiadania, podczas wykonywania tych czynności, zapasowych szkieł korekcyjnych.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również do kandydata uczestniczącego w szkoleniu do licencji lub uprawnienia lotniczego. Ograniczenie wymienione w ust. 1 musi być wpisane do dokumentu przebiegu szkolenia praktycznego.

**§ 40. 1.** Prezes Urzędu zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a międzynarodowymi normami, w rozumieniu art. 38 Konwencji, zawartymi w Załączniku 1 oraz wprowadzanymi do niego zmianami.

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

§ 41. Dokumenty (Doc.) opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, o których mowa w Załączniku 1, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy, wprowadzającego do stosowania dokument, do którego odwołuje się Załącznik 1.

## **Rozdział 7**

### **Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru personelu lotniczego**

§ 42. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr członków personelu lotniczego posiadających licencje, o których mowa w § 3, wchodzący w skład rejestru personelu lotniczego, o którym mowa w art. 102 ustawy, zwany dalej „rejestrem”, na który składają się teczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.

2. Teczka osobowa członka personelu lotniczego zawiera :

- 1) podstawowe dane osobowe członka personelu lotniczego:
  - a) imiona i nazwisko,
  - b) nr PESEL i miejsce urodzenia, a w przypadku osób, które nie mają przyznanego numeru PESEL, wpisuje się zamiast niego datę urodzenia,
  - c) obywatelstwo,
  - d) adres zamieszkania oraz, na żądanie członka personelu lotniczego, adres do korespondencji;
- 2) osobisty numer członka personelu lotniczego, którym są oznaczane wszystkie wydane mu licencje;
- 3) wykaz wszystkich licencji z uwzględnieniem:
  - a) oznaczenia licencji,
  - b) daty wydania licencji,
  - c) wpisanych do licencji uprawnień, z oznaczeniem terminu ich ważności i przedłużenia ich ważności,
  - d) okresów zawieszeń licencji i uprawnień wpisanych do tych dokumentów oraz dat przywrócenia ich ważności,
  - e) oznaczenia oraz daty decyzji oraz prawomocnych orzeczeń sądowych dotyczących cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności licencji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do licencji lub świadectwa kwalifikacji,
- 4) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie licencji oraz o wydanie albo wznowienie ważności wpisywanych do tych dokumentów uprawnień;
- 5) protokoły z przeprowadzonych egzaminów państwowych, wymaganych do wydania licencji albo do wydania lub wznowienia ważności wpisywanych do tych dokumentów uprawnień;



- 6) decyzje oraz prawomocne orzeczenia sądowe dotyczące cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności licencji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do licencji lub świadectwa kwalifikacji;
- 7) informacje dotyczące wypadków i incydentów lotniczych z udziałem członka personelu lotniczego;
- 8) pisemne informacje o dacie i okolicznościach utraty lub zniszczenia druku licencji.

**§ 43. 1.** Rejestr obejmuje odrębnie prowadzony dział osób, którym wydano świadectwa uznania obcych licencji lub równoważnych im dokumentów wydanych przez właściwy organ obcego państwa.

2. Do działu rejestru, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio § 42 ust. 2, z tym że rejestr uzupełnia się o daty ważności wydanych świadectw uznania obcych licencji.

**§ 44. 1.** Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje:

- 1) w razie śmierci albo uznania za zmarłego;
- 2) w razie cofnięcia wszystkich licencji.

2. Teczki osobowe członka personelu lotniczego skreślonego z rejestru przechowuje się w rejestrze w ciągu:

- 1) 3 lat następujących po roku, w którym nastąpiła jego śmierć;
- 2) 10 lat następujących po roku, w którym został uznany za zmarłego;
- 3) 5 lat następujących po roku, w którym decyzja o cofnięciu ostatniej licencji albo świadectwa kwalifikacji stała się ostateczna.

## **Rozdział 8**

### **Przepisy przejściowe i dostosowujące**

**§ 45.** Do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

**§ 46.** Licencje oraz wpisane do nich uprawnienia wydane przed dniem wejścia rozporządzenia w życie zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

**§ 47. 1.** Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują ważność przez okres jednego roku od dnia wejścia rozporządzenia w życie.

2. Szkolenie lotnicze do licencji BPL i SPL wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami mogą odbywać się do dnia 7 kwietnia 2015 r. w oparciu o programy szkolenia oraz instrukcje wykonawcze ośrodków szkolenia lotniczego zatwierdzone przez Prezesa Urzędu przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 48. 1. Szkolenie lotnicze rozpoczęte przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a zakończone po dniu jego wejścia w życie, uznaje się za przeprowadzone zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

2. Nadzorowaną praktykę instruktorską rozpoczętą przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, a zakończoną po dniu jego wejścia w życie, uznaje się za odbytą zgodnie z przepisami rozporządzenia.

§ 49. 1. Nadzorowaną praktykę instruktorską do uzyskania uprawnienia PJIR wpisywanego do licencji CDL(P) rozpoczętą i zakończoną przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, lecz nie wcześniej niż na rok przed dniem jego wejścia w życie, uznaje się za odbytą zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia.....w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz...) jako nadzorowaną praktykę instruktorską do uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego PJ z uprawnieniem podstawowym na klasę wyszkolenia D oraz uprawnieniem instruktora INS(SL).

2. Egzamin państwowy na uprawnienie PJIR wpisywane do licencji CDL(P) przeprowadzony przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, uznaje się za przeprowadzony zgodnie z przepisami rozporządzenia jako egzamin uprawniający do ubiegania się o wydanie świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego uprawnieniem podstawowym na klasę wyszkolenia D oraz uprawnieniem instruktora INS(SL).

§ 50. 1. Prezes Urzędu dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany jego licencji CDL(P) i uprawnień lotniczych do niej wpisanych, wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.<sup>3)</sup>), na świadectwo kwalifikacji PJ na zasadach określonych w ust. 2. Wymiana może nastąpić najpóźniej w dniu upływu ważności licencji skoczka spadochronowego zawodowego.

2. Licencja i uprawnienia, o których mowa w ust. 1, podlega wymianie na następujących zasadach:

1) licencja CDL(P) z uprawnieniem PJIR – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem podstawowym na klasę wyszkolenia D oraz uprawnieniem instruktora INS(SL);

2) licencja CDL(P) z uprawnieniem specjalnym instruktora spadochronowego bez prawa wykonywania czynności instruktora spadochronowego na pokładzie statku powietrznego i wykonywania skoków GPJIR – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem specjalnym instruktora naziemnego INS(G);

3) licencja CDL(P) z uprawnieniem PJIR oraz uprawnieniem pilota tandemu TANDEM – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160, z 2009 r. Nr 97, poz. 808 i Nr 113, poz. 942 oraz z 2010 r. Nr 165, poz. 1119.

uprawnieniem podstawowym na klasę wyszkolenia D oraz uprawnieniem instruktora INS(SL), uprawnieniem instruktora INS(TANDEM) i uprawnieniem do wykonywania skoków z pasażerem TANDEM;

4) licencja CDL(P) z uprawnieniem instruktora spadochronowego PJIR oraz uprawnieniem AFF – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem podstawowym na klasę wyszkolenia D oraz uprawnieniami instruktora INS(SL) i INS(AFF).

3. Ważność uprawnień wpisywanych do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego PJ wydanego zgodnie z przepisami ust. 2, ogranicza się do okresu ważności uprawnień wpisanych do licencji CDL(P).

**§ 51.** 1. Prezes Urzędu dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, konwersji jego licencji pilota szybowcowego PL(G), pilota balonu wolnego PL(FB) lub pilota sterowcowego zawodowego CPL(AS) oraz uprawnień lotniczych do nich wpisanych, wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.<sup>3)</sup>), odpowiednio na licencję SPL, BPL, PPL(AS) albo CPL(AS) na zasadach określonych w art. 4 ust. 3 lit. b i 4 rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Konwersji, o której mowa w ust. 1, można dokonać się zarówno w okresie ważności posiadanej licencji jak i po wygaśnięciu jej ważności.

## **Rozdział 9**

### **Przepis końcowy**

**§ 52.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia<sup>4)</sup>.

## **MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**W porozumieniu:**

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH**

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160, z 2009 r. Nr 97, poz. 808 i Nr 113, poz. 942 oraz z 2010 r. Nr 165, poz. 1119.

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie licencjonowania stanowi wypełnienie delegacji ustawowej z art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.). Jakkolwiek przepis art. 104 ust. 1 stanowi upoważnienie do wydania rozporządzenia dotyczącego zarówno licencji jak i świadectw kwalifikacji, to z uwagi na podzielność przedmiotowego upoważnienia i możliwość wyraźnego wyodrębnienia w nim kwestii dotyczących regulacji zagadnień związanych ze świadectwami kwalifikacji oraz osobno z licencjami, upoważnienie to wykorzystano do wydania na jego podstawie dwóch odrębnych aktów prawnych, z czego jeden dotyczy świadectw kwalifikacji, a drugi – stanowiący niniejszy projekt - będzie odnosił się do licencji.

### 1. Cel projektowanej regulacji

Celem przedmiotowego projektu rozporządzenia jest wypełnienie delegacji ustawowej, a tym samym uregulowanie kwestii związanych z licencjami wydawanymi dla specjalności lotniczych, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5 ustawy Prawo lotnicze tj. określenie:

- 1) wzoru licencji;
- 2) uprawnień przyznawanych i wpisywanych do tych licencji;
- 3) szczegółowych wymagań dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczących kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowych warunków i sposób:
  - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
  - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
  - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
  - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
  - e) prowadzenia szklenia lotniczego;
- 5) szczegółowych warunków wykonywania uprawnień wynikających licencji, a także określenie specjalności personelu lotniczego wykonującego czynności w załodze statków powietrznych i inne czynności lotnicze w stosunku do których został wprowadzony wymóg posiadania licencji, na mocy rozporządzenia nr 1178/2011 i art. 94 ust. 8 ustawy Prawo lotnicze, oraz wymagania dla takich licencji.

## **2. Proponowane zmiany:**

Do dnia 18 września 2011 r., tj. dnia wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), zakres regulacji objętej projektowanym rozporządzeniem ujęty był w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 r. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.). Rozporządzenie to odnosiło się zarówno do specjalności, dla których ustanowiony był wymóg posiadania licencji, jak i do specjalności od których wymagano posiadania świadectwa kwalifikacji, jako dokumentu uprawniającego do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych. Ze względu na możliwość wyraźnego oddzielenia w oparciu o upoważnienie ustawowe z art. 104 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze, kwestii dotyczących licencji i świadectw kwalifikacji, projektodawca postanowił odrębnie opracować projekt rozporządzenia dotyczący licencji. Zdaniem projektodawcy, takie rozwiązanie jest uzasadnione ze względu na specyfikę regulacji dotyczących licencjonowanego personelu lotniczego, który w przeważającej części jest regulowany również przepisami wspólnotowymi i międzynarodowymi, podczas gdy do członków personelu lotniczego wykonującego loty lub inne czynności lotnicze na podstawie świadectw kwalifikacji stosuje się regulacje krajowe.

### **W Rozdziale 1 – Przepisy ogólne:**

1. Przepis § 1 stanowi określenie delegacji ustawowej z art. 104 ust. 1 w zw. z art. 94 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933 i 951).

2. Przepis § 2 zawiera słowniczek pojęć zastosowanych w projekcie rozporządzenia.

3. W § 3 wskazano wszystkie rodzaje licencji lotniczych, których dotyczy niniejszy projekt.

4. Przepis § 4 stanowi odesłanie do norm oraz zalecanych metod postępowania określonych w Załączniku 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.).

5. Przepis § 5 odnosi się do wzorów licencji wydawanych dla poszczególnych specjalności lotniczych.

### **W Rozdziale 2 – Uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z niego uprawnień:**

1. Przepis § 6 projektu stanowi, że licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 wydaje się kandydatowi, który spełnił wymagania określone w załączniku I (część FCL) do

rozporządzenia nr 1178/2011 odpowiednio dla poszczególnych licencji i uprawnień ujętych w tym załączniku. Analogicznie, ust. 2 ww. przepisu stanowi, że licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami, wydaje się kandydatowi, który spełnił wymagania określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

Dalej, ustępy 3 i 4 odsyłają odpowiednio do przepisów załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 oraz do załącznika nr 3 do projektu, które określają zakresy wpisów uprawnień oraz skróty nazw tych uprawnień dla poszczególnych licencji określonych niniejszym rozporządzeniem.

2. Przepis § 7 projektu stanowi, iż wszystkie licencje członków personelu lotniczego wydaje się bezterminowo. Projektodawca zdecydował się na zmianę polegającą na odstąpieniu od wydawania licencji na 5 letni okres ważności (aktualny przepis), wymuszoną przepisami rozporządzenia UE nr 1178/2011. Projekt przewiduje, że korzystanie z licencji zależeć będzie od ważności wynikających z niej uprawnień oraz ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego wymaganego dla danej licencji. Zgodnie zaś z brzmieniem ust. 3 i 4 ww. przepisu - warunki przedłużania i wznawiania uprawnień wpisywanych do licencji, określone zostały, w zależności od rodzaju licencji, której dotyczą, odpowiednio w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 albo w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

3. Przepis § 8 stanowi, iż licencje lub wpisywane do nich uprawnienia wydaje się kandydatowi na wniosek złożony do Prezesa Urzędu, w sposób określony w art. 63 Kodeksu postępowania administracyjnego. Musi on również zawierać załączniki w postaci kopii dokumentów potwierdzających spełnienie przez kandydata wymagań określonych w ustawie Prawo lotnicze oraz w przepisach niniejszego rozporządzenia.

4. Przepis § 9 projektu określa sytuacje oraz zasady na jakich licencja podlega wymianie.

5. Przepisy § 10 oraz § 11 określają szczegółowe warunki i sposób zawieszania, cofania, ograniczania i przywracania licencji oraz wynikających z niej uprawnień.

### **W Rozdziale 3 - Szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa:**

1. Przepis § 12 odsyła w zakresie uznawania licencji przewidzianych w § 3 ust. 1 pkt 1 projektu do przepisów art. 8 ust. 1 oraz części A załącznika III do rozporządzenia nr 1178/2011. § 13 natomiast stanowi nową regulację, pozwalającą na uznawanie na „uproszczonych” zasadach obcych licencji do poziomu licencji PPL(A), PPL(H), SPL, BPL albo PPL(AG) w sytuacji gdy mają one potwierdzać posiadanie kwalifikacji jedynie do wykonywania lotów rekreacyjnych lub sportowych, które mają być wykonywane w polskiej przestrzeni powietrznej. Powyższy przepis jest ukłonem w stronę uczestników wszelkiego rodzaju zawodów sportowych oraz pokazów lotniczych, który dotychczas zmuszeni byłiby do uznawania swoich obcych licencji na normalnych zasadach, w sytuacji gdy przebywać będą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jedynie w celu uczestniczenia zawodach sportowych czy pokazach lotniczych, w krótkim okresie czasu.

2. Przepisy § 14 oraz § 17-19 określają na zasadzie analogicznej do brzmienia przepisów Rozdziału 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 r. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.) szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji oraz wynikających z niej uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa.

3. Przepis § 15 stanowi, że Prezes Urzędu może odmówić uznania obcej licencji, jeżeli posiada wiedzę, że wnioskodawca naruszył przepisy mające wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.

4. Przepis § 16 ust. 1 projektu przesądza, że uznania obcej licencji dokonuje się na okres jej ważności, jeżeli określono w niej taki termin lub na okres ważności badań lotniczo-lekarskich, jednak nie dłużej niż na 1 rok.

#### **W Rozdziale 4 - Szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych:**

1. W § 20, 23 i 24 określono, że zakres szkolenia lotniczego wymagany dla uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 projektu, oraz wpisywanych do nich uprawnień oraz wymagania dla kandydatów i uczestników szkolenia określa załącznik III do rozporządzenia nr 216/2008/WE, załącznik I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 oraz akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) i materiały zawierające wytyczne (GM) do załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011. Natomiast w przypadku licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3 ww. zakres określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. W § 20-29 określono, iż ośrodki szkolenia lotniczego będą mogły również (poza działalnością szkoleniową do konkretnych licencji i uprawnień z nich wynikających) prowadzić szkolenia specjalistyczne, mające na celu uzyskanie przez członków personelu lotniczego dodatkowych kwalifikacji i umiejętności potwierdzonych wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej. Taki wpis będzie dokonywany do ww. dokumentacji przez osobę odpowiedzialną w ośrodku (np. instruktora prowadzącego szkolenie), pozwalając zdobywać nowe kwalifikacje i umiejętności bez konieczności wymiany licencji. Podmiot szkolący będzie równocześnie zobowiązany do przesłania Prezesowi Urzędu informacji dotyczących rodzajów prowadzonych przezeń szkoleń specjalistycznych. Oznacza to, że szkolenia specjalistyczne będą prowadzone w oparciu o programy opracowywane przez podmioty szkolące, jednakże programy te nie będą wymagały zatwierdzenia przez Prezesa ULC, lecz zgodnie z brzmieniem § 27 ust. 1 pkt 5 projektu, będą zatwierdzane przez kierownika szkolenia w danym ośrodku szkolenia lotniczego.

3. Zgodnie z brzmieniem § 21 pkt 4 projektu, na szkolenie lotnicze składa się uzupełniające szkolenie praktyczne – w formie nadzorowanej praktyki instruktorskiej, w zakresie wymaganym do uzyskania uprawnień instruktorskich, w przypadkach wskazanych w załączniku nr 1 do projektu. Należy zaznaczyć, iż propozycja projektodawcy przewiduje, że

ww. praktyka będzie od momentu wejścia w życie rozporządzenia przeprowadzana bez potrzeby uzyskania skierowania z ULC (poza licencjami ATPL), co miało miejsce dotychczas i będzie prowadzona zgodnie z programami szkolenia odpowiednimi do zakresu i rodzaju prowadzonej przez podmiot szkolący działalności szkoleniowej.

4. Przepis § 28 ust. 1 i 3 projektu przewiduje zniesienie wymogu zatwierdzania Indywidualnego Toku Szkolenia (dalej: ITS) przez Prezesa Urzędu, co ma miejsce obecnie, przygotowywanego dla osób posiadających niektóre z wymaganych wiadomości lub umiejętności uzyskanych w procesie szkolenia lotniczego. Brzmienie § 28 ust. 1 i 3 projektu przewiduje, że ITS będzie mógł być realizowany po zatwierdzeniu go przez kierownika szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego, zaś opracowany będzie, na podstawie posiadanego przez ośrodek (i zatwierzonego przez Prezesa Urzędu) programu szkolenia.

5. Przepisy zaproponowane w § 25-27 i § 29 projektu bazują na aktualnie obowiązujących przepisach Rozdziału 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 r. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.).

#### **W Rozdziale 5 – Szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki:**

1. Przepis § 30 stanowi ogólne odesłanie w zakresie licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 ust. 2 projektu do przepisów załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Przepis § 31 określa katalog zamknięty sytuacji, w których przeprowadza się sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata. Przepis § 31 ust. 2 projektu stanowi, iż sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata jest przeprowadzane w celu stwierdzenia spełnienia przez niego wymagań niezbędnych do wydania licencji lub wydania, przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia do niej wpisywanego.

3. Przepis § 32 rozporządzenia określa tryb i częstotliwość sprawdzania wiedzy i umiejętności kandydata w celu utrzymania ważności uprawnień wpisywanego do licencji (przedłużanie uprawnień), zgodnie z przepisami Załącznika nr 1 do rozporządzenia.

4. W przepisie § 33 projektu określono, podmioty uprawnione do przeprowadzenia sprawdzenia wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 31 ust. 1 pkt 2-6,. Wskazano, że sprawdzenia wiedzy i umiejętności lotniczych dokonuje komisja egzaminacyjna, egzaminator praktyczny komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ustawy, albo organizacja szkoleniowa uprawniona do przeprowadzania egzaminów zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.

5. Przepis § 34 rozporządzenia stanowi, że sprawdzenie wiedzy i umiejętności lotniczych w celu uzyskania odpowiedniego stopnia biegłości oraz umiejętności posługiwania się frazeologią radiotelefoniczną i językiem potocznym w języku polskim lub angielskim potwierdza się wpisem uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w licencjach, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 i następuje zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia ) nr 1178/2011.



## **W Rozdziale 6 – Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji:**

1. Przepis § 35 stanowi ogóle odesłanie, wskazujące, iż szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w § 3 ust.1 pkt 1 i ust. 2, określa załącznik I (Część FCL) i załącznik IV (Część MED) do rozporządzenia nr 1178/2011, z zastrzeżeniem § 36.

2. Przepisy § 37 - 41 określają na zasadzie analogicznej do brzmienia Rozdziału 7 (m.in. przepisów § 30 ust. 1 i 4, § 32 oraz § 34) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 r. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji.

3. Przepis § 36 ust. 1 projektu stanowi natomiast odpowiedź na postulaty środowiska lotniczego. Przepis daje możliwość wykonywania czynności lotniczych na statkach powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE pilotom posiadającym licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 projektu. Ustęp 2 ww. przepisu określa warunki jakie należy spełnić, aby móc wykonywać czynności lotnicze na statkach powietrznych wymienionych w załączniku nr II do rozporządzenia nr 216/2008/WE.

4. W przepisie § 36 ust. 3, przesądzono, że licencje CPL(AS), SPL i BPL wydane zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 uprawniają ich posiadaczy do wykonywania czynności lotniczych określonych w pkt 3 (uprawnienie pilota doświadczalnego) załącznika nr 1 do rozporządzenia, na zasadach w nim określonych.

**W Rozdziale 7 – Szczegółowe warunki prowadzenia rejestru personelu lotniczego,** przepisy § 42-45 określają szczegółowy sposób i warunki prowadzenia rejestru personelu lotniczego. Regulacje zawarte w tym rozdziale są analogiczne do tych, które zamieszczono w projekcie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie świadectw kwalifikacji oraz projekcie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego. Takie rozwiązanie wynika z faktu, iż kwestie dotyczące poszczególnych specjalności członków personelu lotniczego będą obecnie regulować trzy akty wykonawcze do ustawy, co nie zmienia faktu, że pozostaje nadal jeden rejestr członków personelu lotniczego. Niecelowym byłoby zatem tworzenie odrębnych regulacji dotyczących warunków prowadzenia rejestru tylko dlatego, że dokonano podziału dotychczasowego rozporządzenia w sprawie licencjonowania na trzy odrębne rozporządzenia.

### **Załącznik nr 1 do rozporządzenia:**

1. W ww. załączniku do projektu, określono w:

- a) Rozdziale 1 – Określenia i przepisy wspólne dla całego załącznika;
- b) Rozdziale 2 – Szczegółowe wymagania dla licencji pilota wiatrakowcowego

turystycznego PPL(AG) i licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego CPL(AG) dotyczące zakresu szkolenia lotniczego i wymaganej praktyki;

- c) Rozdziale 3 – Uprawnienia lotnicze dotyczące pilota doświadczalnego (poza uprawnieniami pilotów doświadczalnych samolotowych i śmigłowcowych, które zostały określone przepisami rozporządzenia UE nr 1178/2011);
- d) Rozdziale 4 – Zakres przebieg, tryb i formę prowadzenia szkoleń specjalistycznych;
- e) Rozdziale 5 – Szczegółowe warunki wydawania licencji członków załogi lotniczej niebędących pilotami oraz wydawania im uprawnień lotniczych, dotyczących szkolenia lotniczego, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;

Rozdziale 6 – Szczegółowe wymagania dla licencji członka personelu lotniczego, niewchodzącego w skład załóg lotniczych.

Skrócenie terminu wejścia w życie rozporządzenia wynika z faktu zbliżającej się, zgodnie z przepisem art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), utraty mocy z dniem 18 marca 2013 r. obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.). Dodatkowo z dniem 8 kwietnia 2013 r. obowiązywać zaczną w stosunku do licencjonowanego personelu lotniczego przepisy 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, do których należy dostosować przepisy krajowe w obszarze licencjonowania. Jednocześnie zgodnie z art. 4 ust. 2 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.) zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją niniejszemu na przeszkodzie.

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 i organizacje szkolenia lotniczego,
- 2) osoby ubiegające się o uzyskanie licencji;
- 3) członkowie personelu lotniczego.

### 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. Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;
2. AVIATION SERVICE Stanisław Nowakowski, ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
3. Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej - LAF RP, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
4. Avia Solutions Group, Okęcie Business Park – Notus i Zephyrus, ul. 17 Stycznia 45B, Warszawa;
5. AOSL WSOSP w Dęblinie ul. Dywizjonu 303 nr 12, 08-521 Dęblin;
6. TECHNIKA/AEROTECHNIKA ul. Pokrzywno 8, 61-315 Poznań;
7. OKL Politechnika Rzeszowska Jasionka 915, 36-906 Trzebownik;
8. NORMAL Piotr Jafernik ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko Biała;
9. IBEX U.L. Sp. z o.o. ul. Żelazna 54, 00-852 Warszawa;
10. Aeroklub Rzeszowski Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
11. Aeroklub Ziemi Lubuskiej ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
12. EXIN ul. Rynek 18, 20-111 Lublin;
13. Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej ul. Przemysłowa 48, 97-300 Piotrków Trybunalski;
14. Aeroklub Bydgoski ul. Biedaszkowo 28 d, 85-157 Bydgoszcz;
15. Aeroklub Północnego Mazowsza Lotnisko Sierakowo 56, 06-300 Przasnysz;
16. AEROGRYF AVIATION ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
17. Aeroklub Pomorski ul. 4 Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
18. Aeroklub Kujawski ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
19. Aeroklub Dolnośląski Lotnisko – Mirosławice, 55-050 Sobótka 1;
20. PLL LOT S.A. ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
21. Aeroklub Lubelski w Radawcu Radawiec Duży – Lotnisko, 21-030 Motycz;
22. Aeroklub Krakowski Al. Jana Pawła II 17, 30-969 Kraków;
23. Aeroklub Nowy Targ ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;
24. Sprint Air Aviation School ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
25. Aeroklub Bielsko-Bialski ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
26. Górską Szkoła Szybowcowa Żar ul. Górską 19, 34-312 Międzybrodzie;
27. Aeroklub Gliwicki 44-100 Gliwice-Lotnisko;

28. FC FLYERS s.c., ul. Stefana Kóska 43, 43-512 Kaniów;
29. Aeroklub Leszczyński ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;
30. Aeroklub Ziemi Mazowieckiej ul. Bielska 60 skr. poczt. 46, 09-400 Płock;
31. Aeroklub Częstochowski ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
32. Aeroklub Słupski ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;
33. Aeroklub Warszawski ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
34. Aeroklub Stalowowolski Lotnisko Turbia, 39-430 Zbydniów;
35. Aeroklub Wrocławski Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław 49;
36. Ventum Air ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
37. Aeroklub Podhalański Łososina Dolna – Lotnisko, 33-314 Łososina Dolna;
38. Royal-Star Aero ul. Kosmonautów – Lotnisko, 39-300 Mielec;
39. AIR RES AVIATION Sp. z o.o. Lotnisko Rzeszów, 36-002 Jasionka;
40. Aeroklub Koniński ul. Golińska 16, 62-530 Kazimierz Biskupi;
41. Aeroklub Poznański Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
42. PZL Mielec ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
43. Aeroklub "Orląt" w Dęblinie ul. Dywizjonu 303/182, 08-521 Dęblin;
44. PP-AERO ul. Nastrojowa 16, 02-441 Warszawa;
45. Aeroklub Włocławski Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;
46. Smart Aero Service - Tomasz Malec ul. Wybraniecka 32, 25-128 Kielce;
47. Heli Invest Sp. z o.o. Services S.K.A. ul. Księżycowa 3/15, 01-934 Warszawa;
48. SALT AVIATION Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
49. RUNWAY ul. Gen. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
50. FDS OPS Sp. z o.o. ul. Radarowa 62 A, 02-137 Warszawa,
51. Aeroklub Kielecki ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
52. "Pyrlandia Boogie" Anna Beneturska Giebnia, 88-170 Pakość,
53. GoldWings Flight Academy Sp. z o.o. S.K.A. ul. Batystowa 4/1, 02-835 Warszawa;
54. Bartolini Air Sp. z o.o. ul. Tymienieckiego 22/24, 90-349 Łódź;
55. EADS PZL "Warszawa-Okęcie" S.A. ZUA Mielec skr. poczt. 51, 39-300 Mielec;
56. Aeroklub Gdański ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański;
57. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa ul. Pocztowa 54, 22-100 Chełm;
58. Aeroklub Warmińsko-Mazurski ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
59. PZL Świdnik S.A. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
60. Aeroklub Jeleniogórski ul. Łomnicka – Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
61. EUROLOT ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
62. Aeroklub Białostocki ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
63. Aeroklub Elbląski ul. Lotnicza 8 b, 82-300 Elbląg;
64. BIERNAT s.j. ul. Poznańska 3, 62-023 Gądk;
65. UNITEDSKY ul. Księżycowa 3, 01-934 Warszawa;
66. Aeroklub Świdnik ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;
67. Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego ROW ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;

68. Aeroklub Śląski w Katowicach Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
69. Aeroklub Radomski ul. Lotnicza 25, 26-660 Jedlińsk;
70. Aeroklub PLL LOT ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
71. Aeroklub Łódzki ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
72. Centralna Szkoła Szybowcowa AP ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno;
73. AP-AVIATION ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
74. SILVAIR Sp. z o.o. Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa;
75. Fly Polska Sp. z o.o. Jasionka – Lotnisko, 36-002 Jasionka;
76. AIRCOM Sp. z o.o. ul. Mokotowska 15 A lok. 4, 00-640 Warszawa;
77. AD ASTRA Executive Charter S.A. ul. Łopuszańska 32, 02-220 Warszawa;
78. Bartler - Usługi Lotnicze, Szczepan Bartler Al. Raclawickie 33/22, 20-049 Lublin;
79. ŻELAZNY 6 Wojciech Krupa Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
80. Aeroklub Nadwiślański Lotnisko Lisie Kąty, 86-302 Grudziądz;
81. Sky Share Sp. z o.o. - "AERO POZNAŃ" ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
82. TARGOR FLIGHT CLUB Antoniewo 13, 07-311 Wąsewo;
83. Adriana Aviation Sp. z o.o. Kosowizna, 86-253 Kijewo Królewskie;
84. Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków, 63-400 Ostrów Wielkopolski;
85. BPTLPiI ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów;
86. Aeroklub Ziemi Zamojskiej Lotnisko Mokre, 22-400 Zamość;
87. FLY SERVICE ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
88. Flyer Aviation ul. Instalatorów 9, 02-875 Warszawa;
89. Aeroklub Podkarpacki ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
90. Aeroklub Zagłębia Miedziowego ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
91. Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
92. Związek Regionalnych Portów Lotniczych; Al. Korfanteo 38, 40-161 Katowice;
93. Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.; ul. 17 Stycznia 39/121, 00-906 Warszawa;
94. Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
95. Związek Zawodowy Pilotów Liniowych; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
96. Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.; ul.17 Stycznia 39/202, 00-906 Warszawa;
97. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
98. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/4, 00-924 Warszawa;
99. Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
100. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
101. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;

102. Business Centre Club - Związek Pracodawców Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136  
Warszawa;

103. Związek Rzemiosła Polskiego skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

### **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.

Projektowane rozporządzenie nie powinno wpłynąć na zwiększenie obciążeń administracyjnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

### **4. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:**

Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw lotniczych: produkcyjnych i szkolących. Nowe wymagania wspólnotowe ujęte w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wprowadzają m.in. nowe kategorie licencji pilota rekreacyjnego (LAPL): samolotowego, śmigłowcowego, szybowcowego oraz balonowego, co może wydajnie przyczynić się do powstania nowych organizacji szkoleniowych w ww. zakresie.

### **5. Wpływ na rynek pracy:**

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

W porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów, wszystkie licencje będą wydawane bezterminowo, co praktycznie eliminuje dotychczas ponoszone przez personel lotniczy koszty związane z przedłużaniem ważności tych dokumentów.

Koszty związane z utrzymywaniem ważności uprawnień ponoszone przez ww. nie ulegną większym zmianom i pozostaną na dotychczasowym poziomie.

Wymagania wstępne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencje pozostały niezmiennie (wiek, wykształcenie). Projekt rozporządzenia nie reguluje kwestii zdrowotnych.

Zakres wiedzy, umiejętności i praktyki, w przypadku poszczególnych licencji określonych w § 4 ust. 1 pkt 2 i 3 projektu rozporządzenia został zweryfikowany przez projektodawcę i ujednolicony, zgodnie z sugestiami i postulatami środowiska lotniczego mając na uwadze w pierwszej kolejności gwarancje zachowania bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. W porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów ww. zakresu uległy nieznacznym

modyfikacjom.

W procesie szkolenia do uzyskania licencji oraz uprawnień do nich wpisywanych przewidziano mechanizmy uznawania wcześniej nabytej wiedzy i umiejętności, co znacznie ułatwi dostęp do zawodów objętych projektowanym rozporządzeniem.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że projektowane rozporządzenie nie wpływa negatywnie na dostępność do zawodów objętych tym rozporządzeniem, a w niektórych przypadkach jest mniej restrykcyjne od dotychczas obowiązujących przepisów.

## **6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny:**

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



**SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW LICENCJI  
RODZAJE UPRAWNIENÍ LOTNICZYCH WPISYWANYCH DO LICENCJI ORAZ  
WYMAGANIA DOTYCZĄCE ICH WYDAWANIA, PRZEDŁUŻANIA I WZNAWIANIA  
WAŻNOŚCI UPRAWNIENÍ LOTNICZYCH**

**Rozdział 1**

**Określenia i przepisy wspólne**

**1.1. Określenia i skróty**

W niniejszym załączniku mają zastosowanie następujące określenia i skróty zamieszczone w porządku alfabetycznym wraz z definicją albo opisem znaczenia:

- 1.1.1 **Dowódca (pierwszy pilot).** Pilot wyznaczony do pełnienia czynności dowódcy statku powietrznego.
- 1.1.2 **Drugi pilot.** Pilot wchodzący w skład załogi wieloosobowej statku powietrznego, niebędący jego dowódcą.
- 1.1.3 **Egzamin praktyczny.** Sprawdzenie umiejętności praktycznych, wymaganych na wydanie albo ponowne wydanie licencji, albo wydanie uprawnienia lotniczego, połączone ze sprawdzeniem wiadomości, wymaganych na to uprawnienie, w zakresie, jaki egzaminator uzna za niezbędny, kierując się wymaganiami przepisów i programów szkolenia.
- 1.1.4 **ICAO.** Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego - International Civil Aviation Organisation.
- 1.1.5 **IFR.** Przepisy dla lotów według wskazań przyrządów - Instrument Flight Rules.
- 1.1.6 **Instruktor szkolenia praktycznego.** Członek personelu lotniczego posiadający wpisane do licencji ważne uprawnienie instruktora, mechanik poświadczenia obsługi upoważniony do prowadzenia szkolenia kandydatów na mechaników poświadczenia obsługi i mechaników poświadczenia obsługi.
- 1.1.7 **Instruktor szkolenia teoretycznego.** Osoba upoważniona do prowadzenia szkolenia teoretycznego w ośrodku szkolenia lotniczego albo w certyfikowanej organizacji szkolenia lotniczego.
- 1.1.8 **Instruktor wiatrakowcowy.** Pilot wiatrakowcowy, który posiada w swej licencji wpisane ważne uprawnienie instruktora.
- 1.1.9 **Kategoria statku powietrznego.** Rodzaj statków powietrznych o wspólnych cechach podstawowych, istotnie odróżniających go od innych rodzajów statków powietrznych.
- 1.1.10 **Lot AGRO.** Lot VFR wykonywany na wysokości mniejszej niż określona przez przepisy dla lotów VFR, podczas którego ze statku powietrznego rozprzestrzeniane są substancje działające chemicznie lub biologicznie na biosferę ziemi lub wody. Do lotu AGRO zalicza się również dołot z miejsca załadowania statku powietrznego do miejsca operacji, niezbędne manewry wyprowadzania statku powietrznego na kierunki nalotów, podczas których jest rozprzestrzeniana substancja, i dołot do miejsca powtórnego załadunku lub postoju statku powietrznego.
- 1.1.11 **Lot przeciwpożarowy gaśniczy.** Lot, w którym ze statku powietrznego są rozprzestrzeniane substancje gaśnicze.
- 1.1.12 **Lot VFR.** Lot wykonywany według przepisów dla lotów z widzialnością.
- 1.1.13 **Oblot.** Pierwszy albo pierwszy i kilka następnych lotów prototypu, objętych programem

- oblotu - częścią programu prób.
- 1.1.14 **Obsługa naziemna (statku powietrznego).** Obsługa statku powietrznego, wykonywana przez załogę statku powietrznego lub pod jej nadzorem na ziemi, inna niż obsługa techniczna.
  - 1.1.15 **Obsługa techniczna (statku powietrznego).** Obsługa statku powietrznego i jego zespołów, której czynności, metody oraz terminy albo okoliczności wykonania określone są w instrukcji obsługi technicznej statku i jego zespołów lub w dokumentach uzupełniających. Obsługa techniczna jest wykonywana przez lub pod nadzorem uprawnionego mechanika poświadczenia obsługi i przez niego poświadczana.
  - 1.1.16 **Part 66.** Załącznik III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 66, licencjonowany personel obsługi technicznej statków powietrznych.
  - 1.1.17 **Part 145.** Załącznik II do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 145, zatwierdzone organizacje obsługi technicznej statków powietrznych.
  - 1.1.18 **Part 147.** Załącznik IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 147, zatwierdzone organizacje szkolenia i egzaminowania personelu obsługi statków powietrznych.
  - 1.1.19 **Pilot.** Osoba posiadająca licencję pilota.
  - 1.1.20 **Pilot doświadczalny.** Pilot, do którego licencji wpisane jest uprawnienie pilota doświadczalnego.
  - 1.1.21 **Pilotowanie.** Zespół czynności pilota albo ucznia-pilota, polegających na wykonywaniu manewrów statku powietrznego przy użyciu sterownic, znajdujących się w kabinie załogi. W pilotowaniu może uczestniczyć mechanik pokładowy, w zakresie określonym w instrukcji użytkowania statku powietrznego i decyzjami dowódcy statku powietrznego.
  - 1.1.22 **Prototyp statku powietrznego.** Pierwszy albo kilka pierwszych statków powietrznych nowego typu przeznaczonych do prób naziemnych lub w locie.
  - 1.1.23 **Przełot.** Lot, który przebiega w części poza przestrzeniami powietrznymi, w których odbywa się ruch nadlotniskowy lub jest związany z lądowaniem w innym miejscu, tj. na innym lotnisku albo lądowisku, niż wykonano start do tego lotu. Przełot może być również wykonany z lądowaniem w miejscu, w którym odbył się start - Cross country flight.
  - 1.1.24 **Radionawigacja.** Prowadzenie nawigacji z wykorzystaniem sygnałów radiowych.
  - 1.1.25 **Ruch lotniczy kontrolowany.** Ruch lotniczy, wobec którego zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego.
  - 1.1.26 **Ruch lotniczy niekontrolowany.** Ruch lotniczy, wobec którego nie jest zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego.
  - 1.1.27 **Samolot.** Statek powietrzny, cięższy od powietrza, napędzany silnikiem albo silnikami, uzyskujący siłę nośną, niezbędną do utrzymania się w powietrzu na skutek zjawisk aerodynamicznych, występujących podczas lotu na jego powierzchniach stanowiących nieruchome elementy jego konstrukcji.
  - 1.1.28 **Sprawdzian umiejętności.** Sprawdzenie umiejętności praktycznych, wymaganych do przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego, połączone ze sprawdzeniem wiadomości, wymaganych na to uprawnienie, w zakresie, jaki dokonujący sprawdzenia uzna za właściwy.
  - 1.1.29 **Statek powietrzny z załogą jednoosobową.** Statek powietrzny dopuszczony zgodnie z jego certyfikatem typu lub innym równoważnym dokumentem do użytkowania z minimalną załogą składającą się z jednego pilota.
  - 1.1.30 **Statek powietrzny z załogą wieloosobową.** Statek powietrzny dopuszczony zgodnie z jego certyfikatem typu lub innym równoważnym dokumentem do użytkowania z minimalną załogą składającą się co najmniej z dwu pilotów.
  - 1.1.31 **Symulator lotu.** Replika w pełnej skali danego typu lub wyrobu, modelu i egzemplarza kabiny załogi lub pokładu samolotu, włączając w to pełne wyposażenie i programy komputerowe, posiadająca system wizualizacji, zapewniający obraz otoczenia widzianego z kabiny załogi lub pokładu samolotu, a także system kinematyczny, generujący ruch kabiny pilota. Jakość działania systemu powinna być zgodna z minimalnymi standardami dla Kwalifikacji symulatorów.
  - 1.1.32 **Szkolenie praktyczne.** Szkolenie, którego celem jest nabycie umiejętności lotniczych

praktycznego wykonywania czynności lotniczych, wraz z niezbędną wiedzą stosowaną o zasadach ich wykonywania.

- 1.1.33 **Szkolenie praktyczne naziemne.** Szkolenie praktyczne ucznia-pilota, ucznia-skoczek spadochronowego, pilota albo skoczek spadochronowego prowadzone na ziemi.
- 1.1.34 **Szkolenie praktyczne w locie.** Szkolenie praktyczne ucznia-pilota albo pilota na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu.
- 1.1.35 **Szkolenie symulatorowe.** Szkolenie praktyczne na symulatorze albo innym urządzeniu treningowym.
- 1.1.36 **Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie, którego celem jest nabycie wiadomości lotniczych.
- 1.1.37 **Typ statku powietrznego.** Wszystkie statki powietrzne zbudowane według tego samego, podstawowego projektu łącznie z jego wszystkimi modyfikacjami, z wyjątkiem takich modyfikacji, które powodują zmianę właściwości pilotażowych, składu załogi, charakterystyk lotu.
- 1.1.38 **Uczeń-pilot.** Osoba odbywająca szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadająca licencji pilota.
- 1.1.39 **Ukończenie szkolenia (teoretycznego lub praktycznego).** Spełnienie przez uczestnika wymagań programu szkolenia, dotyczących udziału w zajęciach szkoleniowych, przy ewentualnym uwzględnieniu ustalonego dla niego indywidualnego toku szkolenia.
- 1.1.40 **Urządzenie treningowe.** Urządzenie symulujące częściowo środowisko kabiny lub pokład statku powietrznego i jego właściwości oraz przebieg lotu, przeznaczone do szkolenia załóg statków powietrznych.
- 1.1.41 **Uprawnienie lotnicze.** Wpis do licencji określający przywileje posiadacza licencji w odniesieniu w szczególności do klasy statku powietrznego, typu statku powietrznego lub warunków lotu;
- 1.1.42 **Uprawienie wynikające z licencji.** Całokształt i zakres uprawnień członka personelu lotniczego do wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go licencja i wpisane do niej ważne uprawnienia lotnicze, przy uwzględnieniu wpisanych do niej ograniczeń.
- 1.1.43 **VFR.** Przepisy dla lotów z widzialnością - Visual Flight Rules.
- 1.1.44 **VMC.** Warunki meteorologiczne dla lotów z widzialnością - Visual Meteorological Flight Conditions.
- 1.1.45 **Wiatrakowiec.** Statek powietrzny cięższy od powietrza, napędzany silnikiem albo silnikami, uzyskujący siłę nośną, niezbędną do utrzymania się w powietrzu na skutek zjawisk aerodynamicznych występujących podczas lotu na jego nienapędzanych (z wyjątkiem początku rozruchu) wirnikach.
- 1.1.46 **Zaliczenie szkolenia (teoretycznego lub praktycznego).** Zdanie z wynikiem pozytywnym przez uczestnika szkolenia wszystkich wymaganych przez program lub instrukcje szkolenia egzaminów etapowych i końcowych, przy ewentualnym uwzględnieniu udzielonych mu zwolnień z tych egzaminów z tytułu uznania posiadania przez niego wiadomości lub umiejętności.
- 1.1.47 **Załoga jednoosobowa.** Załoga, w której składzie jest jeden pilot.
- 1.1.48 **Załoga wieloosobowa.** Załoga, w której składzie jest co najmniej dwóch pilotów.

## **1.2. Przepisy dotyczące spełniania wymagań międzynarodowych i krajowych przez licencje lotnicze i uprawnienia lotnicze do nich wpisywane**

### **1.2.1. Ogólne wymagania, którym mogą odpowiadać licencje i uprawnienia do nich wpisywane, zwane dalej uprawnieniami lotniczymi**

1.2.1.1. Licencje i uprawnienia lotnicze muszą odpowiadać polskim przepisom licencjonowania, wynikającym z ustawy oraz wydanego na jej podstawie art. 104 ust. 1 rozporządzenia.

1.2.1.2. Licencje i uprawnienia lotnicze, które odpowiadają nie tylko polskim przepisom licencjonowania, ale również wymaganiom międzynarodowym, oznaczane są przez umieszczenie na

druku licencji informacji określającej spełnienie wymagań:

- 1) **Part 66** - jeżeli licencja lub uprawnienie odpowiada wymaganiom określonym w rozporządzeniu nr 2042/2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania (Dz. Urz. WEL 315 z 28.11.2003, Dz Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541)
- 2) **ICAO** - jeżeli licencja lub uprawnienie odpowiada wymaganiom określonym w Załączniku 1.

**1.2.1.3.** Licencja lub uprawnienie lotnicze, wydane zgodnie z polskimi przepisami licencjonowania, mogą nie spełniać wymagań międzynarodowych w przypadku gdy do licencji zostały wpisane ograniczenia nieprzewidziane w wymaganiach międzynarodowych, powodujące niespełnienie tych wymagań.

## **Rozdział 2**

### **Szczegółowe wymagania dla licencji pilota wiatrakowcowego PPL(AG) i licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego CPL(AG) dotyczące zakresu szkolenia lotniczego i wymaganej praktyki**

#### **2.1. Wymagania dotyczące poszczególnych licencji**

##### **2.1.1. Licencja pilota wiatrakowcowego PPL(AG) i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane**

**2.1.1.1. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami.

**2.1.1.2. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: podstawy międzynarodowego i polskiego prawa lotniczego, przepisy licencjonowania odnoszące się do licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego i uprawnień, które mogą zostać do niej wpisane, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego;
- 2) wiedza ogólna o wiatrakowcu: konstrukcja i funkcjonowanie płatowca, zespołów napędowych tłokowego i turbinowego, piasty wirnika, systemów i przyrządów pokładowych oraz ocena zdatności do lotu;
- 3) osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, osiągi przy starcie i lądowaniu, podczas lotu poziomego, wznoszącego i ze zniżaniem, operacyjny plan lotu i plan lotu na potrzeby ruchu lotniczego;
- 4) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych, zagrażających bezpieczeństwu lotu, organizacja osłony meteorologicznej lotnictwa, informacje meteorologiczne na potrzeby lotnictwa, ich pozyskiwanie, interpretacja i wykorzystywanie, klimatologia i jej wykorzystanie na potrzeby lotnictwa;
- 6) nawigacja: kula ziemiska i jej odwzorowania na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas - średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, czas wschodu i zachodu słońca, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, rodzaje i wykorzystanie pokładowych urządzeń radionawigacyjnych, nawigacja radarowa, transponder;
- 7) procedury operacyjne: przepisy międzynarodowe i krajowe o eksploatacji statków powietrznych, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury antyhałasowe, skutki naruszenia przepisów lotniczych;

- 8) zasady lotu: aerodynamika podstawowa, aerodynamika wirnika, kinematyka i mechanika jego ruchu, autorotacja, lot z prędkością postępową, mechanika podstawowych elementów lotu, sterowanie położeniem przestrzennym, stateczność, obciążenia konstrukcji w locie, wibracje i ich działanie na konstrukcję wiatrakowca, obciążenia konstrukcji w locie, mechanika ruchu wiatrakowca na ziemi i obciążenia jego konstrukcji, przy układach podwozia z kołem przednim i ogonowym, specyficzne zagrożenia lotu wiatrakowca;
- 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim lub angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywanie i prowadzenie łączności, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, postępowania w przypadku utraty łączności;
- 10) ogólne bezpieczeństwo lotów: wiatrakowiec - zasady bezpiecznego zachowania na pokładzie, wykorzystanie wyposażenia bezpieczeństwa, wyposażenia ratowniczego wiatrakowca oraz osobiste załogi i pasażerów - zasady jego użycia, zagrożenia bezpieczeństwa ze strony wiatrakowca i jego ładunku, zagrożenia zewnętrzne ze strony innych statków powietrznych, warunków pogodowych, stanu nawierzchni lotniska, operacje przymusowych lądowań.

**2.1.1.3. Szkolenie praktyczne.** Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdatności i obsługi naziemnej wiatrakowca;
- 2) procedur lotów w przestrzeni powietrznej przylotniskowej, środków ostrożności i procedur antykolizyjnych;
- 3) pilotowania wiatrakowca według zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością, podczas wykonywania wszystkich manewrów normalnych, charakterystycznych dla wiatrakowca;
- 4) kołowania, startu i lądowania przy wietrze o kierunku i prędkości akceptowanej instrukcją użytkownika wiatrakowca w locie;
- 5) operacji połączonej ze startem i lądowaniem na lądowiskach;
- 6) operacji awaryjnych, łącznie z symulowaniem awarii zespołu napędowego oraz przymusowego i zapobiegawczego lądowania, niesprawności wyposażenia i pożaru w locie;
- 7) przelotów VFR w oparciu o zewnętrzne punkty orientacyjne, nawigowania zliczeniowego i radionawigacji;
- 8) symulacji lądowań przymusowych, symulacji nieprawidłowego działania wyposażenia wiatrakowca i procedur awaryjnych w związku z niesprawnością silników, sterów, układów elektrycznych i hydraulicznych;
- 9) przylotów do i odlotów z lotnisk kontrolowanych, przelotów VFR w ruchu lotniczym kontrolowanym;
- 10) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim lub angielskim w lotach VFR, w ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym.

**2.1.1.4. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego wykonał co najmniej 40 godzin lotu na wiatrakowcu, w tym:

- 1) co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego;
- 2) co najmniej 5 godzin przelotu samodzielnego, włączając w to przelot na odległość nie mniejszą niż 185 km (100 NM), podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwu różnych lotniskach; te 5 godzin przelotu samodzielnego mogą mieścić się w ogólnym czasie lotów samodzielnymi, wymienionym w pkt 1.

2.6.1.4.1. Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego, śmigłowcowego, szybowcowego albo posiadaczem świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego o cechach samolotu albo śmigłowca, albo wiatrakowca, wówczas określony w ust. 2.1.1.4 czas 40 godzin lotu może być zmniejszony o czas lotu wynoszący 30 % czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy jednego ze statków powietrznych, wyżej wymienionych, jednak nie więcej niż o 20 godzin pod

warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierdzonego dla tego rodzaju kandydatów.

**2.1.1.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego wpisuje się uprawnienia na typ wiatrakowca oraz może być wpisane uprawnienie do lotów nocnych VFR.

**2.1.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego wiatrakowca używanego nieodpłatnie, pod warunkiem posiadania ważnego uprawnienia na typ wiatrakowca.

**2.1.2. Licencja pilota wiatrakowcowego zawodowego CPL(AG) i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane**

**2.1.2.1. Wymagania wstępne.** Kandydat przystępujący do szkolenia na licencję pilota wiatrakowcowego zawodowego powinien wykazać, że wykonał co najmniej 150 godzin lotu na wiatrakowcu, w tym co najmniej:

- 1) 50 godzin jako pilot dowódca wiatrakowca;
- 2) 10 godzin przelotu jako pilot dowódca wiatrakowca;
- 3) co najmniej 10 godzin lotu na dwusterze według wskazań przyrządów;
- 4) 10 godzin lotu w nocy, w tym nie mniej niż:
  - a) 5 godzin lotów szkoleniowych na dwusterze, w tym co najmniej 3 godziny przelotu,
  - b) 5 godzin lotów szkoleniowych samodzielnych, w tym co najmniej 3 godziny przelotu w nocy i 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem.

**2.1.2.1.1.** W celu spełnienia wymogu wykonania 150 godzin lotu na wiatrakowcu, wymienionego w ust. 2.1.2.1, kandydat może zaliczyć:

- 1) 100 godzin lotu na śmigłowcach, wykonane przez posiadacza licencji pilota śmigłowcowego zawodowego lub liniowego albo 50 godzin lotu na samolotach, wykonane przez posiadacza licencji pilota samolotowego zawodowego lub liniowego;
- 2) 50 godzin lotu na śmigłowcach, wykonane przez posiadacza licencji pilota śmigłowcowego turystycznego albo 20 godzin lotu na samolotach, wykonane przez posiadacza licencji pilota samolotowego turystycznego;
- 3) 10 godzin lotu na motoszybowcach turystycznych albo na szybowcach.

**2.1.2.2. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami.

**2.1.2.3. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: podstawy międzynarodowego i polskiego prawa lotniczego, przepisy licencjonowania odnoszące się do licencji pilotów wiatrakowcowych i uprawnień, które mogą zostać do nich wpisane, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego oraz współdziałanie z nimi;
- 2) wiedza ogólna o wiatrakowcu: konstrukcja i funkcjonowanie płatowca, zespołów napędowych tłokowego i turbinowego, piasty wirnika, systemów i przyrządów pokładowych oraz ocena zdolności do lotu;
- 3) osiągi i planowanie lotu: wpływ masy i wyważenia na osiągi i właściwości pilotażowe, określanie i praktyczne wykorzystanie danych o osiągnięciach podczas wszystkich faz lotu, opracowanie operacyjnego planu lotu i planu lotu na potrzeby ruchu lotniczego;
- 4) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych,

- zagrożających bezpieczeństwu lotu, organizacja osłony meteorologicznej lotnictwa, informacje meteorologiczne na potrzeby lotnictwa, ich pozyskiwanie, interpretacja i wykorzystywanie; klimatologia i jej wykorzystanie na potrzeby lotnictwa;
- 6) nawigacja: kula ziemiska i jej odwzorowania na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas - średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, czas wschodu i zachodu słońca, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, rodzaje i wykorzystanie pokładowych urządzeń radionawigacyjnych, nawigacja radarowa, transponder, metody nawigowania stosowane w profesjonalnych operacjach lotniczych;
  - 7) procedury operacyjne: korzystanie z dokumentacji operacyjnej i nawigacyjnej, przepisy międzynarodowe i krajowe o eksploatacji statków powietrznych, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury antyhałasowe, procedury operacyjne stosowane podczas przewozu ładunków niebezpiecznych, rodzaje ładunków niebezpiecznych, wymagania i praktyki dotyczące informowania pasażerów o zasadach bezpieczeństwa, łącznie z zapewnianiem obserwacji zachowania pasażerów podczas wchodzenia i wychodzenia oraz na pokładzie, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
  - 8) zasady lotu: aerodynamika podstawowa, aerodynamika wirnika, kinematyka i mechanika jego ruchu, autorotacja, lot z prędkością postępową, mechanika podstawowych elementów lotu, sterowanie położeniem przestrzennym, stateczność, obciążenia konstrukcji w locie, wibracje oraz ich wpływ na konstrukcję wiatrakowca, obciążenia konstrukcji w locie, mechanika ruchu wiatrakowca na ziemi i obciążenia jego konstrukcji, przy układach podwozia z kołem przednim i ogonowym, specyficzne zagrożenia lotu wiatrakowca;
  - 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim lub angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywanie i prowadzenie łączności podczas lotu we wszystkich klasach przestrzeni powietrznej, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, procedury postępowania w przypadku utraty łączności.

**2.1.2.4. Szkolenie praktyczne.** Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdadności i obsługi naziemnej wiatrakowca;
- 2) wykonania procedur lotów w przestrzeni powietrznej przylotniskowej, zachowania środków ostrożności i procedur antykolizyjnych;
- 3) pilotowania wiatrakowca według zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością, podczas wykonywania wszystkich manewrów normalnych, charakterystycznych dla wiatrakowca;
- 4) wykonania: startów i lądowań przy wietrze o kierunku i prędkości akceptowanej przez instrukcję użytkownika śmigłowca w locie, operacji połączonych ze startem i lądowaniem na lądowiskach, stromego podejścia do lądowania;
- 5) wykonania symulowanych lądowań przymusowych, postępowania w sytuacji symulowanej niesprawności wyposażenia wiatrakowca i niesprawności silników, sterów, układów elektrycznych i hydraulicznych;
- 6) wykonania lotu wyłącznie według wskazań przyrządów, bez widoczności, obejmujące:
  - a) normalne manewry pilotażowe przy normalnym i ograniczonym zestawie przyrządów,
  - b) wyprowadzanie z nienormalnych położeń, także przy ograniczonym zestawie przyrządów,
  - c) nawigowanie z wykorzystaniem radionawigacji;
- 7) wykonania przelotu VFR w oparciu o zewnętrzne punkty orientacyjne, nawigowanie zliczeniowe i radionawigację;
- 8) wykonania przylotu do lotniska i odlotu z lotniska kontrolowanego, przelotu VFR w ruchu lotniczym kontrolowanym;

- 9) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim lub angielskim w lotach VFR, w ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym;
- 10) wykonywania lotów nocnych VFR.

**2.1.2.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych dla tych uprawnień, mogą być wpisane uprawnienia, o których mowa w pkt 2.1.1.5. oraz uprawnienie:

- 1) instruktora wiatrakowcowego:
  - a) ograniczone klasy 2,
  - b) klasy 1.
- 2) pilota doświadczalnego klasy 3, 2 lub 1;
- 3) do lotów według przepisów według wskazań przyrządów - IR.

**2.1.2.6. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego jest uprawniony do:

- 1) korzystania z wszystkich uprawnień, wynikających z licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego;
- 2) wykonywania za wynagrodzeniem czynności pilota dowódcy i drugiego pilota na wszystkich wiatrakowcach zgodnie z ważnymi posiadanymi uprawnieniami.
- 3) wykonywania czynności lotniczych wynikających z ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do jego licencji.

## **2.2. Wymagania dotyczące szkolenia i praktyki na wydawanie uprawnień lotniczych dotyczących typu wiatrakowca oraz ich ważność**

### **2.2.1. Typ wiatrakowca jednosilnikowego z załogą jednoosobową**

Szkolenie do licencji pilota na danym typie może być zaliczone jako szkolenie na ten typ, jeżeli obejmowało nauczanie wszystkich procedur normalnych i awaryjnych, zgodnie z instrukcją użytkownika w locie tego typu wiatrakowca.

Szkolenie posiadacza licencji pilota wiatrakowcowego do uprawnienia na dany typ wiatrakowca musi być przeprowadzone zgodnie z programem szkolenia na ten typ, obejmującym wszystkie procedury normalne i awaryjne, zgodnie z instrukcją użytkownika w locie tego typu wiatrakowca w czasie lotów szkoleniowych dwusterowych i samodzielnych w liczbie i czasie lotów przewidzianych w programie dostosowanym do właściwości danego typu.

### **2.2.2. Typ wiatrakowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową**

Szkolenie do licencji pilota na danym typie może być zaliczone jako szkolenie na ten typ, jeżeli obejmowało nauczanie wszystkich procedur normalnych i awaryjnych, zgodnie z instrukcją użytkownika w locie tego typu wiatrakowca, łącznie z procedurami lotu z jednym silnikiem niepracującym.

Szkolenie posiadacza licencji pilota wiatrakowcowego do uprawnienia na dany typ wiatrakowca musi być przeprowadzone zgodnie z programem szkolenia na ten typ, obejmującym wszystkie procedury normalne i awaryjne, łącznie z procedurami lotu z jednym silnikiem niepracującym, zgodnie z instrukcją użytkownika w locie tego typu wiatrakowca w czasie lotów szkoleniowych dwusterowych i samodzielnych w liczbie i czasie lotów przewidzianych w programie dostosowanym do właściwości danego typu.

### **2.2.3. Typ wiatrakowca z załogą wieloosobową**

Kandydat do uprawnienia musi posiadać licencję pilota wiatrakowcowego oraz co najmniej 100 godzin wylatanych w charakterze dowódcy wiatrakowca.

Szkolenie musi obejmować:

- 1) szkolenie teoretyczne w zakresie wymaganym do licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego;
- 2) szkolenie praktyczne według programu określającego minimalne wymagane liczby lotów i



minimalny czas lotów szkoleniowych, z uwzględnieniem wyjściowej praktyki lotniczej kandydata, właściwości wiatrakowca, rodzaju jego napędu i wyposażenia.

**2.2.3.1. Ograniczenie uprawnienia na typ wiatrakowca z załogą wieloosobową do wykonywania wyłącznie czynności drugiego pilota może być wpisane do licencji, jeżeli:**

- 1) szkolenie do tego uprawnienia było prowadzone tylko do wykonywania czynności drugiego pilota, co jest stwierdzone w świadectwie szkolenia, lub egzamin praktyczny był przeprowadzony tylko w tym zakresie;
- 2) taki wniosek postawił egzaminator, po przyjęciu egzaminu praktycznego na to uprawnienie.

**2.2.4. Ważność uprawnienia na typ wiatrakowca wynosi 12 miesięcy.**

### **2.3 Uprawnienie do wykonywania lotów w nocy**

**2.3.1. Wymagania wstępne.** Do szkolenia może być dopuszczony kandydat, który:

- 1) posiada co najmniej licencję pilota wiatrakowcowego ,
- 2) posiada kwalifikacje do lotów na typie wiatrakowca, na którym ma być szkolony w nocy oraz wylatane na nim co najmniej 10 godzin w charakterze dowódcy.

**2.3.2. Szkolenie teoretyczne i praktyczne.**

**2.3.3. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne musi być przeprowadzone przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego i powinno obejmować:

- 1) odmiennosć warunków widzialności obiektów orientacyjnych w nocy, odmiennosć sytuacji świetlnej i dziennej konfiguracji obiektów, orientacja usytuowania lotniska wobec punktów świetlnych, identyfikacja osiedli, dróg, torów i położenia oraz oświetlenia lotniska zapasowego;
- 2) konieczność adaptacji wzroku i oszczędnego używania oświetlenia kabiny lub latarki ręcznej,
- 3) rozmieszczenie świateł startowych, oznakowanie przeszkód i dróg kołowania, kołowanie, w nocy, trudności w ocenie prędkości ruchu po ziemi;
- 4) technika startu i lądowania przy pełnych i ograniczonych światłach, lądowanie przy użyciu reflektora pokładowego i oświetleniu raketami;
- 5) trudności w ocenie położenia samolotu wg horyzontu, horyzonty pozorne (linie świetlne, chmury, zaufanie do przyrządów pokładowych);
- 6) zachowanie i orientacja w strefie, korzystanie z busoli, korkociąg (ocena kierunku wyprowadzenia);
- 7) postępowanie w sytuacjach awaryjnych, utrata orientacji przestrzennej, awaria instalacji oświetlenia lotniska, awaria pokładowej instalacji elektrycznej lub radiowej, pogarszanie się warunków meteorologicznych, mgła przyziemna, przymusowe lądowanie w nocy na lotnisku.

**2.3.4. Szkolenie praktyczne.** Kandydat musi wykonać na wiatrakowcu:

- a) co najmniej 5 godzin lotów ogółem, w tym co najmniej 3 godziny lotów szkolnych na dwusterze, w tym co najmniej 1 godzina przelotu nawigacyjnego;
- b) co najmniej 2 godziny lotu jako dowódca, w tym co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem.

**2.3.5. Kwalifikacje do wykonywania lotów w nocy.** Kwalifikacje do wykonywania lotów w nocy uzyskuje się poprzez dokonanie odpowiedniego wpisu w licencji wiatrakowcowej na podstawie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w pkt 2.3.3. i 2.3.4. wydanego przez certyfikowany ośrodek szkolenia lotniczego.

**2.3.6. Ważność uprawnienia.** Uprawnienie do wykonywania lotów w nocy jest uprawnieniem bezterminowym.

### **2.4. Uprawnienie do lotów według przepisów według wskazań przyrządów – IR**

**2.4.1. Wymagania wstępne.** Kandydat musi spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać licencję:
  - a) pilota wiatrakowcowego z uprawnieniem do lotów w nocy i ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, wymagane na licencję pilota zawodowego albo na licencję pilota turystycznego, zawierające informację o braku przeciwwskazań do wykonywania lotów według wskazań przyrządów oraz co najmniej 100 godzin lotów wykonanych w charakterze dowódcy wiatrakowca,
  - b) pilota zawodowego wiatrakowcowego;
- 2) wykazać się znajomością języka angielskiego zgodnie z wymaganiami określonymi w Załączniku I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

**2.4.2. Szkolenie.** Kandydat musi ukończyć i zaliczyć szkolenie lotnicze teoretyczne i praktyczne, potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami w ośrodku szkolenia lotniczego. Szkolenie to może być prowadzone równoległe ze szkoleniem do licencji pilota zawodowego albo ze szkoleniem na typ wiatrakowca.

**2.4.2.1. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) ogólna wiedza o wiatrakowcu;
- 3) osiągi i planowanie lotu;
- 4) człowiek - możliwości i ograniczenia;
- 5) meteorologia;
- 6) nawigacja;
- 7) procedury operacyjne;
- 8) łączność radiowa.

**2.4.2.2. Szkolenie praktyczne.** Szkolenie praktyczne może być prowadzone na:

- 1) jednosilnikowych wiatrakowcach i musi obejmować co najmniej 50 godzin lotu wg wskazań przyrządów na wiatrakowcach, z których 25 godzin może być wykonane na odpowiednim urządzeniu treningowym, zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia;
- 2) wielosilnikowych wiatrakowcach i musi obejmować co najmniej 55 godzin lotu wg wskazań przyrządów na wiatrakowcach, w tym nie mniej niż 15 godzin na wiatrakowcu wielosilnikowym, z których do 30 godzin może być wykonane na odpowiednim urządzeniu treningowym, a jeżeli kandydat posiada uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów IFR na wiatrakowce jednosilnikowe, szkolenie może obejmować nie mniej niż 5 godzin lotu na wiatrakowcu wielosilnikowym, z czego nie więcej niż 3 godziny na odpowiednim urządzeniu treningowym, zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia.

**2.4.2.2.1. Zakres szkolenia praktycznego.** Szkolenie praktyczne obejmuje nauczanie następujących umiejętności:

- 1) przygotowanie do lotu: analiza informacji meteorologicznych, ocena możliwości wykonania lotu, uwzględniająca istniejący i przewidywany stan pogody oraz wyposażenie statku powietrznego, jego osiągi i ograniczenia, minimalne warunki atmosferyczne załogi, planowanie lotu operacyjne i nawigacyjne, ocena zdolności statku powietrznego do lotu IFR;
- 2) pilotaż i nawigowanie w locie wg wskazań przyrządów bez widoczności zewnętrznej obejmujący wykonanie procedur normalnych i awaryjnych, właściwych dla typu statku powietrznego, który został użyty do szkolenia;
- 3) wykonanie lotu według wskazań przyrządów - IFR w dzień i w nocy, obejmujące wszystkie fazy lotu IFR, przy wykorzystaniu systemów radionawigacji aktywnej i radarowej, oraz kołowanie statku powietrznego;

- 4) wykonanie procedur awaryjnych w lotach według wskazań przyrządów - IFR, w tym: procedury utraty łączności, lotu z ograniczonym zestawem przyrządów pokładowych, przymusowego zniżania lub lądowania na lotnisku zapasowym, procedury postępowania w sytuacji awaryjnej spowodowanej usterką zespołu napędowego statku wielosilnikowego, jeżeli uprawnienie ma jego dotyczyć;
- 5) współdziałanie z organami ruchu lotniczego, wykorzystanie służby informacji powietrznej, również jej stacji automatycznego rozgłaszania;
- 6) monitorowanie lotu i czynności załogi, szczególnie podczas przestawiania wysokościomierza oraz dostrajania urządzeń radiowych i programowania systemów kierowania lotem;
- 7) prowadzenie korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim lub angielskim zgodnie z wymaganiami stosowanej procedury i frazeologii.

**2.4.2.3.** Szkolenie w locie na wiatrakowcach może być prowadzone wyłącznie na dwusterze z instruktorem uprawnionym do prowadzenia szkolenia w lotach według wskazań przyrządów - IFR, na wiatrakowcu odpowiednio do rodzaju szkolenia.

**2.4.2.4.** Szkolenie może być skrócone o 5 godzin lotu na wiatrakowcach dla posiadacza licencji pilota zawodowego samolotowego albo śmigłowcowego z wpisanym uprawnieniem IR.

**2.4.3. Egzaminowanie.** Do uzyskania uprawnienia IR wymagane jest zaliczenie egzaminu państwowego teoretycznego i praktycznego w zakresie określonym w pkt 2.4.2.1. i 2.4.2.2.1.

**2.4.4. Ważność uprawnienia** lotniczego do lotów według wskazań przyrządów - IR wynosi 12 miesięcy i może być przedłużona na kolejne okresy, jeżeli jego posiadacz zaliczy z wynikiem pozytywnym egzamin z wiadomości i umiejętności przed egzaminatorem praktycznym.

## **2.5. Uprawnienia lotnicze instruktora pilota klasy 2**

### **2.5.1. Rodzaje uprawnień lotniczych instruktora, wpisywanych do licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego oraz wynikające z nich uprawnienia do prowadzenia szkolenia lotniczego**

**2.5.1.1. Wymagania wstępne.** Kandydat musi spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać licencję pilota zawodowego wiatrakowcowego;
- 2) posiadać nalot 200 godzin jako pilot dowódca na wiatrakowcu.

**2.5.1.2. Szkolenie teoretyczne kandydata na instruktora pilota** musi obejmować następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: przepisy dotyczące licencjonowania pilotów i skoczków spadochronowych w zakresie dotyczącym danego uprawnienia oraz kierowania lotami w ruchu lotniczym niekontrolowanym, jeżeli uprawnienie dotyczy szkolenia w tym rodzaju ruchu;
- 2) człowiek - możliwości i ograniczenia: zasady higieny lotniczej w szkoleniu lotniczym, rozpoznawanie osób będących pod wpływem środków ograniczających sprawność fizyczną lub psychiczną, procesy psychiczne, psychomotoryka, psychologiczne właściwości poszczególnych rodzajów lotów, psychologia przyswajania wiedzy i umiejętności, racjonalizacja procesu szkolenia lotniczego z punktu widzenia psychologii, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 3) pedagogika - podstawy: wychowanie, nauczanie, metody i ich dostosowanie do wieku i innych cech szkolących się, podstawowe zasady dydaktyki i ich zastosowanie w szkoleniu lotniczym, różnice w nauczaniu i uczeniu się wiadomości i umiejętności, rola i pozycja instruktora w szkoleniu lotniczym;
- 4) metodyka i organizacja szkolenia kandydatów na pilotów i pilotów oraz odpowiednio kandydatów na skoczków spadochronowych i skoczków spadochronowych: cykl szkolenia, szkolenie teoretyczne, czynności pilota wykonywane w locie i odpowiednio - skoczek spadochronowego, wykonywane

podczas skoku, szkolenie praktyczne na ziemi oraz w locie i podczas skoku spadochronowego, organizacja procesu szkolenia, bezpieczeństwo lotów i skoków szkoleniowych oraz przygotowanie do bezpiecznej samodzielnej praktyki lotniczej, kształtowanie postaw i dyscypliny lotniczej, szczególnie zasady metodyki szkolenia w zakresie dotyczącym rodzaju uprawnień instruktora, o które kandydat ubiega się;

- 5) pierwsza pomoc osobom z obrażeniami ciała i w nagłym rozstroju zdrowia;
- 6) zasady pilotażu albo odpowiednio, wykonywania skoku i wykonywania innych czynności pilota albo skoczka spadochronowego, dotyczące rodzajów lotów albo skoków, w których nauczanie jest objęte danym uprawnieniem instruktora;
- 7) organizacja lotów i skoków szkolnych w ruchu lotniczym niekontrolowanym i kierowanie nimi;
- 8) łączność w lotach VFR niekontrolowanych.

**2.5.1.2.1.** Szkolenie w przedmiocie wymienionym w ust. 2.5.1.2. pkt 6 musi mieć formę zajęć metodycznych prowadzonych przez uczestników szkolenia do uprawnień instruktora.

### **2.5.1.3. Zakres szkolenia praktycznego kandydata na instruktora**

**2.5.1.3.1.** Szkolenie praktyczne kandydata na instruktora musi być prowadzone w ośrodku szkolenia, który posiada ważny certyfikat na szkolenie lotnicze instruktorów. i obejmuje:

- 1) szkolenie w zakresie pilotowania statku powietrznego i wykonywania innych czynności lotniczych pilota z fotela instruktora oraz praktykę wymienioną w ust. 2.5.1.4.
- 2) szkolenie praktyczne w kierowaniu lotami w ruchu lotniczym niekontrolowanym, prowadzone w ośrodku szkolenia lotniczego, które nie obowiązuje w szkoleniu do uprawnień instruktora w lotach według wskazań przyrządów oraz do uprawnień instruktora dotyczącego typu statku powietrznego, na którym szkolenie nie może być prowadzone w ruchu lotniczym niekontrolowanym.

**2.5.1.4. Nadzorowana praktyka instruktorska.** Do przystąpienia do nadzorowanej praktyki instruktorskiej należy zaliczyć teoretyczne i praktyczne szkolenie lotnicze na to uprawnienie oraz państwowy egzamin teoretyczny i praktyczny.

**2.5.1.4.1.** Zakres nadzorowanej praktyki instruktorskiej. Kandydat musi pod nadzorem instruktora klasy 1 wyszkolić od podstaw co najmniej do pierwszego lotu samodzielnego 2 uczniów-pilotów.

**2.5.1.5.** Warunkiem uzyskania uprawnień instruktorskiego jest:

- 1) ukończenie w ośrodku szkolenia lotniczego wymagane programem szkolenie teoretyczne i praktyczne;
- 2) ukończyć i zaliczyć praktykę instruktorską wymaganą programem.

## **2.6. Uprawnienie instruktora wiatrakowcowego szkolenia ogólnego klasy 1**

- 1) Kandydat do wydania uprawnień, musi spełnić następujące wymagania:
  - a) wykonać co najmniej 100 godzin lotów instruktorskich z uczniami-pilotami i pilotami podczas szkolenia, z czego co najmniej 30 godzin w okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających wniosek o wydanie uprawnień;
  - b) prowadzić nadzór instruktorski nad lotami samodzielnymi szkoleniowymi uczniów-pilotów i pilotów szkolonych w ciągu co najmniej 15 dni, w tym co najmniej 5 dni w okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających wniosek o wydanie uprawnień;
  - c) uzyskać pozytywną rekomendację od instruktora nadzorującego przebieg praktyki;
- 2) Kandydat do wydania uprawnień musi zdać egzamin państwowy teoretyczny w zakresie wymaganym na uprawnienie instruktora, jeżeli w dniu złożenia wniosku upłynęło 5 lat od daty zaliczenia egzaminu teoretycznego na uprawnienie instruktora szkolenia ogólnego ograniczone klasy 2.

## **2.7 Uprawnienia instruktora wiatrakowcowego**

Do licencji pilota wiatrakowcowego lub zawodowego mogą być wpisane następujące uprawnienia instruktora:

- 1) szkolenia ogólnego ograniczone klasy 2 - uprawniające do prowadzenia szkolenia do:
  - licencji pilota wiatrakowcowego,
  - uprawnień lotniczych na typ wiatrakowca zastosowanego w szkoleniu, jeżeli posiada uprawnienie instruktora na ten typ,
  - uprawnień lotniczych, niewymagających odrębnego uprawnienia instruktora i uprawnień dodatkowych;z wyłączeniem prawa decydowania o pierwszym locie i pierwszym przelocie ucznia-pilota oraz przyjmowania egzaminów praktycznych na zaliczenie etapu i całości szkolenia do licencji pilota wiatrakowcowego;
- 2) szkolenia ogólnego klasy 1 - uprawniające do korzystania z wszystkich uprawnień przysługujących instruktorowi szkolenia klasy 2 oraz do:
  - szkolenia do licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego,
  - szkolenia do uprawnień lotniczych: na typ wiatrakowca zastosowanego w szkoleniu, jeżeli posiada uprawnienie instruktora na ten typ,
  - szkolenia do lotów nocnych,
  - szkolenia do instruktora szkolenia ogólnego klasy 2,
  - przyjmowania egzaminów na zaliczenie etapu i całości szkolenia do licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego i zawodowego,
  - szkolenia do uprawnień lotniczych, niewymagających odrębnego uprawnienia instruktora i uprawnień dodatkowych;
- 3) dotyczące typu wiatrakowca - uprawniające do:
  - szkolenia na ten typ wiatrakowca,
  - szkolenia instruktora na ten typ wiatrakowca,
  - przyjmowania egzaminów na zaliczenie etapu i całości szkolenia do uprawnień lotniczych, niewymagających odrębnego uprawnienia instruktora;
- 4) w lotach według wskazań przyrządów - IFR, - uprawniające do:
  - szkolenia do uzyskania uprawnienia do wykonywania lotów IFR,
  - szkolenia do uprawnienia lotniczego instruktora w lotach według wskazań przyrządów - IFR, jeżeli również posiada uprawnienie instruktora na typ zastosowany w szkoleniu,
  - przyjmowania egzaminów na zaliczenie etapu i całości szkolenia do tego uprawnienia;

2.7.1. Uprawnienia instruktora wiatrakowcowego szkolenia ogólnego ograniczone klasy 2 i klasy 1 mogą być wykorzystywane przez ich posiadaczy podczas szkolenia na wiatrakowcach, jeżeli posiadacz uprawnienia instruktora posiada również wpisane do swej licencji uprawnienie na klasę wiatrakowców lub posiada licencje pilota wiatrakowcowego.

### **2.8. Ważność uprawnień.** Ważność uprawnień lotniczych instruktora wiatrakowcowego:

- 1) Ważność każdego z uprawnień lotniczych instruktora pilota wynosi 3 lata;
- 2) Przedłużenie ważności każdego z uprawnień instruktora wymaga zaliczenia sprawdzenia umiejętności oraz spełnienia wymagań, takich jak do wydania uprawnienia;
- 3) Przedłużenie ważności każdego z uprawnień instruktora wymaga zaliczenia sprawdzenia umiejętności oraz spełnienia wymagań, takich jak do wydania uprawnienia. W przypadku nie zaliczenia egzaminu przed egzaminatorem praktycznym konieczne jest odbycie szkolenia uzupełniającego w uprawnionym certyfikowanym ośrodku szkolenia lotniczego na podstawie zatwierzonego programu szkolenia.

## **Rozdział 3**

### **Uprawnienia lotnicze pilota doświadczalnego**

#### **3.1. Klasy uprawnień lotniczych pilota doświadczalnego, wpisywane do licencji pilotów**

**CPL(AS), SPL i BPL wydanych zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 oraz licencji wiatrakowcowej zawodowej CPL(AG) i wynikające z nich uprawnienia do wykonywania lotów doświadczalnych**

### **3.1.1. Zasady ogólne dotyczące wszystkich klas uprawnień**

**3.1.1.1.** Piloci doświadczalni posiadający uprawnienia wydane zgodnie z wymaganiami przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 są uprawnieni do wykonywania lotów próbnych doświadczalnych na statkach powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE zgodnie z posiadaną klasą uprawnień i kategorią tych lotów.

**3.1.1.1.1.** Do wykonywania czynności pilota w lotach próbnych doświadczalnych na urządzeniach latających wymienionych w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333) uprawnieni są posiadacze odpowiednio licencji w zależności od kategorii i typu statku powietrznego, na którym przedmiotowe loty próbne doświadczalne mają być przeprowadzone, jeśli spełniają dodatkowe wymagania określone przez Prezesa Urzędu każdorazowo w odpowiednim programie lotów próbnych kontrolnych dotyczące minimalnych kwalifikacji pilotów wykonujących loty próbne kontrolne oraz warunki wykonywania tych lotów.

### **3.1.1.2. Uprawnienia i obowiązki pilota doświadczalnego.**

- 1) Pilot wykonujący czynności pilota doświadczalnego jest uprawniony:
  - a) do wydawania opinii dotyczących etapu prób albo po zakończeniu programu, na potrzeby organizacji przeprowadzającej próby w locie oraz dla Prezesa Urzędu,
  - b) w razie prowadzenia prób pierwowzoru statku powietrznego, do zgłaszania wraz z uzasadnieniem wniosków dotyczących zmian programu prób albo zmian konstrukcyjnych w statku powietrznym poddawanych próbom w locie, a jeżeli niewprowadzenie tych zmian uznaje za zagrażające bezpieczeństwu dalszych lotów próbnych - skutecznym żądaniom w tym zakresie;
- 2) pilot wykonujący czynności pilota doświadczalnego ma obowiązek:
  - a) stosowania się do odpowiednich postanowień instrukcji operacyjnej organizacji lotniczej prowadzącej próby w locie albo operatora lotniczego organizującego lot,
  - b) stosowania się do zatwierdzonego przez Prezesa Urzędu odpowiedniego programu prób w locie na podstawie przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy,
  - c) stosowania się do ustaleń instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego albo tymczasowej instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego, albo innego równoważnego dokumentu,
  - d) zgłaszania organizatorowi prób każdego przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu doświadczalnego i okoliczności jego wystąpienia.

### **3.1.1.3. Klasy uprawnień pilota doświadczalnego**

**3.1.1.3.1.** Uprawnienia lotnicze pilota doświadczalnego, z wyjątkiem uprawnień pilota doświadczalnego sterowcowego i balonowego, są wydawane jako uprawnienia następujących trzech klas odpowiadających trzem pierwszym kategoriom lotów próbnych doświadczalnych określonym w § 17 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy. ):

- 1) klasy 3 - uprawniające do wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych w charakterze dowódcy statku powietrznego lub drugiego pilota, w celu określenia zgodności konkretnego statku powietrznego z warunkami określonymi w certyfikacie typu albo w innym równorzędnym dokumencie i które może być wykorzystywane, jeżeli do licencji pilota są wpisane uprawnienia odnoszące się do klasy albo typu statku powietrznego lub z niej wynikają;
- 2) klasy 2 - uprawniające do:
  - a) korzystania z uprawnienia pilota doświadczalnego klasy 3,
  - b) wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych kategorii drugiej i pierwszej w charakterze

- drugiego pilota na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,
- c) wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych kategorii drugiej, jeżeli posiadacz uprawnień pilota doświadczalnego klasy 2 spełnia dodatkowe warunki kwalifikacyjne, określone w instrukcji operacyjnej organizacji lotniczej prowadzącej próby w locie, zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu, albo gdy prowadzenie przez niego tych prób jest imiennie akceptowane w zatwierdzonym lub uzgodnionym przez Prezesa Urzędu programie prób;
- 3) klasy 1 - uprawniające do wykonywania lotów próbnych kontrolnych i doświadczalnych, bez ograniczenia ich zakresu.

**3.1.1.4.** Uprawnienia pilota doświadczalnego balonowego i sterowcowego są wydawane bez określenia ich klasy i uprawniają do wykonywania lotów doświadczalnych, w tym doświadczalnych każdego rodzaju.

### **3.2. Wymagania na wydanie uprawnienia pilota doświadczalnego**

- 1) Kandydat powinien posiadać następującą praktykę lotniczą odpowiednio do rodzaju licencji, do której ma być wpisane uprawnienie pilota doświadczalnego:
- a) jako pilot wiatrakowcowy zawodowy:
- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 200 godzin jako dowódca wiatrakowca,
  - na uprawnienie klasy 2: co najmniej 300 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 2 typach wiatrakowców,
  - na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 500 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 3 typach wiatrakowców oraz co najmniej 100 godzin jako pilot doświadczalny,
- b) jako pilot sterowcowy zawodowy: co najmniej 250 godzin jako dowódca sterowca na co najmniej 2 typach sterowców,
- c) jako pilot balonowy: uprawnienia dotyczące obu klas balonów wolnych, uprawnienie do lotów nocnych VFR, co najmniej 130 godzin lotów jako dowódca balonu wolnego na obu klasach balonów wolnych, w tym na każdej z klas co najmniej 10 godzin;
- d) jako pilot szybowcowy:
- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 300 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 6 typach szybowców przy zastosowaniu co najmniej dwu rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
  - na uprawnienie klasy 2: co najmniej 700 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 10 typach szybowców, z zastosowaniem wszystkich rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
  - na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1.000 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 15 typach szybowców oraz co najmniej 300 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 200 godzin w lotach kategorii drugiej,
- 2) kandydat na pilota doświadczalnego klasy 1, z wyjątkiem pilota doświadczalnego sterowcowego i balonowego oraz skoczek spadochronowego doświadczalnego, musi posiadać wyższe wykształcenie techniczne - lotnicze albo techniczne w dziedzinie pokrewnej technice lotniczej; w szczególnie uzasadnionych przypadkach Prezes Urzędu może odstąpić od tego wymogu;
- 3) przed rozpoczęciem szkolenia do uprawnienia klasy 3 kandydat musi zaliczyć wstępny egzamin teoretyczny i praktyczny przeprowadzony w ośrodku szkolenia lotniczego w zakresie wiadomości i umiejętności wymaganych na licencję, do której ma być wpisane uprawnienie;
- 4) podczas egzaminu praktycznego, o którym mowa w pkt 3, pilot musi wykazać się poziomem umiejętności pilotażowych w górnym zakresie skali ocen stosowanej przy egzaminach na posiadane przez niego licencje i uprawnienia lotnicze; ponadto piloci samolotów i szybowców muszą się wykazać umiejętnościami wykonywania akrobacji normalnej i odwróconej;
- 5) kandydat do uprawnień klasy 3 i 2 musi ukończyć i zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie wymienionym w ust. 3.4. oraz wykazać podczas egzaminu państwowego, że posiada

wymagane wiadomości i umiejętności na poziomie odpowiednim do klasy uprawnienia;

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

### **3.3. Wymagania dotyczące ośrodka szkolenia lotniczego**

Szkolenie do uprawnienia pilota doświadczalnego klas 3 i 2, odpowiednio, może być prowadzone w certyfikowanym na to szkolenie ośrodku szkolenia lotniczego, który:

- 1) stanowi integralną część organizacji lotniczej wyspecjalizowanej w prowadzeniu prób w locie albo
- 2) posiada akceptowaną przez Prezesa Urzędu umowę z organizacją lotniczą wyspecjalizowaną w prowadzeniu prób w locie o współdziałaniu przy szkoleniu pilotów doświadczalnych, określającą udział w szkoleniu teoretycznym i praktycznym specjalistów tej organizacji.

### **3.4. Wymagania ogólne dotyczące zakresu szkolenia oraz wiadomości i umiejętności**

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

- 1) prawo i przepisy lotnicze: klasyfikacja statków powietrznych, przepisy budowy statków powietrznych i przepisy certyfikacji statków powietrznych, klasyfikacja lotów próbnych, przepisy licencjonowania dotyczące pilotów albo odpowiednio skoczków doświadczalnych;
- 2) aerodynamika i mechanika lotu albo skoku;
- 3) ogólna wiedza o statkach powietrznych: zasady konstrukcji i działania statku powietrznego kategorii odpowiedniej do uprawnienia oraz zespołów, układów i wyposażenia tych statków powietrznych, obciążenia i elementy aeroprężystości;
- 4) zespoły napędowe - typowe rodzaje i układy, podstawowe charakterystyki (nie dotyczy skoczków spadochronowych);
- 5) mierzone parametry i aparatura pomiarowa i rejestrująca; charakterystyczne błędy;
- 6) metodyka badania zdatności statków powietrznych na ziemi i w locie, ich interpretacja i prezentacja wyników, ocena ergonomii i czynnika ludzkiego, sporządzanie sprawozdań;
- 7) procedury i zasady postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, występujących w lotach próbnych, w tym wykorzystywanie urządzeń ratowniczych statku powietrznego i osobistych członków załogi, ratownictwo spadochronowe.

**3.4.2. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada nabyte podczas szkolenia umiejętności w zakresie:

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

**3.4.3. Przepisy ust. 3.4** mają odpowiednie zastosowanie do szkolenia pilotów doświadczalnych oraz sprawdzania ich wiadomości i umiejętności przed wydaniem uprawnienia pilota doświadczalnego oraz przy przedłużaniu i wznowianiu ich ważności.



### **3.5. Przedłużanie i wznowianie ważności uprawnienia pilota doświadczalnego**

Ważność uprawnienia pilota doświadczalnego wynosi 12 miesięcy i może być przedłużona poprzez zaliczenie egzaminu przed upoważnionym egzaminatorem państwowym na podstawie praktycznego sprawdzianu umiejętności.

**3.5.1.** Uprawnienie może być wznowione po upływie okresu jego ważności, z zastrzeżeniem ust. 3.5. W przypadku niezaliczenia sprawdzianu umiejętności, konieczne jest odbycie szkolenia uzupełniającego przed następnym podejściem do egzaminu na wznowienie uprawnienia.

## **Rozdział 4**

### **Szkolenia specjalistyczne**

**4.1.** Wykonywanie w charakterze dowódcy statku powietrznego lotów:

- 1) w różnych warunkach VMC dla VFR;
- 2) grupowych, w których statki powietrzne znajdują się podczas lotu tak blisko siebie, że wymaga to od pilotów specjalnych umiejętności pilotażowych dla zachowania bezpieczeństwa;
- 3) których celem jest wyrzucanie skoczków spadochronowych;
- 4) lotów agro;
- 5) lotów gaśniczych;
- 6) z ciężarem podwieszonym pod statkiem powietrznym.

- wymaga posiadania odpowiedniego potwierdzenia odbycia szkolenia specjalistycznego, wpisanego do osobistego dokumentu praktyki lotniczej pilota.

**4.1.1.** Prezes Urzędu, kierując się potrzebami bezpieczeństwa lotów, może rozszerzyć zakres rodzajów lotów określony w ust. 4.1. poprzez ogłoszenie ich w Dzienniku Urzędowym. Wykonywanie takich lotów wymaga posiadania potwierdzenia pozytywnego ukończenia szkolenia specjalistycznego.

### **4.2. Prowadzenie szkoleń specjalistycznych**

- 1) Szkolenia specjalistyczne wymienione w ust 4.1. pkt 1-3 i 7 realizowane są odpowiednio przez certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego;
- 2) Szkolenia specjalistyczne wymienione w ust 4.1. pkt 4-6 może być realizowane wyłącznie przez operatorów uprawnionych do prowadzenia działalności operacyjnej związanej z wykonywaniem lotów agro, lotów gaśniczych lub lotów z podwieszonym ciężarem i wyłącznie na własne potrzeby;
- 3) Organizacje wymienione w ust 4.2. pkt 1 i 2 odpowiedzialne są za:
  - a) przebieg formę i jakość szkolenia lotniczego kandydatów do tych uprawnień;
  - b) tryb nadawania i potwierdzania tych uprawnień oraz przedłużanie ich ważności;
  - c) zatwierdzanie programów szkolenia specjalistycznego;
  - d) potwierdzanie odbytego szkolenia w dokumentach przebiegu praktyki lotniczej pilota;
- 4) Organizacje wymienione w ust 4.2. pkt 1 i 2 uprawnione są do uznawania lub potwierdzenia szkolenia specjalistycznego, wydanego zagranicą, bez względu na to, do jakiego dokumentu zostały wpisane.

## **Rozdział 5**

**Szczegółowe warunki wydawania licencji członków załogi lotniczej niebędących pilotami oraz wydawania im uprawnień lotniczych, dotyczących szkolenia lotniczego, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki**

### **5.1. Licencja nawigatora lotniczego FNL i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane**

**5.1.1.** Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien ukończyć i zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne

w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

**5.1.2. Wiadomości.** Kandydat powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w następującym zakresie:

- 1) licencjonowanie, dotyczące licencji nawigatora i wpisywanych do niej uprawnień, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służb i organów ruchu lotniczego oraz współdziałanie z nimi;
- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym: podstawowe wiadomości o statkach powietrznych, wyposażenie elektryczne statków powietrznych, pokładowe przyrządy pilotażowo-nawigacyjne oraz systemy kierowania lotem;
- 3) osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, wpływ masy i wyważenia na osiągi, określanie i praktyczne wykorzystanie danych o osiągnięciach przy starcie i lądowaniu, podczas lotu poziomego - parametry przelotowe, wznoszącego i szybowego, opracowanie operacyjnego planu lotu i planu lotu na potrzeby ruchu lotniczego;
- 4) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, leków i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych, również występujących w górnych warstwach troposfery, szczególnie zagrażających bezpieczeństwu lotu, wiedza o organizacji osłony meteorologicznej lotnictwa, informacje meteorologiczne na potrzeby lotnictwa, ich pozyskiwanie, interpretacja i wykorzystywanie, wiedza z zakresu klimatologii i jej wykorzystanie na potrzeby lotnictwa, dotycząca układów ciśnienia i frontów, ich struktury i przemieszczania się;
- 6) nawigacja: wiedza o kuli ziemskiej i jej odwzorowanych na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zaliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas - średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, czas wschodu i zachodu słońca, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, urządzenia radionawigacyjne zewnętrzne oraz rodzaje i wykorzystanie urządzeń radionawigacyjnych pokładowych, dokładność systemów nawigacyjnych oraz programowanych systemów kierowania lotem, nawigacja radarowa, transponder, stosowanie metod nawigowania w profesjonalnych operacjach lotniczych dalekiego zasięgu; nawigowanie w strefach podbiegunowych, astronawigacja i nawigacja układów ciśnienia, dokumentacja nawigacyjna;
- 7) procedury operacyjne: posługiwanie się dokumentacją operacyjną oraz nawigacyjną, wydawnictwami oficjalnymi i prywatnymi, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury bezpieczeństwa i awaryjne w lotach według wskazań przyrządów, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
- 8) zasady lotu: podstawowe zasady lotu odnoszące się do samolotów, śmigłowców i sterowców;
- 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim lub angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywaniu łączności, w lotach nadlotniskowych i przelotach, we wszystkich rodzajach ruchu lotniczego, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, procedury w razie utraty łączności.

**5.1.3. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności:

- 1) operacyjnego przygotowania do lotu, w tym określania charakterystycznych prędkości i parametrów startu i początkowego wznoszenia, parametrów przelotu, przygotowania nawigacyjnego, oceny zdolności systemów nawigacyjnych statku powietrznego;
- 2) wykonywania czynności nawigatora lotniczego podczas lotów VFR i IFR zgodnie z wymaganiami instrukcji użytkownika w locie statku przy optymalnym wykorzystaniu jego systemów nawigacyjnych;

- 3) rozpoznawania niesprawności systemów nawigacyjnych statku powietrznego i skutecznego nawigowania w locie w warunkach stwierdzonych niesprawności;
- 4) określania pozycji statku powietrznego w locie dziennym i nocnym za pomocą astronawigacji;
- 5) właściwej współpracy w załodze jako jej integralnej części, w sposób niebudzący wątpliwości pozostałych członków załogi, skutecznego porozumiewania się z nimi przy wykorzystaniu standardowej frazeologii;
- 6) prowadzenia w zakresie zleconym przez dowódcę statku powietrznego korespondencji z organami ruchu lotniczego lub innymi statkami powietrznymi.

**5.1.4. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że:

- 1) w trakcie praktycznego szkolenia lotniczego i nadzorowanej praktyki wykonał na statku powietrznym ogółem co najmniej 200 godzin lotu w charakterze nawigatora lotniczego, w tym co najmniej 30 godzin w nocy;
- 2) w czasie lotu wymienionym w pkt 1 nie więcej niż:
  - a) 100 godzin lotu może być wykonane na urządzeniu treningowym zaakceptowanym do tego celu przez Prezesa Urzędu,
  - b) 50 godzin lotu może być zaliczone, jeżeli zostało wykonane w charakterze pilota.

**5.1.5. Uprawnienia lotnicze,** które mogą być wpisane do licencji. Do licencji nawigatora lotniczego mogą być wpisane następujące uprawnienia lotnicze:

- a) na poszczególne typy statków powietrznych, które uprawniają do wykonywania na tych typach czynności nawigatora lotniczego, po spełnieniu wymagań określonych w ust. 5.1.5.1,
- b) instruktora typu, upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na ziemi i w locie na statku powietrznym danego typu, po spełnieniu wymagań określonych w ust. 5.1.5.2.

**5.1.5.1. Uprawnienie dotyczące typu:**

- 1) może być przyznane nawigatorowi lotniczemu, który ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne obejmujące:
  - a) tematykę określoną w ust. 5.1.2 i 5.1.3, dotyczącą danego typu statku powietrznego, podczas szkolenia do licencji albo podczas szkolenia na dany typ,
  - b) tematykę współpracy w załodze wieloosobowej;
- 2) może być przyznane nawigatorowi lotniczemu, który wykaże znajomość języka, w którym jest wydana zatwierdzona instrukcja użytkowania w locie tego typu;
- 3) jest ważne 12 miesięcy i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w ciągu okresu ważności jego posiadacz wykonał co najmniej 20 przelotów jako nawigator lotniczy na tym typie albo 1 taki przelot pod nadzorem upoważnionego egzaminatora oraz zaliczył sprawdzenie umiejętności praktycznych;
- 4) może być wznowione po szkoleniu wznawiającym wiadomości i umiejętności w zakresie ustalonym przez Prezesa Urzędu przy uwzględnieniu lotniczej praktyki kandydata, przerwy w ważności uprawnienia i właściwości statku powietrznego oraz po zaliczeniu egzaminu teoretycznego i praktycznego.

**5.1.5.2. Uprawnienie instruktora typu:**

- 1) może być wydane nawigatorowi lotniczemu, który:
  - a) posiada uprawnienie na typ statku powietrznego, którego ma dotyczyć uprawnienie instruktora, oraz wykonał co najmniej 1.000 godzin jako nawigator lotniczy,
  - b) w ciągu ostatnich 12 miesięcy, poprzedzających wniosek, wykonał co najmniej 30 przelotów, obejmujących starty i lądowania na danym typie statku powietrznego lub uznanym za podobny, z czego nie więcej niż 15 na symulatorze lotu, a jeżeli ubiega się o uprawnienie instruktora na następny typ, wykonał co najmniej 15 przelotów, których nie więcej niż 7 może być wykonanych na symulatorze lotu,
  - c) ukończył kurs szkolenia do uprawnień instruktora, obejmujący:

- szkolenie teoretyczne w następującym zakresie: prawo lotnicze, człowiek - możliwości i ograniczenia, metodyka i organizacja szkolenia mechaników pokładowych, zasady wykonywania czynności lotniczych nawigatora lotniczego,
  - szkolenie praktyczne obejmujące praktyczne nauczanie w locie na symulatorze lotu i na statku powietrznym czynności normalnych i awaryjnych kandydatów na nawigatorów lotniczych;
- 2) jest ważne 3 lata i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających wygaśnięcie terminu ważności jego posiadacz przeprowadził co najmniej 3 godziny szkolenia na symulatorze, 1 godzinę lotu na statku powietrznym co najmniej z 2 startami i lądowaniami, zaliczył szkolenie wznawiające kwalifikacje oraz sprawdzenie umiejętności;
  - 3) może być wznowione po:
    - a) wykonaniu przez kandydata, który wykonał jako nawigator lotniczy co najmniej 30 przelotów, obejmujących starty i lądowania na danym typie statku powietrznego lub na uznanym za podobny, z czego nie więcej niż 15 na symulatorze,
    - b) szkoleniu wznawiającym wiadomości i umiejętności, obejmującym co najmniej 3 godziny lotu w charakterze instruktora na danym typie statku powietrznego lub podobnym albo na symulatorze lotu,
    - c) zaliczeniu egzaminu teoretycznego i praktycznego.

**5.1.5.2.1. Zastępcze wykonywanie czynności instruktorskich.** Na statkach powietrznych, na których brak jest możliwości zapewnienia instruktorowi-nawigatorowi lotniczemu bezpiecznego miejsca na fotelu w kabinie załogi, wykonywanie czynności instruktorskich w stosunku do kandydata na nawigatora lotniczego musi być powierzone pilotowi-dowódcy statku powietrznego, posiadającemu:

- 1) ważne odpowiednie dla typu statku powietrznego uprawnienie instruktora;
- 2) zaliczone odpowiednie szkolenie metodyczne dotyczące wykonywania tego rodzaju czynności instruktorskich według zatwierzonego programu.

#### **5.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji.**

Posiadacz licencji nawigatora lotniczego jest uprawniony do wykonywania za wynagrodzeniem czynności nawigatora lotniczego we wszystkich rodzajach zarobkowych i niezarobkowych operacji lotniczych na typach statków powietrznych, których dotyczą uprawnienia lotnicze wpisane do jego licencji.

#### **5.2. Licencja mechanika pokładowego i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane.**

Licencja mechanika pokładowego może być wydana jako licencja mechanika pokładowego:

- 1) samolotowego;
- 2) śmigłowcowego;
- 3) sterowcowego.

**5.2.1. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć i zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

**5.2.2. Wiadomości.** Kandydat powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w następującym zakresie:

- 1) przepisy licencjonowania, dotyczące licencji mechanika pokładowego i wpisywanych do niej uprawnień, operacji cywilnych statków powietrznych mających związek z czynnościami lotniczymi i obowiązkami mechanika pokładowego;
- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym:
  - a) podstawowe zasady pracy zespołów napędowych, turbinowych, turboodrzutowych i tłokowych, paliwa lotnicze i kontrola ich jakości, układy paliwowe i kontrola ich funkcjonowania, smarowanie i układy smarowania, dopalacze i systemy wtryskowe, systemy rozruchowe,
  - b) zasady operacyjne, procedury handlingowe, ograniczenia operacyjne zespołów napędowych, wpływ warunków atmosferycznych na osiągi silników,

- c) płatowce samolotów albo śmigłowców, układy sterowania lotem, podwozia, ich układy i systemy hamowania, antypoślizgowe, korozja i trwałość zmęczeniowa, rozpoznawanie uszkodzeń strukturalnych i usterek, systemy: hydrauliczny i pneumatyczny,
  - d) systemy hermetyzacji, klimatyzacji i tlenowe, systemy przeciwołdzeniowe i odladzające,
  - e) podstawy wiedzy o elektryczności, system elektryczny i jego elementy, umasienie i ekranowanie,
  - f) przyrządy pokładowe, kontroli zespołów napędowych i systemów statku powietrznego, pilotażowo-nawigacyjne, awionika i monitory, systemy kierowania lotem,
  - g) ograniczenia statku powietrznego zamieszczone w instrukcji użytkowania w locie,
  - i) instalacja przeciwpożarowa statku powietrznego, system wykrywania i sygnalizacji oraz tłumienia lub gaszenia pożaru,
  - j) wykorzystanie systemu sprawdzania zdadności do lotu wyposażenia i systemów statku powietrznego;
- 3) osiągi i planowanie lotu: obliczenia masy i wyważenia, zależność właściwości statku powietrznego od masy i wyważenia;
  - 4) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;
  - 5) meteorologia: podstawowa wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych, zjawiskach atmosferycznych niebezpiecznych dla lotu: oblodzenie, uskok wiatru, turbulencja;
  - 6) nawigacja: podstawowe zasady, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas - średni lokalny i uniwersalny koordynowany, systemy nawigacyjne i radionawigacyjne, systemy kierowania lotem;
  - 7) procedury operacyjne: zasady obsługi technicznej i naziemnej, procedury utrzymania i oceny zdadności do lotu, zgłaszanie usterek, procedury ostrożnościowe przy tankowaniu paliwa i wykorzystywaniu obcych źródeł mocy, obsługa systemów wyposażenia kabin, normalne i nienormalne procedury awaryjne, procedury operacyjne przewozu ładunku oraz towarów niebezpiecznych;
  - 8) zasady lotu: aerodynamika podstawowa, podstawy mechaniki lotu, obciążenia konstrukcji w czasie lotu oraz poruszania się statku powietrznego na ziemi przy użyciu własnego napędu albo holowania;
  - 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim i angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywaniu łączności, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, procedury w razie utraty łączności.

**5.2.3. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności:

- 1) stosowania i wykonywania następujących procedur normalnych:
  - a) sprawdzenia przed lotem, oceny zdadności oraz, jeżeli przewiduje to instrukcja obsługi technicznej, wykonanie obsługi technicznej przedlotowej,
  - b) obsługi naziemnej: kontroli jakości paliwa, tankowania oraz nadzoru nad obsługą naziemną wykonywaną przez służby specjalistyczne,
  - c) procedur pokładowych podczas wszystkich faz lotu,
  - d) współpracy w załodze, również w przypadku niesprawności jednego z członków załogi,
  - e) zgłaszania usterek;
- 2) stosowania procedur zastępczych przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego:
  - a) rozpoznawanie nienormalnego funkcjonowania systemów statku powietrznego,
  - b) wykonywanie działań przewidzianych dla tych okoliczności;
- 3) stosowania procedur awaryjnych:
  - a) rozpoznawanie awarii,

- b) wykonywanie działań awaryjnych przewidzianych dla rozpoznanych awarii;
- 4) wykorzystywania systemów statku powietrznego w ramach ich możliwości technicznych i ograniczeń;
- 5) podejmowania prawidłowych decyzji i sprawnego sterowania systemami;
- 6) właściwej współpracy w załodze jako jej integralnej części, w sposób niebudzący wątpliwości pozostałych członków załogi, skutecznego porozumiewania się z nimi przy wykorzystaniu standardowej frazeologii;
- 7) prowadzenia w zakresie zleconym przez dowódcę statku powietrznego korespondencji z organami ruchu lotniczego lub statkami powietrznymi.

**5.2.4. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że:

- 1) w trakcie praktycznego szkolenia lotniczego i nadzorowanej praktyki wykonał na statku powietrznym jednej z kategorii wymienionych w ust. 5.2., do której ma się odnosić licencja, ogółem co najmniej 100 godzin lotu w charakterze mechanika pokładowego, w tym nie więcej niż:
  - 25 godzin lotu może być zaliczone, jeżeli zostało wykonane w charakterze:
    - pilota, na statku powietrznym tej kategorii, do której ma się odnosić licencja, o którą kandydat się ubiega,
    - mechanika pokładowego, posiadającego licencję uprawniającą do wykonywania tych czynności na statku powietrznym innej kategorii niż ta, do której ma się odnosić licencja, o którą kandydat się ubiega;
- 2) posiada co najmniej 6 miesięcy praktyki w obsłudze technicznej statków powietrznych tej kategorii, do której ma się odnosić licencja, o którą kandydat się ubiega, w zakresie płatowca, zespołu napędowego oraz wyposażenia w przyrządy pokładowe i systemy nawigacyjne oraz kierowania lotem.

**5.2.5. Uprawnienia lotnicze,** które mogą być wpisane do licencji. Do licencji mechanika pokładowego samolotu albo śmigłowca, albo sterowca mogą być wpisane uprawnienia:

- a) na poszczególne typy statków powietrznych, które uprawniają do wykonywania na tych typach czynności mechanika pokładowego oraz poświadczania przedlotowej obsługi technicznej, jeżeli instrukcja obsługi technicznej tego typu wymaga takiej obsługi, po spełnieniu wymagań określonych w ust. 5.2.5.1,
- b) instruktora typu, upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na ziemi i w locie na statku powietrznym danego typu, po spełnieniu wymagań określonych w ust. 5.2.5.2.

**5.2.5.1. Uprawnienie dotyczące typu:**

- 1) może być wydane mechanikowi pokładowemu, którego licencja dotyczy odpowiedniej kategorii statków powietrznych, który ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne obejmujące:
  - a) tematykę określoną w ust. 5.2.2. i 5.2.3, dotyczącą danego typu statku powietrznego, podczas szkolenia do licencji albo podczas szkolenia na dany typ,
  - b) tematykę współpracy w załodze wieloosobowej,
  - c) przedlotową obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli instrukcja obsługi technicznej tego typu wymaga takiej obsługi, a kandydat nie posiada licencji mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego, z której wynika takie uprawnienie;
- 2) może być wydane mechanikowi pokładowemu, który wykaże znajomość języka, w którym jest wydana zatwierdzona instrukcja użytkowania w locie tego typu oraz instrukcja obsługi technicznej, jeżeli zachodzą okoliczności, wymienione w pkt 1 lit. c;
- 3) jest ważne 36 miesięcy i jego ważność może być przedłużona, przez upoważnionego egzaminatora państwowego na podstawie praktycznego sprawdzianu umiejętności;
- 4) może być wznowione po spełnieniu wymagań określonych w pkt 3, z zastrzeżeniem, iż w przypadku niezaliczenia sprawdzianu umiejętności, konieczne jest odbycie szkolenia uzupełniającego przed następnym podejściem do egzaminu na wznowienie uprawnienia.

#### **5.2.5.2. Uprawnienie instruktora typu:**

- 1) może być wydane mechanikowi pokładowemu, który:
  - a) posiada uprawnienie na typ statku powietrznego, którego ma dotyczyć uprawnienie instruktora oraz wykonał co najmniej 1.500 godzin jako mechanik pokładowy,
  - b) ukończył kurs szkolenia do uprawnień instruktora, obejmujący:
    - szkolenie teoretyczne w zakresie przedmiotów: prawo lotnicze, człowiek - możliwości i ograniczenia, metodyka i organizacja szkolenia mechaników pokładowych, zasady wykonywania czynności lotniczych mechanika pokładowego,
    - szkolenie praktyczne obejmujące nauczanie kandydatów na mechaników pokładowych w locie, na symulatorze lotu i na statku powietrznym czynności normalnych i awaryjnych;
- 2) jest ważne 3 lata i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających wygaśnięcie terminu ważności jego posiadacz przeprowadził 1 godzinę lotu na statku powietrznym co najmniej z 2 startami i lądowaniami oraz zaliczył egzamin państwowy przed upoważnionym egzaminatorem na podstawie praktycznego sprawdzianu umiejętności;
- 3) może być wznowione po:
  - a) szkoleniu wznawiającym wiadomości i umiejętności
  - b) zaliczeniu egzaminu przed upoważnionym egzaminatorem państwowym na podstawie praktycznego sprawdzianu umiejętności;

**5.2.5.2.1. Zastępcze wykonywanie czynności instruktorskich.** Na statkach powietrznych, na których brak jest możliwości zapewnienia instruktorowi-mechanikowi pokładowemu bezpiecznego miejsca na fotelu w kabinie załogi, wykonywanie czynności instruktorskich w stosunku do kandydata na mechanika pokładowego musi być powierzone pilotowi-dowódcy statku powietrznego, posiadającemu:

- 1) ważne odpowiednie dla typu statku powietrznego uprawnienie instruktora;
- 2) zaliczone odpowiednie szkolenie metodyczne dotyczące wykonywania tego rodzaju czynności instruktorskich według zatwierdzonego programu.

**5.2.6. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji mechanika pokładowego jest uprawniony do wykonywania:

- 1) czynności mechanika pokładowego we wszystkich rodzajach zarobkowych i niezarobkowych operacjach lotniczych na typach statków powietrznych, których dotyczą uprawnienia lotnicze wpisane do jego licencji;
- 2) poświadczenia przedlotowej obsługi technicznej typu statku powietrznego, na który posiada uprawnienie, jeżeli instrukcja obsługi technicznej tego typu wymaga tego rodzaju obsługi.

## **Rozdział 6**

### **Szczegółowe wymagania dla licencji członka personelu lotniczego, niewchodzącego w skład załóg lotniczych**

#### **6.1. Licencja dyspozytora lotniczego FDL**

**6.1.1. Wiadomości i umiejętności.** Kandydat powinien podczas egzaminu na licencję wykazać, że posiada znajomość języka angielskiego w stopniu umożliwiającym rozumienie pisanych tekstów angielskich dotyczących informacji operacyjnych o statkach powietrznych, operacji lotniczych, informacji lotniczej, łącznie z mapami lotniczymi i rozumienie potocznej mowy w tym języku oraz mówienie w tym języku bez wad wymowy, akcentu i błędów, które mogłyby utrudniać korespondencję radiotelefoniczną, w zakresie niezbędnym dla wykonywania czynności dyspozytora lotniczego.

**6.1.2. Wiadomości.** Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze: przepisy licencjonowania dyspozytorów lotniczych, przepisy dotyczące organów i służb ruchu lotniczego, zasady ruchu lotniczego, procedury służb ruchu lotniczego stosowane w ruchu lotniczym kontrolowanym, szczególnie przepisy o lotach według wskazań przyrządów;
- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym: zasady działania zespołów napędowych, przyrządów i systemów, ich ograniczenia operacyjne, wykaz minimalnego wyposażenia;
- 3) osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, wpływ masy i wyważenia na osiągi i właściwości statku powietrznego; operacyjny plan lotu, w tym zużycie paliwa, jego zapasu, zasięgu i czasów lotu, wybór lotnisk zapasowych, kierowanie lotem po trasie przelotu, operacje o zwiększonym zasięgu, przygotowanie i wypełnianie planu lotu dla służb ruchu lotniczego, planowanie operacji z zastosowaniem komputera;
- 4) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz o wpływie warunków pracy dyspozytora lotniczego na możliwość popełniania błędów, o wpływie stanów chorobowych, używania medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: ruch układów ciśnienia atmosferycznego, struktura i przemieszczanie się frontów mas powietrza, właściwości mas powietrza, pochodzenie i rozwój zjawisk pogodowych, ich właściwości i znaczenie dla warunków startu, przelotu i lądowania, interpretacja i wykorzystanie informacji meteorologicznych, map pogodowych, prognoz i ostrzeżeń, skróty i kody stosowane w informacjach meteorologicznych, procedury pozyskiwania informacji pogodowych;
- 6) nawigacja: zasady nawigacji lotniczej, obliczenia nawigacyjne dla przelotów, szczególnie wykonywanych według wskazań przyrządów;
- 7) procedury operacyjne: wykorzystanie dokumentacji lotniczej, operacyjnej i nawigacyjnej, procedury operacyjne dotyczące przewozu ładunków i materiałów niebezpiecznych, procedury badania wypadków i incydentów lotniczych, postępowanie w razie sytuacji awaryjnych, postępowanie w razie działań bezprawnych, sabotażu i aktów terroru na statku powietrznym;
- 8) zasady lotu: podstawowe zasady aerodynamiki i aerostatyki oraz mechaniki lotu samolotów, śmigłowców i sterowców;
- 9) łączność: sprzęt łączności wykorzystywany w pracy dyspozytora lotniczego, procedury i frazeologia łączności ze statkiem powietrznym oraz stacjami i służbami naziemnymi.

**6.1.3. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności:

- 1) wykonanie dokładnej i prawidłowej analizy pogodowej na podstawie informacji meteorologicznych o pogodzie przewidywanej i rzeczywistej i map pogody oraz sporządzanie na tej podstawie wartościowej pod względem operacyjnym informacji o pogodzie na trasie przelotu, w jej sąsiedztwie i w rejonach lotnisk zapasowych, przewidywanie tendencji do zmian pogody dla trasy przelotu, lotniska docelowego i zapasowych, z uwzględnieniem wymagań przewozu lotniczego;
- 2) określanie optymalnych tras lotu dla odcinków przelotu i sporządzanie ręcznych lub komputerowych operacyjnych planów lotu i planów lotu na potrzeby służb ruchu lotniczego;
- 3) sprawowanie operacyjnego nadzoru nad lotem i zapewnienie pomocy dowódcy statku powietrznego w niekorzystnych warunkach pogodowych i nawigacyjnych stosownie do przyjętych procedur.



**6.1.4. Doświadczenie lotnicze.** W sytuacji gdy kandydat do uzyskania licencji dyspozytora lotniczego wykonał:

- 1) w okresie 3 lat bezpośrednio poprzedzających ubieganie się o wydanie licencji w ciągu 2 lat w przewozie lotniczym czynności na następujących stanowiskach:
    - a) członka załogi lotniczej statku powietrznego w transporcie lotniczym lub
    - b) meteorologa w organizacji wysyłającej statki powietrzne w transporcie lotniczym, lub
    - c) kontrolera ruchu lotniczego, lub
    - d) inspektora nadzoru technicznego nad dyspozytorami lotniczymi;  
- w razie wykonywania przez kandydata czynności na kilku stanowiskach wyżej wymienionych, do wymaganej praktyki może być zaliczony okres wykonywania czynności na każdym z tych stanowisk nie krótszy niż jeden rok; lub
  - 2) w okresie 2 lat bezpośrednio poprzedzających ubieganie się o wydanie licencji czynności asystenta dyspozytora lotniczego co najmniej w ciągu jednego roku
- nie wymaga się od niego ukończenia odpowiedniego szkolenie teoretycznego i praktycznego w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzonego odpowiednimi zaświadczeniami.

**6.1.5. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać że ciągu 6 miesięcy bezpośrednio poprzedzających kandydaturę, odbył pod nadzorem dyspozytora lotniczego praktykę nie krótszą niż 90 dni roboczych. Praktyka musi obejmować swoim zakresem czynności wykonywane na stanowisku dyspozytora lotniczego.

**6.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji jest uprawniony do wykonywania czynności w zakresie sprawowania nadzoru operacyjnego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie ustawy - Prawo lotnicze, art. 159 ust. 1 i 2 oraz przepisów Załącznika nr 6 do Konwencji i JAR-OPS3.

**6.1.7.** Licencja dyspozytora lotniczego jest ważna razem z ważnym okresowym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności w zakresie jak do uzyskania tej licencji, dokonywanym nie rzadziej niż co 5 lat.

**6.1.7.1.** Dyspozytor lotniczy może korzystać z licencji tylko jeżeli od dnia sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych upłynął okres nie dłuższy niż 5 lat.

**6.1.7.2.** Sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych dokonuje się na zasadach określonych w § 28 rozporządzenia.

**6.2. Licencja mechanika lotniczego obsługi technicznej MML i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane**

**6.2.1. Rodzaje licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.**

Prezes Urzędu wydaje licencje mechanika obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz statków powietrznych nie objętych rozporządzeniem nr 216/2008/WE według standardów określonych w Załączniku 1 oraz według wymagań przepisów rozporządzenia.

**6.2.2. Szczegółowe wymagania dla licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej wydanej według standardów Załącznika 1 i wymagań niniejszego rozporządzenia**

#### **6.2.2.1. Ograniczenia dotyczące wieku.**

Uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej wykonanej przez inną osobę nie mogą być wydane posiadaczowi licencji, który nie ukończył 21 lat, oraz nie może mu być powierzane szkolenie do licencji lub uprawnień lotniczych mechanika lotniczego obsługi technicznej.

#### **6.2.3. Wymagania dotyczące ośrodka szkolenia mechaników lotniczych obsługi technicznej**

Szkolenie lotnicze do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej może być prowadzone w:

- 1) certyfikowanym na dany rodzaj i zakres szkolenia ośrodkiem szkolenia,
- 2) certyfikowanej organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, która uzyskała dodatkową certyfikację na szkolenie mechaników lotniczych obsługi technicznej na dany rodzaj i zakres szkolenia.

**6.2.3.1. Wiadomości.** Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów na poziomie oraz w zakresie niezbędnym dla licencji i wpisanych do niej uprawnień lotniczych:

- 1) prawo lotnicze – w zakresie techniki lotniczej;
- 2) nauki techniczne – jednostki miar, atmosfera wzorcowa;
- 3) technika lotnicza dotycząca odpowiedniego do licencji i uprawnienia statku powietrznego;
- 4) obsługa techniczna statku powietrznego i bezpieczeństwo obsługi odpowiedniego do licencji i uprawnienia statku powietrznego;
- 5) człowiek - możliwości i ograniczenia.

**6.2.3.2. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności odpowiednio do rodzaju licencji lub uprawnienia:

- 1) wykorzystanie instrukcji obsługowych;
- 2) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i materiałami;
- 3) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- 4) dbałości o zdatność statku powietrznego;
- 5) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;
- 6) dokumentowania poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

**6.2.3.3. Mechanicy obsługi statków powietrznych posiadający licencję Part-66 w kategorii/podkategorii B1, B2 lub B3** mogą być zwolnieni z obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w ust. 6.2.3., oraz z obowiązku przystąpienia do egzaminów, o których mowa w ust. 6.2.3.1. i ust. 6.2.3.2., w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii/podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.

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

- 1) elementów:
  - a) płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
  - b) awioniki i systemów elektrycznych samolotów albo śmigłowców nie objętych rozporządzeniem nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg, 1 rok w charakterze mechanika obsługi płatowca i jego systemów lub awioniki;
- 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, nie objętych rozporządzeniem nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg - 2 lata w charakterze mechanika lotniczego obsługi technicznej wszystkich elementów statku powietrznego;
- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca i motoszybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczania obsługi - 2 lata.

**6.2.3.4.1.** Prezes Urzędu może zmniejszyć o 50 % wymaganie odnośnie do praktyki, określone w ust. 6.2.3.5 kandydatom, którzy posiadają wyższe wykształcenie techniczne lotnicze, jednak praktyka wymagana nie może być mniejsza niż 1 rok.

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

- 1) elementów samolotów i śmigłowców, nie objętych rozporządzeniem nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg, odrębnie dla:
  - a) płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
  - b) awioniki i systemów elektrycznych;
- 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, nie objętych rozporządzeniem nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg;
- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca, motoszybowca.

**6.2.3.5.1.** Uprawnienie lotnicze mechanika lotniczego obsługi technicznej może być wydane:

- 1) po odbyciu i zaliczeniu przez kandydata szkolenia w ośrodku szkolenia wymienionym w ust. 6.2.3.2;
- 2) kandydatowi posiadającemu wymaganą praktykę na dane uprawnienie określoną w ust. 6.2.3.5;
- 3) kandydatowi, który wykazał podczas egzaminu, że posiada wymagane przez program szkolenia wiadomości i umiejętności.

**6.2.3.5.2. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej jest uprawniony, w zakresie posiadanych uprawnień lotniczych oraz ograniczeń wpisanych do jego licencji, jeśli w ciągu 6 miesięcy z ostatnich 2 lat wykonywał czynności, do których to uprawnienie upoważnia, a także, jeżeli ma to zastosowanie w odniesieniu do typu wpisanego do jego osobistego dokumentu praktyki lotniczej mechanika obsługi, do:

- 1) wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego;
- 2) poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej osobiście;
- 3) poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego, wykonanej przez inną osobę pod jego nadzorem, albo prowadzenia szkolenia praktycznego w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych lub jej poświadczania.



**Nazwy specjalności członków personelu lotniczego i symbole ich licencji**

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

Nazwa specjalności posiadacza licencji		Symbol licencji
w języku polskim	w języku angielskim	
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



**Skróty nazw uprawnień lotniczych i innych wpisów do licencji**

## 1.4.1. Skróty nazw uprawnień lotniczych

Stosowane w licencjach skróty nazw uprawnień lotniczych są zamieszczone w poniższej tabeli:

<b>Uprawnienie lotnicze</b>		
<b>Symbol - skrót</b>	<b>Nazwa w języku polskim</b>	<b>Nazwa w języku angielskim</b>
1	2	3
Wpisywane do licencji członków personelu lotniczego, wchodzących w skład załogi statku powietrznego		
TR .....	uprawnienie dotyczące typu .....	Type rating
FI 2	(uprawnienie ograniczone) instruktora (szkolenia ogólnego) - klasy 2	Flight instructor (restricted rating) - 2 class
FI 1	(uprawnienie) instruktora (szkolenia ogólnego) - klasy 1	Flight instructor (rating) - 1 class
TRI .....	(uprawnienie) instruktora szkolenia typ .....	Type rating instructor .....
TRI(MP) .....	(uprawnienie) instruktora szkolenia typ z załogą wieloosobową .....	Multi-pilot type rating instructor .....
IR	uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów	Instrument rating
IRI	uprawnienie instruktora szkolenia w lotach według wskazań przyrządów	Instrument rating instructor
TPR	uprawnienie pilota doświadczalnego	Test pilot rating
TPR 3 / 2 / 1	uprawnienie pilota doświadczalnego klasy 3 albo 2 albo 1	Test pilot rating 3 or 2 or 1 class
Wpisywane do licencji mechaników lotniczych obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, a także statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008, według standardów Załącznika 1 do Konwencji i wymagań przepisów polskich.		
AFPP(A)	(uprawnienie) dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu o masie startowej poniżej 5.700 kg	Airframe, power plant and electrical systems of aeroplane of weight below 5.700 kg (rating)
AFPP(H)	(uprawnienie) dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Airframe, power plant and electrical systems of helicopter of weight below 5.700 kg (rating)





AFPP(AG)	(uprawnienie) dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Airframe of autogiro of weight below 5.700 kg (rating)
AV(A)	(uprawnienie) dotyczące awioniki i systemów elektrycznych statku powietrznego o masie startowej poniżej 5.700 kg	Avionics of aircraft and electrical systems of weight below 5.700 kg (rating)
TM(A)R	(uprawnienie) dotyczące samolotu o masie startowej poniżej 5.700 kg, jako całości	Totality of aeroplane of weight below 5.700 kg (rating)
TM(H)R	(uprawnienie) dotyczące śmigłowca o masie startowej poniżej 5.700 kg, jako całości	Totality of helicopter of weight below 5.700 kg (rating)
TM(AG)R	(uprawnienie) dotyczące wiatrakowca o masie startowej poniżej 5.700 kg, jako całości	Totality of autogiro of weight below 5.700 kg (rating)
TM(AS)R	(uprawnienie) dotyczące sterowca jako całości	Totality of airship (rating)
TM(FB)R	(uprawnienie) dotyczące balonu wolnego jako całości	Totality of free balloon (rating)
TM(G)R	(uprawnienie) dotyczące szybowca jako całości	Totality of total glider motor (rating)
TM(MG)R	(uprawnienie) dotyczące motoszybowca jako całości	Totality of total motor glider (rating)

\* Wpisać obowiązujący skrót odpowiedniej nazwy lotniska albo części przestrzeni powietrznej, opublikowany w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska).

#### 1.4.2. Skróty innych wpisów do licencji

Stosowane w licencjach skróty innych wpisów do licencji są zamieszczone w poniższej tabeli:

1	2	3
NCA	(ograniczenie) do wykonywania lotów wyłącznie poza przestrzenią kontrolowaną	(restriction) to fly only out of control area

#### 1.4.3. Niestandardowe wpisy do licencji

W licencjach, w razie zaistnienia takiej potrzeby, mogą być stosowane przez Prezesa Urzędu



Lotnictwa Cywilnego wpisy niestandardowe, inne niż wymienione w ust. 1.4.1 i 1.4.2.

1.4.4. W przypadku gdy mechanik obsługi statku powietrznego posiada już licencję w kategorii B1 lub B2 wydaną zgodnie z Part-66, uprawnienia oznaczone w tabeli jako "Wpisywane do licencji mechanika poświadczenia obsługi wydawane według standardów Załącznika I do Konwencji i wymagań przepisów polskich" mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie "Załącznik do Formularza 26 EASA" - Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.



## WZORY LICENCJI CZŁONKÓW PERSONELU LOTNICZEGO

### 1. Wzory licencji

#### 1.1. Zasadnicze rodzaje wzorów licencji

- 1) Ze względu na wymagania, jakim te licencje odpowiadają, wyróżnia się dwa zasadnicze rodzaje wzorów licencji:
  - a) dla licencji wydanej według standardów Załącznika 1, zwanej dalej „licencją ICAO”, która jest oznaczona skrótem: "ICAO" i informacją w języku angielskim: "Issued in accordance with ICAO Standards" i polskim: "Wydana zgodnie ze standardami ICAO";
  - b) dla licencji wydanej według wymagań przepisów polskich, która zawiera informację w języku angielskim: "Issued in accordance with Polish licensing requirements" i polskim: "Wydana zgodnie z polskimi wymaganiami".
- 2) Ze względu na rodzaj czynności lotniczych wykonywanych przez członka personelu lotniczego, w rozumieniu ustawy - Prawo lotnicze, art. 94 ust. 6 pkt 1, wyróżnia się następujące wzory licencji różniące się okładkami i treścią:
  - a) dla licencji członków personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, oznaczone zapisem w języku polskim: "LICENCJA CZŁONKA ZAŁOGI LOTNICZEJ" i angielskim: "FLIGHT CREW LICENCE";
  - b) dla licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej oznaczona zapisem w języku polskim: "LICENCJA MECHANIKA LOTNICZEGO OBSŁUGI TECHNICZNEJ" i angielskim: "AIRCRAFT MAINTENANCE MECHANIC LICENCE";
  - c) dla licencji dyspozytora lotniczego, oznaczona napisem w języku polskim: "LICENCJA DYSPOZYTORA LOTNICZEGO" i angielskim: "FLIGHT DISPATCHER LICENCE".

#### 1.2. Wzory licencji.

##### 2.2.1. Wzór licencji ICAO.


##### 2.2.2. Wzór licencji wydanej według wymagań przepisów polskich.

Grafika



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**REPUBLIC OF POLAND**  
**Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC**

Civil Aviation Authority



**LICENCJA .....**  
**..... LICENCE**

Wydana zgodnie ze standardami ICAO  
*Issued in accordance with ICAO Standards*

<b>I</b>	Państwo wydania licencji / <i>State of issue:</i>  <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b>
<b>III</b>	Numer licencji / <i>Licence number:</i>
<b>IV</b>	Nazwisko i imię posiadacza / <i>Last and first name of holder:</i>
<b>IVa</b>	Data urodzenia / <i>Date of birth:</i>
<b>XIV</b>	Miejsce urodzenia / <i>Place of birth:</i>
<b>V</b>	Adres posiadacza / <i>Address of holder</i>
<b>VI</b>	Obywatelstwo / <i>Nationality:</i>
<b>VII</b>	Podpis posiadacza / <i>Signature of holder:</i>
<b>VIII</b>	Organ wydający licencję / <i>issuing competent authority</i>
<b>X</b>	Podpis wydającego, data / <i>Signature of issuing officer, date:</i>
<b>XI</b>	Pieczęć ULC / <i>Stamp of CAA:</i>

<b>II</b>	Tytuły licencji, data pierwszego wydania, kod państwa  <i>Titles of licences, date of initial issue and country code:</i>
<b>IX</b>	<p><b>Ważność:</b> Uprawnienie wynikające z licencji mogą być wykorzystane, jeśli posiadacz licencji ma ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, odpowiednie dla danych uprawnień.</p> <p>Posiadacz licencji zobowiązany jest nosić przy sobie dokument ze zdjęciem umożliwiającą identyfikację posiadacza licencji.</p> <p><i>Validity: The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege.</i></p> <p><i>A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder.</i></p>
<b>XII</b>	<p><b>Uprawnienie radiotelefoniczne:</b> Posiadacz niniejszej licencji posiada wiedzę i umiejętności w zakresie obsługi urządzeń R/T w języku polskim i angielskim.</p> <p><i>Radiotelephony privileges: The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment in Polish and English.</i></p>
<b>XIII</b>	<b>Uwagi / Remarks:</b>





Celowo pozostawiono niezapisana

**Intentionally left blank**

Celowo pozostawiono niezapisana

**Intentionally left blank**

<b>XII a</b>		
Uprawnienia lotnicze podlegające		
<b>Klasa/typ/I</b> R/ inne <i>Class/Type/</i> <i>IR/</i> <i>Other</i>	<b>Data</b> ważn ości <i>Valid</i> <i>until</i>	<b>Uwagi i</b> <b>ograniczeni</b> <b>a</b> <i>Remarks &amp;</i> <i>Restrictions</i>




<b>XII. Przedłużenia ważności uprawnień lotniczych</b> <i>Revalidation of ratings</i>				
<b>Uprawnienie</b> <b>Lotnicze</b> <i>Rating</i>	<b>Data egzaminu</b> <i>Date of test/check</i>	<b>Data ważności</b> <i>Valid until</i>	<b>Nazwisko i nr upoważnienia egzaminatora</b> <i>Examiners name and authorisation</i>	<b>Podpis egzaminatora</b> <i>Examiners signature</i>

Licencję wydaje się na papierze albo innym materiale koloru białego, o fakturze zapobiegającej przerabianiu lub podrabianiu dokumentu oraz sprzyjającej ujawnianiu takich działań. Papier albo materiał musi też być dostatecznie trwały, umożliwiający pięcioletnie użytkowanie. Licencja jest wydawana na pasie stanowiącym 1/2 formatu A-4 powstałym z wzdłużnego cięcia, a każda strona stanowi 1/4 długości tego pasa.

Ze względu na konieczność indywidualizacji każdej licencji oraz automatycznej, elektronicznej rejestracji danych do niej wpisanych, licencje drukuje się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego przy wykorzystaniu specjalnych programów komputerowych.

