Przewidywane zmiany w obszarze licencjonowania członków załóg statków powietrznych po wejściu w życie unijnych wymagań Part-FCL.

Poniższy materiał został przygotowany w oparciu o analizę Rozporządzenia EU 216/2008 oraz o analizę projektów wymagań Part-FCL, Part-AR, Part-OR.

1. Ogólne zasady

1.1 Komisja Europejska zamierza wkrótce wprowadzić nowe, wspólne dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej, zasady licencjonowania pilotów. Proponowane zmiany będą miały wpływ na wielu obecnych posiadaczy licencji.

Obowiązujące rozporządzenie WE 216 /2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, zwane dalej rozporządzeniem WE 216/2008, oraz właściwe rozporządzenia wykonawcze (Part-FCL, Part-MED, Part-OR, Part-AR, Part-CC– projekty dostępne na stronie EASA: http://www.easa.eu.int/agency-measures/opinions.php), które prawdopodobnie zostaną opublikowane w tym roku, od daty wejścia ich w życie będą stanowiły obowiązujące w Polsce prawo, które w zakresie nim objętym, zastąpi wymagania zapisane w ustawie Prawo Lotnicze oraz we właściwych dla licencjonowania personelu lotniczego rozporządzeniach. Mimo, iż nowe zasady będą w większej części oparte na wymaganiach JAR FCL, będą również występowały pomiędzy nimi, a JAR FCL, poważne różnice.

Od dnia kiedy nowe wymagania unijne wejdą w życie, do wykonywania lotów w obszarze Unii Europejskiej na tzw. „EASA-owskich statkach powietrznych" obowiązkowym będzie posiadanie licencji wydanej zgodnie z EASA Part-FCL.

1.2 „EASA-owskimi statkami powietrznymi" (Załącznik 1 do nn. informacji) nazywa się statki powietrzne (inne niż państwowe) które, są zarejestrowane w jednym z krajów członkowskich EU, i w związku z tym muszą mieć, zgodnie z wymaganiami europejskimi, EASA-owskie Świadectwo Zdatności do Lotu, EASA-owskie Ograniczone Świadectwo Zdatności do Lotu lub Pozwolenie na Lot.

Dotyczy to również wyżej wymienionych statków powietrznych, które są zarejestrowane w państwie trzecim i użytkowane przez właściciela, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie oraz które są użytkowane w lotach w unijnej przestrzeni powietrznej.

1.3 Po wejściu w życie ww. przepisów europejskich, krajowe licencje stracą ważność w odniesieniu do ww. statków powietrznych, bez względu na ważność uprawnień w nich zapisanych oraz bez względu na brzmienie wymagań krajowych.

Do wykonywania lotu na EASA-owskim statku powietrznym, po wejściu w życie Part-FCL, koniecznym będzie posiadanie licencji EASA-owskiej.

2. EASA-owski system licencjonowania

2.1 Part-FCL będzie określał warunki wydawania licencji, uprawnień oraz upoważnień, które obecnie wydawane są po spełnieniu wymagań JAR FCL lub wymagań krajowych (Załącznik 2 do nn. informacji). Wymagania będą podobne do obecnie stosowanych JAR FCL. Part-FCL będzie dodatkowo uwzględniał licencje na szybowce, balony, sterowce oraz pionowzloty, których wydawanie do tej pory oparte było na wymaganiach krajowych. Wszystkie licencje Part-FCL będą zgodne z Aneksem I ICAO,

dzięki czemu licencje Part-FCL będą rozpoznawalne w lotach międzynarodowych w zakresie ogólnoświatowym.

2.2 Part-FCL wprowadza dodatkowo nową kategorię licencji Light Aircraft Pilot License (LAPL), która nie jest ujęta w Aneksie I ICAO. Licencja ta będzie miała zastosowanie w lotach europejskich na statkach powietrznych zarejestrowanych w kraju członkowskim, odpowiadających zakresowi uprawnień związanych z tą licencją – Załącznik 2 do nn. informacji. Licencja LAPL obejmować może lekkie samoloty, lekkie śmigłowce, lekkie balony oraz szybowce. Do jej uzyskania nie będzie konieczne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1 lub 2. W Part-MED zostaną określone specjalne, mniej restrykcyjne wymagania medyczne niezbędne do jej uzyskania.

2.3 Wszystkie licencje Part-FCL (Załącznik 2 do nn. informacji), włącznie z licencją LAPL, będą wydawane na czas nieograniczony. Tym niemniej, korzystanie z przywilejów wynikających z ich posiadania, będzie możliwe pod warunkiem utrzymania ważności uprawnień wpisanych do licencji oraz ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

2.4 Part-FCL wprowadza również zmiany w zakresie przywilejów instruktorów samolotowych w porównaniu do tych z JAR FCL.

Zgodnie z JAR FCL instruktorzy na typ (Type Rating Instructor - TRI) oraz egzaminatorzy na typ (Type Rating Examinator - TRE) pełnili swoje role w odniesieniu do uprawnień na typ śmigłowców oraz samolotów z załogą wieloosobową. Instruktorzy na klasę (Class Rating Instructor – CRI) oraz egzaminatorzy na klasę (Class Rating Examinator – CRE) pełnili swoje role w odniesieniu do samolotów w zakresie danej klasy, jak również w odniesieniu do uprawnień na typ - dla samolotów z załogą jednoosobową.

Zmiana wprowadzana przez Part-FCL dotyczy CRIs oraz CREs i polega na wyłączeniu z ich przywilejów samolotów złożonych o wysokich osiągach z załogą jednoosobową tzw. SPHPCA (Single Pilot High Performance Complex Aeroplanes). Zgodnie z Part-FCL samoloty te zostaną przeniesione wyłącznie do zakresu przywilejów instruktorów i egzaminatorów na typ (TRIs oraz TREs).

2.5 Wymagania stawiane organizacjom szkolącym w zakresie wszystkich kategorii licencji Part-FCL zostały określone w tzw. Part-OR. Zgodnie z ich zapisami, wszystkie organizacje szkolące w zakresie licencji LAPL, PPL, CPL, ATPL oraz uprawnień na typ oraz IR , muszą być certyfikowane przez Władzę Lotniczą.

2.6 Wymagania stawiane nadzorom lotniczym w zakresie licencjonowania oraz certyfikacji i nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi zostały określone w tzw. Part-AR. Narzucają one m.in. wzór nowej licencji, wzory wniosków, certyfikatów itp.

2.7 W odniesieniu do pozostałych licencji oraz świadectw kwalifikacji w mocy pozostają przepisy krajowe.

3. Implementacja wymagań EASA

3.1 Do końca 2011 r., EASA przewiduje publikację następujących rozporządzeń wykonawczych UE:

- Part-FCL –Zasady licencjonowania pilotów (zastąpią JAR FCL 1 i 2) – publikacja spodziewana do czerwca 2011 r.
- Part-MED – zasady wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich (zastąpią JAR FCL 3) - publikacja spodziewana do października 2011 r.

- Part-OR – wymagania certyfikacyjne dla zatwierdzania organizacji (zastąpią odp. wymagania w JAR FCL) - publikacja spodziewana do listopada 2011 r.
- Part-AR – wymagania dla nadzorów krajowych - publikacja spodziewana do listopada 2011 r.

Równolegle z publikacją wymagań, spodziewana jest publikacja tzw. Akceptowalnych metod (sposobów) spełnienia wymagań (AMC – Acceptable Means of Compliance) oraz Materiałów doradczych (GM – Guidance Material).

3.2 Niezależnie od ostatecznej daty publikacji, planowaną datą wejścia w życie ww. rozporządzeń jest dzień **8 kwietnia 2012 roku.**

Tym niemniej, w przypadku gdy dany Nadzór Krajowy nie będzie gotowy do wydawania określonych licencji lub uprawnień innych niż te, które były wydawane w oparciu o JAR FCL, prawodawstwo europejskie daje możliwość państwom członkowskim zastosowania opt-outs (wyłączeń, odstępstw) w stosunku do poszczególnych przepisów na różne okresy czasu.

Zakładając brak daleko idących zmian w obecnych wersjach projektów, w przypadku Polski, rozwój sytuacji związany z wdrażaniem Part-FCL będzie następujący:

1. Od dnia **8 kwietnia 2012** roku pilotom będą wydawane licencje EASA;
2. W dniu **7 kwietnia 2012 r.** zakończy się wydawanie licencji JAR –owskich;
3. Licencje JAR-owskie wydane przed dniem 8 kwietnia 2012 roku będą po tym dniu uznawane automatycznie za licencje zgodne z wymaganiami Part-FCL. „Fizyczna" wymiana licencji JAR-owskich ważnych w dniu 8 kwietnia 2012 r. będzie dokonywana <u>sukcesywnie</u> do dnia **8 kwietnia 2017 roku;**
4. Ze względu na fakt, że w Polsce obecnie nie są stosowane krajowe PPL, CPL oraz ATPL, nie przewiduje się konieczności opracowywania Raportu Konwersji dla takich licencji;
5. Do dnia 8 kwietnia 2012 musi zostać przywrócona możliwość wydawania licencji krajowych na statki powietrzne z Aneksu II do rozp. (WE) 216/2008 oraz inne krajowe uprawnienia;
6. Do dnia **8 kwietnia 2015** roku pozostaną w użyciu licencje krajowe na balony i sterowce;
7. Do dnia **8 kwietnia 2015** roku pozostaną w użyciu licencje krajowe na szybowce;
8. Orzeczenia lotniczo-lekarskie wydane zgodnie z JAR FCL 3 przed **8 kwietnia 2012 r**. po tej dacie będą uważane za orzeczenia zgodne z wymaganiami Part-MED EASA. „Fizyczna" wymiana ważnych w dniu wejścia w życie wymagań Part-MED., będzie dokonywana **sukcesywnie** przy przedłużaniu ich ważności;
9. Od dnia **8 kwietnia 2012 r.** będą wydawane orzeczenia lotniczo-lekarskie zgodne z wymaganiami Part-MED.;
10. Ośrodki szkolenia lotniczego FTO/TRTO posiadające w dniu wejścia w życie nowych wymagań (8 kwietnia 2012 r.) ważne certyfikaty JAR-owskie, będą automatycznie uważane za organizacje zatwierdzona zgodnie z przepisami Part-OR. Tym niemniej **do dnia 8 kwietnia 2014 roku** <u>wszystkie ww. organizacje szkoleniowe będą musiały udowodnić pełną zgodność z mającymi zastosowanie Implementing Rules (Part-FCL + Part -OR);</u>
11. Szkolenia rozpoczęte przed datą 8 kwietnia 2012 w ww. ośrodkach, prowadzone zgodnie z JAR FCL, będą automatyczne uznane za właściwe do wydania licencji Part-FCL EASA **do dnia 8 kwietnia 2016 r.** Jeśli kandydat do ww. daty nie spełni warunków do wydania licencji, szkolenie będzie musiało być powtórzone.

Po zakończeniu okresu przejściowego (tabelka poniżej) wszyscy piloci chcący wykonywać loty na EASA-owskich statkach powietrznych będą musieli posiadać licencje wydane w oparciu o wymagania

Part-FCL, a żadne szkolenie ukończone poza zatwierdzoną organizacją szkoleniową nie będzie podstawą do otrzymania takiej licencji lub uprawnienia. Mając na uwadze powyższe, wszyscy obecni posiadacze licencji, będą musieli uzyskać odpowiednią licencję, uprawnienie lub orzeczenie lotniczo lekarskie przed zakończeniem okresu przejściowego.

Po zastosowaniu dopuszczalnych odroczeń, terminy uzyskania licencji Part FCL oraz określonych w Part-FCL uprawnień będą przedstawiały się następująco:

	Kategoria licencji, rodzaj EASA-owskiego SP, uprawnienie	Termin graniczny do uzyskania licencji Part-FCL
1	Licencje JAR (PPL, CPL, ATPL)	Pozostają ważne do 2017 roku (sukcesywna wymiana przy przedłużaniu ważności lub innych czynnościach urzędowych)
2	Samoloty i śmigłowce z zakresu objętego uprawnieniami LAPL, używane do celów niekomercyjnych	8 kwietnia 2015 r.
3	Balony, sterowce, szybowce	8 kwietnia 2015 r.
4	Uprawnienie do lotów akrobacyjnych	8 kwietnia 2015 r.
5	Holowanie banerów lub szybowców	8 kwietnia 2015 r.
6	Uprawnienie do lotów w górach	8 kwietnia 2015 r.
7	Uprawnienie pilota doświadczalnego	8 kwietnia 2015 r.

3.3 Od **8 kwietnia 2012 roku** wszystkie nowe licencje, które będą zezwalały na pilotowanie EASA-owskich statków powietrznych oraz wymagane przez Part-FCL orzeczenia lotniczo-lekarskie będą musiały być wydawane w oparciu o nowe wymagania. Również od tej daty wszystkie licencje wymieniane w związku z przedłużaniem daty ważności lub wpisem nowego uprawnienia będą wydawane jako licencje Part-owskie i będą podlegały nowym wymaganiom. Podobnie wszystkie wnioski o zatwierdzenie organizacji szkoleniowej lub szkolenia lotniczego będą musiały spełniać nowe wymagania Part-OR oraz Part-FCL.

3.4 Od dnia **8 kwietnia 2012** r. wszystkie teoretyczne egzaminy państwowe na licencje i uprawnienia muszą być zgodne z nowymi wymaganiami.

4. Wprowadzanie zmian w krajowym systemie licencjonowania

4.1 Sposób wprowadzania zmian w systemie licencjonowania związanych z wejściem w życie wymagań unijnych będzie różnił się od sposobu implementacji do polskiego systemu prawnego wymagań JAR FCL, ze względu na fakt, że przepisy wprowadzające powyższe zmiany stoją w hierarchii aktów prawnych na pozycji wyższej od przepisów krajowych. Ponadto ściśle określono i narzucono ramy czasowe na wprowadzenie zmian. Dodatkowo po zakończeniu okresów przejściowych, wymagania krajowe nie będą mogły być stosowane w odniesieniu do EASA-owskich SP, jak również uprawnienia krajowe nie będą mogły być wpisywane do licencji EASA Part-FCL. Z wyżej wymienionych powodów zajdzie konieczność wprowadzenia odpowiednich zmian do ustawy Prawo Lotnicze i wszystkich odpowiednich rozporządzeń.

4.2 Na przykład, w przypadku posiadacza JAR-owskiej licencji pilota śmigłowca CPL (H) z trzema uprawnieniami na typ: Mi-2, W3-A Sokół oraz EC 135, po wejściu w życie nowych wymagań tylko Sokół i EC-135 będą mogły być przeniesione do licencji Part-FCL, natomiast na śmigłowiec Mi-2 , jako

śmigłowiec z Aneksu II, będzie musiała być wydana licencja krajowa. Tak więc pilotowi będą musiały być wydane 2 licencje.

W podobnej sytuacji znajdą się wszyscy piloci, którzy obecnie posiadają lub będą ubiegać się o uprawnienie na typ statku powietrznego nie-EASA-owskiego, lub o jakiekolwiek inne uprawnienie krajowe, które nie ma odpowiednika EASA-owskiego.

Problem ten nie będzie natomiast dotyczył np. uprawnienia na klasę samolotów, np. SEP, które to uprawnienie wpisane do licencji Part-FCL , **po odpowiedniej zmianie przepisów krajowych**, pozwoli również na pilotowanie nie-EASA-owskich samolotów mieszczących się w tej klasie. W tym przypadku nie będzie potrzeby wydawania oddzielnej licencji krajowej.

4.3 Jednocześnie zaznacza się, że konwersji będą podlegały tylko licencje krajowe wydane **przed wejściem w życie** wymagań Part-FCL.

5. Konwersja licencji krajowych

5.1 Wszystkie licencje, wydane w pełnej zgodności z przepisami JAR –FCL, ważne w dniu wejścia w życie nowych wymagań Part-FCL, staną się automatycznie licencjami Part-owskimi – Załącznik 3 do nn. informacji. Fizycznie będą one **sukcesywnie** wymieniane w momencie utraty ważności. Czas na ich fizyczną wymianę minie w dniu 8 kwietnia 2017 roku.

5.2 Ze względu na fakt, iż w Polsce na dzień dzisiejszy nie obowiązują licencje krajowe w kategorii PPL, CPL oraz ATPL, nie będzie miał zastosowania Załącznik II do Part-FCL, w którym zawarto kryteria konwersji licencji krajowych na licencje Part-FCL.

W odniesieniu do licencji krajowych nie ujętych w Załączniku II do Part-FCL, każdy nadzór będzie musiał opracować Raport Konwersji. Raport będzie porównywać krajowe wymagania z wymaganiami EASA w odniesieniu do każdej kategorii licencji i uprawnienia oraz ma zawierać propozycję dodatkowych (uzupełniających) wymagań jeśli z analizy porównawczej wyniknie taka konieczność. Raport Konwersji musi zostać uzgodniony z EASA.

6. Uznawanie szkoleń i doświadczenia pilotów wojskowych

6.1 Part-FCL dopuszcza możliwość uznawania szkoleń i doświadczenia zdobytego w lotnictwie wojskowym w sytuacji ubiegania się o licencję cywilną Part-FCL.

Zaliczenie musi być oparte na Raporcie uznania, przygotowanym przez każde Państwo Członkowskie, określającym warunki i zakres uznania (zaliczenia). Raport musi zostać opracowany poprzez porównanie zakresu szkolenia w siłach powietrznych z zakresem szkolenia wymaganym przez Part-FCL. W Raporcie musi zostać określony zakres szkoleń uzupełniających, jak również zakres dodatkowego doświadczenia, w odniesieniu do każdej kategorii licencji Part-FCL, o którą kandydat z doświadczeniem wojskowym będzie się ubiegał oraz w odniesieniu do każdego rodzaju szkolenia pilota wojskowego oraz nalotu uzyskanego w siłach powietrznych. Raport Uznania szkoleń i doświadczenia z wojska musi zostać uzgodniony z EASA.

7. Uznawanie licencji nieunijnych

7.1 EASA–owskie rozporządzenie (WE) 216/2008 oraz regulacje Part-FCL narzucą na wszystkich pilotów:

- latających na EASA-owskich statkach powietrznych zarejestrowanych w Unii Europejskiej; lub
- latających na EASA-owskich statkach powietrznych zarejestrowanych w państwach poza Unią Europejską, ale dla których siedziba operatora bądź miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwach Unii Europejskiej;

- obowiązek posiadania licencji EASA-owskiej Part-FCL lub licencji nie-unijnej, uznanej (poddanej walidacji – *validations*) przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami Part-FCL.

Zgodnie z propozycją przepisów Part-FCL, Państwa Członkowskie mają możliwość do dnia 8 kwietnia 2014 r. nie stosowania zasad uznawania licencji nie-unijnych w odniesieniu do lotów niekomercyjnych. W przypadku lotów komercyjnych uznanie zgodnie z Part-FCL będzie wymagane od dnia 8 kwietnia 2012 r. W okresie od kwietnia 2012 r. do kwietnia 2014 r., jeżeli Państwo nie zastosuje wymagań Unii Europejskiej w zakresie uznawania licencji, będzie mogło ono stosować przepisy krajowe.

7.2 Zgodnie z obowiązującymi dziś przepisami krajowymi, uznania wymagają obce licencje zarówno w przypadku wykonywania lotów komercyjnych jak i niekomercyjnych, na statkach powietrznych zarejestrowanych w Polsce. W przepisach Part-FCL uznawanie licencji wymagane będzie do wykonywania lotów na samolotach zarejestrowanych poza Unią Europejską, w przypadku gdy operator prowadził będzie działalność na terenie Unii Europejskiej.

7.3 Kolejną istotną różnicą pomiędzy przepisami Part-FCL, a obecnie obowiązującymi w Polsce regulacjami prawnymi jest to, że na mocy unijnych przepisów posiadacz licencji będzie mógł uznać ją tylko raz i uznanie to będzie ograniczone czasowo.

7.4 Proponowane wymagania dla uznawania, zawarte są w Załączniku III do projektu rozporządzenia Part-FCL. Ogólne wymagania, mające zastosowanie w przypadku uznawania licencji to w szczególności:

- Uznawana licencja musi być zgodna z wymaganiami Aneksu 1 ICAO;
- Wniosek może być złożony jedynie do Narodowej Władzy Lotniczej w kraju, gdzie pilot jest rezydentem lub gdzie operator ma swoją główną siedzibę prowadzenia działalności;
- Okres uznania licencji nie może przekraczać jednego roku;
- Licencja może być uznana tylko raz;
- Uznanie może zostać przedłużone tylko raz (ponad początkowe 12 miesięcy) przez Właściwą Władzę, która je przeprowadziła, w celu zapewnienia pilotowi czasu niezbędnego do uzyskania licencji EASA-owskiej. Warunkiem przedłużenia ważności uznanej licencji jest rozpoczęcie przez posiadacza szkolenia do licencji EASA-owskiej. Okres przedłużenia ważności uznanej licencji nie może być dłuższy niż okres szkolenia zgodnie z wymaganiami zawartymi w Part-FCL.

7.5 Wymagania dla posiadaczy licencji spoza Unii Europejskiej ubiegających się o EASA-owską licencję zawodową określone są w art. 7 projektu Part-FCL. Wymogi uzyskania EASA-owskiej

licencji PPL na podstawie dowolnej licencji spoza Unii Europejskiej określone zostały w Załączniku III do wymagań Part-FCL.

8. Rola Nadzoru Krajowego w świetle lotniczych wymagań unijnych

8.1 Odpowiedzialność w obszarze licencjonowania załóg statków powietrznych w wyraźny sposób została podzielona między EASA oraz nadzory krajowe. Do właściwości EASA należy określanie zasad licencjonowania, natomiast do właściwości nadzorów krajowych należy zapewnienie, że mające zastosowanie zasady są przestrzegane, jak również należy wydawanie licencji, uprawnień, upoważnień oraz zatwierdzeń. W celu zapewnienia jednolitości sposobu stosowania wymagań (standaryzacji) we wszystkich państwach członkowskich, EASA przeprowadza w nadzorach Krajowych cykliczne inspekcje standaryzacyjne.

8.2 Żadne umowy, ustalenia oraz decyzje przyjęte przez Nadzór Krajowy w przeszłości dotyczące obszaru licencjonowania członków załóg statków powietrznych zarówno dotyczące organizacji jak personelu, nie będą mogły być utrzymywane po wejściu w życie Part-FCL , w przypadku gdy będą sprzeczne z zawartymi w nich zasadami i wymaganiami.

Ze względu na fakt, że ww. wymagania wprowadzone zostaną do polskiego systemu prawnego bezpośrednio na podstawie aktów prawa unijnego, ULC nie będzie miał prawnych możliwości utrzymywania w mocy żadnych przywilejów lub praktyk, sprzecznych z wymaganiami Part-FCL.

8.3 Zasoby kadrowe LPL, z trudnością wystarczające do wykonywania normalnych, codziennych obowiązków, mogą okazać się niewystarczające do przeprowadzenia w tak krótkim czasie (12 miesięcy) wszystkich wyżej wymienionych zmian, w połączeniu z codziennymi zadaniami.

Ze względu na to, że przeprowadzenie ww. przedsięwzięć będzie wymagało pełnego zaangażowania personelu departamentu , z góry przepraszamy za ewentualne przejściowe trudności i opóźnienia które mogą pojawić przy załatwianiu bieżących spraw.

Załącznik 1

Wyciąg z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r., Artykuł 4: Podstawowe zasady i stosowalność.

EASA-owskimi statkami powietrznymi nazywamy:

1. Statki powietrzne – włącznie ze wszystkimi zainstalowanymi na nich wyrobami, częściami i akcesoriami – które są:

a) zaprojektowane lub wyprodukowane przez organizację, nad którą Agencja lub państwo członkowskie sprawuje nadzór w zakresie bezpieczeństwa;

lub

b) zarejestrowane w państwie członkowskim, chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez użytkownika wspólnotowego;

lub

c) zarejestrowane w państwie trzecim i użytkowane przez użytkownika, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie, lub użytkowane w celu przylotu na terytorium Wspólnoty, wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego przez użytkownika mającego siedzibę lub zamieszkałego na terytorium Wspólnoty;

lub

d) zarejestrowane w państwie trzecim lub zarejestrowane w państwie członkowskim, które odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa przeniosło na państwo trzecie i użytkowane w celu przylotu na terytorium Wspólnoty, wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego przez użytkownika z państwa trzeciego;

spełniają wymagania wynikające z przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. Personel uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 lit. b), c) lub d), spełnia wymagania wynikające z przepisów niniejszego rozporządzenia.

---

4. Ustęp 1 nie ma zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w **załączniku II** (*do nn. Rozporządzenia)*.

5. Ustępy 2 i 3 nie mają zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w **załączniku II,** z wyjątkiem statków powietrznych, o których mowa w **załączniku II** lit. a) pkt (ii), lit. d) i h) w sytuacjach, gdy statki takie użytkowane są do celów zarobkowego przewozu lotniczego.

Załącznik 2

Kategorie licencji Part -FCL

lp	Symbol kategorii	Nazwa licencji	Uprawnienia
	BLAPL	**PODSTAWOWA LICENCJA PILOTA LEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH**	Posiadacz podstawowej licencji pilota samolotowego LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych lub motoszybowców turystycznych (TMG) o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2000 kg lub mniej, podczas przelotów lokalnych na odległość nie większą niż 30 km (15 mil morskich) od lotniska odlotu, bez międzylądowań, podczas których, biorąc pod uwagę warunki lotu, pilot zawsze jest w stanie powrócić na lotnisko odlotu. Uprawnienia wynikające z podstawowej licencji LAPL nie obejmują przewozu pasażerów.
	LAPL(A)	**LICENCJA PILOTA LEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH - SAMOLOTY**	Posiadacz licencji samolotowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych lub motoszybowców turystycznych o maksymalnej masie startowej 2000 kg lub mniej, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie statku powietrznego nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.
	LAPL(H)	**LICENCJA PILOTA LEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH - ŚMIGŁOWCE**	Posiadacz licencji śmigłowcowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej zatwierdzonej masie startowej 2000 kg lub mniej, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.
	LAPL(S)	**LICENCJA PILOTA LEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH - SZYBOWCE**	Posiadacz licencji szybowcowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy szybowców oraz szybowców z własnym zespołem napędowym. Aby móc korzystać z uprawnień na motoszybowce turystyczne, posiadacz licencji spełnia wymagania określone w ust. FCL.135.S. Posiadaczowi licencji LAPL(S) wolno przewozić pasażerów dopiero, gdy po wydaniu licencji wykona 10 godzin nalotu lub 30 startów jako pilot dowódca szybowców lub szybowców z własnym zespołem napędowym.
	LAPL(B)	**LICENCJA PILOTA LEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH - BALONY**	Posiadacz licencji balonowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy balonów na ogrzane powietrze lub sterowców na ogrzane powietrze o maksymalnej pojemności powłoki 3400 m3, lub balonów gazowych o maksymalnej pojemności powłoki 1200 m3, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie statku powietrznego nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.
	SPL	**LICENCJA PILOTA SZYBOWCOWEGO**	(a) Posiadacz licencji SPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy szybowców oraz szybowców z własnym zespołem napędowym. Aby korzystać z uprawnień na motoszybowce turystyczne, posiadacz licencji SPL musi spełniać wymagania określone w ust. FCL.135.S. (b) Posiadacz licencji SPL: (1) może przewozić pasażerów dopiero po wykonaniu, w okresie po uzyskaniu licencji, co najmniej 10 godzin nalotu lub 30 startów w charakterze pilota dowódcy na szybowcach lub szybowcach z własnym zespołem napędowym; (2) jest uprawniony tylko do działania bez wynagrodzenia w operacjach niekomercyjnych do czasu: (i) osiągnięcia 18 lat; (ii) wykonania, w okresie po uzyskaniu licencji, 75 godzin nalotu lub 200 startów w charakterze pilota dowódcy na szybowcach lub szybowcach z własnym zespołem napędowym; (iii) zaliczenia sprawdzianu umiejętności z egzaminatorem. (c) Niezależnie od postanowień lit. b) pkt (2), posiadacz licencji SPL z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za: (1) udzielanie szkolenia praktycznego do licencji LAPL(S) lub SPL; (2) przeprowadzanie egzaminu praktycznego i sprawdzianu umiejętności do powyższych licencji; (3) korzystanie z uprawnień i upoważnień wpisanych do tych licencji.
	BPL	**LICENCJA PILOTA BALONOWEGO**	(a) Posiadacz licencji BPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy balonów i sterowców na ogrzane powietrze. (b) Posiadacz licencji BPL jest uprawniony tylko do działania bez wynagrodzenia w operacjach niekomercyjnych do czasu: (1) osiągnięcia 18 lat; (2) wykonania 50 godzin nalotu lub 50 startów i lądowań w charakterze pilota dowódcy balonu;

			(3) zaliczenia sprawdzianu umiejętności z egzaminatorem w balonie określonej klasy. (c) Niezależnie od postanowień lit. b), posiadacz licencji BPL z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za: (1) prowadzenie szkolenia praktycznego na licencję LAPL(B) lub BPL; (2) przeprowadzanie egzaminu praktycznego i sprawdzianu umiejętności na te licencje; (3) korzystanie z uprawnień i upoważnień wpisanych do tych licencji.
	PPL(A)	**LICENCJA PILOTA TURYSTYCZNEGO - SAMOLOTY**	(a) Posiadacz licencji PPL(A) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy lub drugiego pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych w operacjach niekomercyjnych. (b)Niezależnie od postanowień litery powyżej, posiadacz licencji PPL(A) z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za: (1) przeprowadzenie szkoleń praktycznych do licencji LAPL(A) lub PPL(A); (2) przeprowadzanie egzaminu praktycznego i sprawdzianu umiejętności na powyższe licencje; (3) korzystanie z uprawnień i upoważnień wpisanych do tych licencji.
	PPL(H)	**LICENCJA PILOTA TURYSTYCZNEGO - ŚMIGŁOWCE**	(a) Posiadacz licencji PPL(H) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota śmigłowców w operacjach niekomercyjnych. (b) Niezależnie od postanowień litery powyżej, posiadacz licencji PPL(H) z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za: (1) udzielanie szkolenia praktycznego do licencji LAPL(H) lub PPL(H); (2)przeprowadzanie egzaminu praktycznego i sprawdzianu umiejętności na powyższe licencje; (3) korzystanie z uprawnień i upoważnień wpisanych do tych licencji.
	PPL(PL)	**LICENCJA PILOTA TURYSTYCZNEGO - PIONOWZLOTY**	
	PPL(As)	**LICENCJA PILOTA TURYSTYCZNEGO - STEROWCE**	(a) Posiadacz licencji PPL(As) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota sterowców w operacjach niekomercyjnych. (b) Niezależnie od postanowień litery powyżej, posiadacz licencji PPL(As) z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za: (1) udzielanie szkolenia praktycznego do licencji PPL(As); (2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i sprawdzeń umiejętności na tę licencję (3) korzystanie z uprawnień lub upoważnień wpisanych do tej licencji.
	CPL	**LICENCJA PILOTA ZAWODOWEGO**	(a) Posiadacz licencji CPL jest w odpowiedniej kategorii statków powietrznych uprawniony do: (1) korzystania ze wszystkich uprawnień przysługujących posiadaczowi licencji LAPL i PPL; (2) wykonywania czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota na wszelkich statkach powietrznych w operacjach innych niż komercyjny transport lotniczy; (3) wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego z załogą jednoosobową w komercyjnym transporcie lotniczym z zastrzeżeniem ograniczeń określonych w ust. FCL.060 oraz niniejszej podczęści; (4) wykonywania czynności drugiego pilota w komercyjnym transporcie lotniczym z zastrzeżeniem ograniczeń określonych w ust. FCL.060.
	MPL	**LICENCJA PILOTA W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ**	(a) Posiadacz licencji MPL jest uprawniony do wykonywania czynności drugiego pilota w samolotach, które muszą być pilotowane z drugim pilotem. (b) Posiadacz licencji MPL może uzyskać dodatkowe uprawnienia przysługujące: (1) posiadaczowi licencji PPL(A), pod warunkiem spełnienia wymagań dla licencji PPL(A) określonych w podczęści C; (2) posiadaczowi licencji CPL(A), pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w ust. FCL.325.A. (c) Przysługujące posiadaczowi licencji MPL uprawnienia IR(A) ograniczają się do samolotów, które muszą być pilotowane z drugim pilotem. Uprawnienia IR(A) mogą zostać rozszerzone na operacje z załogą jednoosobową na samolotach, pod warunkiem ukończenia przez posiadacza licencji szkolenia niezbędnego do wykonywania czynności pilota dowódcy w operacjach z załogą jednoosobową wykonywanych wyłącznie według wskazań przyrządów oraz pod warunkiem zaliczenia egzaminu praktycznego IR(A) w załodze jednoosobowej.
	ATPL	**LICENCJA PILOTA LINIOWEGO**	Posiadacz licencji ATPL jest w odpowiedniej kategorii statków powietrznych uprawniony do: (1) korzystania ze wszystkich uprawnień przysługujących posiadaczowi licencji LAPL, PPL i CPL; (2) wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego w komercyjnym transporcie lotniczym.

Załącznik 3

Zasady przekształcania licencji krajowych na licencje EASA Part-FCL

Licencje EASA Part-FCL	Polskie licencje JAA	Polskie licencje krajowe	Ważność licencji polskich
Samoloty			
ATPL (A)	ATPL (A)	---	Pozostają ważne do 8.04 2017 r. jako licencje EASA Part-FCL. W tym czasie będą sukcesywnie wymieniane na nowy wzór licencji EASA Part-FCL.
CPL(A)	CPL(A)	---	
PPL(A)	PPL(A)	---	
MPL	---	---	Nie były wydawane
LAPL(A)	---	---	---
Śmigłowce			
ATPL(H)	ATPL(H)	---	Pozostają ważne do 8.04 2017 r. jako licencje EASA Part-FCL. W tym czasie będą sukcesywnie wymieniane na nowy wzór licencji EASA Part-FCL.
CPL(H)	CPL(H)	---	
PPL(H)	PPL(H)	---	
LAPL(H)	---	---	
Szybowce i motoszybowce			
LAPL(S) z TMG	---	---	---
LAPL(S)	---	---	---
SPL	---	PL(G) (ICAO)	Pozostają ważne do 08.04 2015 r. W tym czasie będą konwertowane na licencje SPL.

Balony			
LAPL(B)	---	---	---
BPL	---	PL(FB) (ICAO)	Pozostają ważne do 08.04 2015 r. W tym czasie będą konwertowane na licencje BPL.

Wiatrakowce			
---	---	PPL(AG)	Nie były wydawane
---	---	CPL(AG)	Nie były wydawane
Sterowce			
ATPL(As)	---	ATPL(AS) (ICAO)	Nie były wydawane
CPL(As)	---	CPL(AS)	Pozostają ważne do 08.04 2015 r. W tym czasie będą konwertowane na licencje CPL(As) Part-FCL.
PPL(As)	---	PPL(AS)	Nie były wydawane
LAPL(B)	---		
Pionowzloty			
PPL(PL)	---	PPL(PL) (ICAO)	Nie były wydawane
	---	CPL(PL) (ICAO)	Nie były wydawane
	---	ATPL(PL) (ICAO)	Nie były wydawane