

**Międzynarodowe normy
oraz zalecane metody i zasady postępowania**

Załącznik 1

**do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym**

Licencjonowanie personelu

**Niniejsze wydanie zawiera wszystkie zmiany
przyjęte przez Radę przed 5 marca 2011
i zastępuje w dniu 17 listopada 2011
wszystkie dotychczasowe wydania Załącznika 1.**

**Informacje o stosowaniu
Norm oraz zalecanych metod i zasad postępowania - patrz Przedmowa**

**Wydanie 11
Lipiec 2011**

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

SPIS TREŚCI

Strona

PRZEDMOWA	(vii)
ROZDZIAŁ 1. Definicje i ogólne zasady wydawania licencji	1-1
1.1 Definicje	1-1
1.2 Ogólne zasady wydawania licencji	1-6
ROZDZIAŁ 2. Licencje i uprawnienia dla pilotów	2-1
2-1 Ogólne zasady odnoszące się do licencji pilota i uprawnień	2-1
2.2 Uczeń - pilot	2-5
2.3 Licencja pilota turystycznego	2-6
2.4 Licencja pilota zawodowego	2-13
2.5 Licencja pilota w załodze wieloosobowej dla odpowiedniej kategorii samolotu	2-21
2.6 Licencja pilota liniowego	2-23
2.7 Uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów	2-29
2.8 Uprawnienia instruktora lotu odpowiednie na samoloty, sterowce, śmigłowce i pionowzloty	2-32
2.9 Licencja pilota szybowcowego	2-34
2.10 Licencja pilota balonu wolnego	2-37
ROZDZIAŁ 3. Licencje dla członków załogi lotniczej inne niż licencje pilotów	3-1
3.1 Ogólne zasady dotyczące licencji nawigatora lotniczego i mechanika pokładowego	3-1
3.2 Licencja nawigatora lotniczego	3-1
3.3 Licencja mechanika pokładowego	3-3
3.4 Radiooperator pokładowy	3-7
ROZDZIAŁ 4. Licencje i uprawnienia dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej	4-1
4.1 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej	4-1
4.2 Obsługa techniczna statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik)	4-1
4.3 Praktykant – kontroler ruchu lotniczego	4-3
4.4 Licencja kontrolera ruchu lotniczego	4-4
4.5 Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego	4-5
4.6 Licencja inspektora obsługi lotów/ dyspozytora lotniczego	4-8
4.7 Licencja operatora stacji lotniczej	4-11
4.8 Lotniczy personel meteorologiczny	4-12
ROZDZIAŁ 5. Druk licencji personelu lotniczego	5-1

Załącznik 1 – Licencjonowanie Personelu**Spis treści**

ROZDZIAŁ 6. Warunki zdrowotne niezbędne do wydania licencji	6-1
6.1 Orzeczenie lotniczo-lekarskie - Ogólnie	6-1
6.2 Wymagania dotyczące otrzymania orzeczenia lotniczo-lekarskiego	6-2
6.3 Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1	6-4
6.4 Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2	6-11
6.5 Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3	6-18
ZAŁĄCZNIK 1. Wymagania dotyczące poziomów znajomości języków stosowanych w łączności radiotelefonicznej	APP 1-1
ZAŁĄCZNIK 2. Zatwierdzona organizacja szkolenia	APP 2-1
ZAŁĄCZNIK 3. Wymagania dotyczące wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej - samolot	APP 3-1
ZAŁĄCZNIK 4. Podstawy systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	APP 4-1
DODATEK A. Skala oceny biegłości znajomości języka wg ICAO	ATT A-1
DODATEK B. Licencja pilota w załodze wieloosobowej – samolot – poziomy umiejętności	ATT B-1
DODATEK C. Podstawy krajowego programu bezpieczeństwa (SSP)	ATT C-1

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Normy oraz zalecane metody i zasady postępowania dotyczące licencjonowania personelu były po raz pierwszy przyjęte przez Radę 14 kwietnia 1948r., stosownie do postanowień Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944) i oznaczone jako Załącznik 1 do konwencji. Weszły w życie 15 września 1948 r.

Tabela A przedstawia pochodzenie późniejszych poprawek wraz z wykazem głównych, uwzględnianych tematów i dat, w których Załącznik i poprawki były przyjęte przez Radę, kiedy weszły w życie i kiedy zostały zastosowane.

Stosowanie standardów PEL

Załącznik 1 obejmuje normy oraz zalecane metody i zasady postępowania przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jako minimalne normy w zakresie licencjonowania personelu.

Niniejszy Załącznik jest stosowany w odniesieniu do wszystkich kandydatów ubiegających się o licencję i przedłużenie jej ważności oraz w stosunku do wszystkich posiadaczy licencji i uprawnień tutaj wyszczególnionych.

Rada postanowiła, że poprawki dotyczące już istniejących wymogów licencyjnych mają zastosowanie w odniesieniu do wszystkich kandydatów ubiegających się o licencję i posiadaczy licencji. Jednak ich stosowanie w przypadku obecnych posiadaczy licencji, ocenę konieczności ponownego sprawdzania wiedzy, doświadczenia i umiejętności indywidualnych posiadaczy licencji, pozostawia się do uznania państw członkowskich.

Działanie Państw Członkowskich

Zgłaszanie różnic. Zwraca się uwagę państw członkowskich na zobowiązania nałożone przez Artykuł 38 Konwencji, według którego państwa członkowskie zobowiązane są do zgłaszania Organizacji wszelkich różnic pomiędzy ich państwowymi przepisami prawnymi a zalecanymi metodami i zasadami postępowania zawartymi w niniejszym Załączniku i wszelkimi poprawkami do nich. Zachęca się państwa członkowskie do rozszerzenia tego rodzaju zgłoszeń dotyczących wszelkich różnic istniejących pomiędzy zalecanymi metodami i zasadami postępowania zawartymi w niniejszym Załączniku i wszelkimi poprawkami, kiedy zgłoszenie takich różnic ma znaczenie dla bezpieczeństwa nawigacji lotniczej. Państwa członkowskie proszone są o informowanie Organizacji na bieżąco o każdej różnicy mogącej powstać później lub o wycofaniu każdej różnicy uprzednio zgłoszonej. Specjalna prośba o zgłaszanie różnic zostanie przesłana do państw członkowskich natychmiast po przyjęciu każdej poprawki do niniejszego Załącznika.

Wykorzystanie treści Załącznika w narodowych przepisach prawnych. 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję zwracającą uwagę państw członkowskich na konieczność stosowania w ich własnych, państwowych przepisach prawnych, w takim stopniu w jakim jest to możliwe, precyzyjnego języka w odniesieniu do tych norm ICAO, które mają charakter przepisów prawnych, a także o sygnalizowaniu odejść od norm, włączając w to każde dodatkowe, państwowe przepisy prawne, które są istotne dla bezpieczeństwa lub regularności nawigacji lotniczej. Tam gdzie jest to możliwe, postanowienia niniejszego Załącznika mają być pisane w sposób ułatwiający wdrożenie do państwowego systemu prawnego bez większych zmian tekstowych.

Informacja ogólna

Wyrażenie „licencja” używane w całym tekście niniejszego Załącznika ma to samo znaczenie co wyrażenie „świadectwo kompetencji i licencja”, „licencja lub świadectwo” i „licencja” używane w Konwencji. Podobnie wyrażenie „członek personelu lotniczego” ma to samo znaczenie co wyrażenie „członek załogi operującej statkiem powietrznym” i „personel operujący” używane w Konwencji, podczas gdy wyrażenie „personel inny niż członek personelu lotniczego” zawiera w sobie wyrażenie „personel obsługi” używane w Konwencji.

Status części składowych Załącznika

Załącznik składa się z niżej wymienionych części składowych, z których nie wszystkie muszą znaleźć się w każdym Załączniku; ich status jest jednak określony:

1) *Materiał stanowiący Załącznik właściwy:*

- a) *Normy oraz zalecane metody i zasady postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniami Konwencji. Są one zdefiniowane następująco:

Norma: każdy wymóg dotyczący właściwości fizycznych, konfiguracji, materiału, osiągow, personelu lub procedury, których jednolite stosowanie jest uznane za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej nawigacji powietrznej i które państwa członkowskie przestrzegają zgodnie z Konwencją; w przypadku niemożliwości zastosowania się, należy to obowiązkowo, zgodnie z Artykułem 38, zgłosić Radzie.

Zalecane metody i zasady postępowania: każda specyfikacja dotycząca właściwości fizycznych, konfiguracji, sprzętu, osiągow, personelu lub procedury, których jednolite stosowanie jest uznane za pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub skuteczności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i które, państwa członkowskie będą się starały stosować zgodnie z Konwencją.

- b) *Uzupełnienia:* tekst oddzielnie grupowany, dla wygody, lecz tworzący normy oraz zalecane metody i zasady postępowania przyjęte przez Radę.
- c) *Definicje:* sformowania objaśniające znaczenie terminów używanych w normach oraz zalecanych metodach i zasadach postępowania, nie mających przyjętego znaczenia słownikowego. Definicja nie posiada statusu niezależności lecz stanowi integralną część każdej normy oraz zalecanej metody i zasady postępowania, w której termin ten jest użyty, ponieważ zmiana w znaczeniu tego terminu wpływałaby na istotę specyfikacji.
- d) *Tabele i liczby,* które są dołączone lub które ilustrują normę oraz zalecane metody i zasady postępowania, i które są w niej przywoływane, tworzą część związaną z normą oraz zalecanymi metodami i zasadami postępowania i mają ten sam status.

Należy zaznaczyć, że niektóre normy znajdujące się w niniejszym Załączniku, poprzez ich przywołanie, wprowadzają inne specyfikacje mające status zalecanych metod i zasad postępowania. W takich przypadkach tekst zalecanych metod i zasad postępowania staje się częścią normy.

2) *Tekst zatwierdzony przez Radę, przeznaczony do publikacji w powiązaniu z normami oraz zalecanymi metodami i zasadami postępowania (SARPs):*

- a) *Przedmowy* zawierają materiał historyczny i wyjaśniający, oparty na działaniu Rady i obejmujący objaśnienia zobowiązań państw dotyczących zastosowania norm oraz zalecanych metod i zasad postępowania, wynikających z Konwencji i Uchwały o przyjęciu.
- b) *Wprowadzenia* zawierają materiał wyjaśniający wprowadzany na początku części, rozdziałów i sekcji Załącznika w celu pomocy w rozumieniu i wykorzystaniu tekstu.

- c) *Uwagi* włączono w tekst, tam gdzie to jest konieczne, w celu podania rzeczowej informacji lub wzmianki odnoszącej się do norm oraz zalecanych metod i zasad postępowania, o których mowa, lecz nie stanowiących części norm oraz zalecanych metod i zasad postępowania.
- d) *Dodatki* zawierają materiał uzupełniający do norm oraz zalecanych metod i zasad postępowania lub tekst włączony jako wytyczne do ich stosowania.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu językach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde z państw członkowskich proszone jest o wybór jednego z tych tekstów w celu wdrożenia we własnym kraju oraz dla innych skutków wynikających z Konwencji, albo przez wykorzystanie bezpośrednie albo przez przekład na język własny i powiadomienie o tym Organizacji.

Praktyki wydawnicze

Poniższa praktyka została zastosowana w celu rozpoznania statusu każdego wyrażenia: *normy* zostały wydrukowane zwykłą czcionką; *zalecane metody i zasady postępowania* zostały wydrukowane kursywą a ich status jest tu wskazany przez słowo **Zalecenie**; *Uwagi* zostały wydrukowane kursywą a ich status jest wskazany przez słowo *Uwaga*.

Należy zaznaczyć, że w tekście angielskim do pisania specyfikacji została zastosowana następująca praktyka: dla norm zastosowano jako obowiązujący czasownik „należy” natomiast dla zalecanych metod i zasad postępowania zastosowano jako obowiązujący czasownik „należałoby”.

Jednostki miar wykorzystywane w tym dokumencie są zgodne z Międzynarodowym Układem Jednostek (SI), tak jak to wyszczególniono w Załączniku 5 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Tam, gdzie Załącznik 5 zezwala na używanie alternatywnych jednostek nie należących do SI, są one pokazane w nawiasach po jednostkach podstawowych. Tam, gdzie cytowane są dwa zestawy jednostek należy przyjmować, że dane pary wartości są równe i wzajemnie wymienne. Jednakże, powinno się wnioskować, że jednakowy poziom bezpieczeństwa jest osiągnięty przy wyłącznym użyciu któregośkolwiek z układów jednostek.

Każde odniesienie do części niniejszego dokumentu, które jest oznaczone numerem dotyczy wszystkich podpunktów zawartych w tej części.

Tabela A. Poprawki do Załącznika 1

Poprawka	Źródło(a)	Przedmiot(y)	Przyjęte Obowiązujące Stosowane
1 Wydanie	Druka Sesja Wydziału PEL; Styczeń 1947	Licencjonowanie członków personelu lotniczego i kluczowego personelu służb żeglugi powietrznej.	14 kwietnia 1948 r. 15 września 1948 r. 1 maja 1949 r.
1 do 123 (2 Wydanie)	Trzecia Sesja Wydziału PEL; Marzec 1948	Modyfikacja istniejących norm.	22 marca 1950 r. 1 września 1950 r. 1 października 1951 r.
124 do 129	Trzecia Sesja Wydziału PEL; Marzec 1948	Modyfikacja istniejących norm.	27 czerwca 1950 r. 1 listopada 1950 r. 1 października 1952 r.
130 do 151 (3 Wydanie)	Trzecia i czwarta Sesja Wydziału PEL; Marzec 1948; Luty 1952	Modyfikacja istniejących norm.	25 listopada 1952 r. 1 kwietnia 1953 r. 1 kwietnia 1955 r.
152	Specjalne Posiedzenie dotyczące wymagań wzrokowych i słuchowych w licencjonowaniu personelu; 1955	Wymagania dotyczące wzroku i słuchu w licencjonowaniu personelu.	22 lutego 1956 r. 1 lipca 1956 r. 1 grudnia 1956 r.
153	Komisja Żeglugi Powietrznej	Nowe wymagania dotyczące elektrokardiogramów.	16 kwietnia 1957 r. 1 września 1957 r. 1 grudnia 1957 r.
154 (4 Wydanie)	Trzecia Konferencja Żeglugi Powietrznej; 1956	Poprawka dotycząca SARPów.	13 czerwca 1957 r. 1 października 1957 r. 1 grudnia 1957 r.
155 (5 wydanie)	Zalecenia z PEL/MED; Maj 1961	Poprawka dotycząca SARPów.	27 czerwca 1962 r. 1 listopada 1962 r. 1 września 1963 r.
156 (6 Wydanie)	Zalecenia z posiedzenia wydziałowego PEL/TRG/MED; Październik/ Listopad 1970	Poprawka dotycząca SARPów.	11 grudnia 1972 r. 11 kwietnia 1973 r. 2 stycznia 1975 r. 26 stycznia 1978 r.
157	Rada	Używanie języka rosyjskiego w licencjach personelu.	28 czerwca 1976 r. 28 października 1976 r. 21 kwietnia 1977 r.
158 (7 Wydanie)	Korespondencja i Sekretariat, 21 Posiedzenie Zgromadzenia i Rady	Modyfikacje istniejących norm dotyczących lekarzy orzeczników. Nowe SARPów dotyczące oceny zdatości lotniczo-lekarskiej. Zastąpienie Wymagań Fizycznych i Psychicznych klasami orzeczeń lotniczo-lekarskich.	4 maja 1982 r. 4 września 1982 r. 25 listopada 1982 r.

Poprawka	Źródło(a)	Przedmiot(y)	Przyjęte Obowiązujące Stosowane
159 (8 Wydanie)	Drugie, trzecie i czwarte Posiedzenie Zespołu Licencjonowania personelu i szkolenia (PELT); Listopad 1983, Kwiecień 1985, Maj 1986. Komisja Żeglugi Powietrznej	Poprawka SARPów dotycząca licencjonowania personelu lotniczego. Skreślenie licencji starszego pilota zawodowego - samolot, uprawnienie do kontrolowanych lotów VFR, licencja lotniczego operatora radiotelefonicznego i uprawnienie instruktora pilotażu na szybowce i balony wolne. Linia podziału maksimum 5 700 kg masy startowej zostaje zastąpiona przez linię podziału opartą na konieczności certyfikowania załogi. Wszystkie przepisy dotyczące śmigłowców mają status norm. Zostały zaostrzone wymagania dla wydawania uprawnienia typu na statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji z załogą dwu pilotów. Uaktualniono przepisy dotyczące wydawania każdej licencji i uprawnienia. Wymagania szkolenia w locie zostały ustalone dla licencji pilotów turystycznych, zawodowych, szybowcowych i balonów wolnych oraz dla uprawnień dotyczących lotów wg wskazań przyrządów oraz uprawnień instruktora pilotażu.	28 marca 1988 r. 31 lipca 1988 r. 16 listopada 1989 r.
160	Komisja Żeglugi Powietrznej	Poprawka SARPów dla kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów stacji lotniczej i dyspozytorów lotniczych.	24 marca 1993 r. 26 lipca 1993 r. 10 listopada 1994 r.
161	Komisja Żeglugi Powietrznej	Poprawka SARPów dla techników/inżynierów/mechaników obsługi technicznej samolotu i wymagań dotyczących licencjonowania personelu.	10 marca 1997 r. 21 lipca 1997 r. 5 listopada 1998 r.
162	Pierwsze, Drugie, Trzecie i Czwarte Posiedzenia Grupy Studialnej ds. Nadużywania Substancji Psychoaktywnych (PSAWSG) Grudzień 1993, Sierpień 1994, Styczeń 1995, Maj 95, Komisja Żeglugi Powietrznej	Poprawka do SARPów dotyczących używania środków psychoaktywnych przez personel lotniczy.	25 lutego 1998 r. 20 lipca 1998 r. 5 listopada 1998 r.
163	Grupa Studialna dot. Bezpieczeństwa Lotn. i Czynnika Ludzkiego (FSHFSG);Maj 1995 Grupa Studialna dot. wzroku i rozróżniania koloru (WCPSG); Czerwiec 1997 do maja 1998; Komisja Żeglugi Powietrznej	Wymagania dotyczące wiedzy na temat czynnika ludzkiego; wymagania dotyczące wzroku i postrzegania kolorów; język używany w licencjach personelu; skreślenie Dodatku.	19 lutego 2001 r. 16 lipiec 2001r. 1 listopad 2001 r.
164	32 Posiedzenie Zgromadzenia i Rady, spotkanie Wydziału MET (2002), Komisja Żeglugi Powietrznej	Zmiana definicji; nowe wymagania dotyczące biegłości w znajomości języka dla pilotów samolotów i śmigłowców, nawigatorów korzystających z łączności radiotelefonicznej, kontrolerów ruchu lotniczego i dyspozytorów lotniczych; wprowadzenie Uwagi o kwalifikacjach i szkoleniu lotniczego personelu meteorologicznego; zmiana wymagań z zakresu wiedzy o czynniku ludzkim dla inżynierów obsługi technicznej statku powietrznego.	5 marca 2003 r. 14 lipca 2003 r. 27 listopada 2003 r.
165	Komisja Żeglugi Powietrznej	Wpis uprawnień na typ z ograniczeniem przywilejów do fazy przelotu.	25 lutego 2004 r. 12 lipca 2004 r. 25 listopada 2004 r.
166	Komisja Żeglugi Powietrznej; Grupa Studialna ds. warunków medycznych (MPSG); Grupa ds. Licencjonowania Załóg Lotniczych i Szkolenia (FCLTP)	Zmiana w wymaganiach medycznych; nowe warunki dotyczące zatwierdzania organizacji szkoleniowych.	21 lutego 2005 r. 11 lipca 2005 r. 24 listopada 2005 r.

Załącznik 1 – Licencjonowanie Personelu			Przedmowa
Poprawka	Zródło(a)	Przedmiot(y)	Przyjęte Obowiązujące Stosowane
167	Badania Komisji Żeglugi Powietrznej; Drugie spotkanie Grupy ds. Licencjonowania Załóg Lotniczych i Szkolenia	Zmiana i nowe wymagania medyczne dotyczące górnego limitu wiekowego dla członków załogi lotniczej nowe wymagania dla licencjonowania personelu dla sterowców i pionowzłotów; wprowadzenie licencji pilota w załodze wieloosobowej; zmiany w szczegółach istniejących Norm dla załóg lotniczych; zmiany w warunkach znaczenia szkolenia w urządzeniach treningowych dla zdobycia lub utrzymania wymaganych umiejętności dla różnych poziomów licencji i uprawnień.	10 marca 2006 r. 17 lipca 2006 r. 23 listopada 2006r.
168	Badania Komisji Żeglugi Powietrznej	Zmiana dotyczy: a) zastąpienie uprawnień kontroli radaru podejścia i obszaru przez uprawnienia do nadzorowania podejścia i kontroli obszaru celem odzwierciedlenia faktu, że systemy nadzorowania nie są ograniczone do radarów; b) zunifikowanie wymagań dla kontrolerów ruchu lotniczego z zakresu wiedzy o czynniku ludzkim z niedawno przyjętymi dla załóg latających, a stanowiącymi część poprawki 167 do Załącznika 1; c) odpowiedniość istniejących standardów dla zatwierdzonego szkolenia dla załóg lotniczych (Załącznik 1, 1.2.8 i Załącznik 2) wobec zatwierdzonego szkolenia wymaganego dla uzyskania licencji i uprawnień kontrolera ruchu lotniczego; i d) nowe postanowienia dla osoby szkolonej na kontrolera ruchu lotniczego w środowisku operacyjnym.	23 lutego 2007 r. 16 lipca 2007 r. 22 listopada 2007 r.
169-A	Sekretariat z pomocą Grupy Studialnej ds. warunków medycznych	Zmiana wprowadzająca niektóre nowe koncepcje w dziedzinie medycyny lotniczej w celu lepszego określenia obecnego wpływu ryzyka w medycynie lotniczej na bezpieczeństwo lotu.	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 19 listopada 2009 r.
169-B	Sekretariat	Zmiana dotyczy opracowania spójnych założeń związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem poprzez wprowadzenie schematu wdrożenia i utrzymania krajowego programu bezpieczeństwa na dzień 18 listopada 2010 r..	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 18 listopada 2009 r.
170	Sekretariat we współpracy z zespołem zadaniowym Nowej Generacji Specjalistów ds. Lotnictwa (NGAP) oraz ze Wspólnymi Inicjatywami Szkoleniowymi i Kwalifikowania (ITQI) IATA	a) Ułatwienie zastosowania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań dotyczących doświadczenia dla licencji technika obsługi statku powietrznego, gdy stosowane są zatwierdzone programy szkolenia oparte na kompetencjach; b) zmiana definicji zatwierdzonego szkolenia i zatwierdzonego ośrodka szkolenia celem uproszczenia ich nazewnictwa oraz zmiana rozmieszczenia w nowym Standardzie wymagań stwierdzających, że szkolenie pewnych kategorii personelu musi być prowadzone w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; c) zunifikowanie wymagań związanych z zarządzaniem zagrożeniem i błędem (TEM) obowiązujących część licencjonowanego personelu z wymaganiami obowiązującymi licencjonowane załogi lotnicze; d) przedłużenie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących wpisywanie do licencji pionowzłotów; i e) różne zmiany edytorskie.	4 marca 2011 r. 18 lipca 2011 r. 17 listopada 2011 r.

Międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania

Rozdział 1. Definicje i ogólne zasady wydawania licencji

1.1 Definicje

Kiedy w normach oraz zalecanych metodach i zasadach postępowania do Licencjonowania Personelu używane są poniższe terminy, to mają one następujące znaczenie:

Orzeczenie (Accredited medical conclusion). Ocena wydana przez jednego lub więcej ekspertów medycznych, akceptowana przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, a wydana dla odnośnego przypadku w porozumieniu, jeżeli to konieczne, z ekspertami operacyjnymi lub innym ekspertami.

Samolot (Aeroplane). Statek powietrzny cięższy od powietrza, napędzany silnikiem, uzyskujący swoją siłę nośną w locie na skutek oddziaływań aerodynamicznych występujących na jego powierzchniach, pozostających w niezmiennym położeniu podczas określonych warunków lotu.

Statek powietrzny (Aircraft). Każde urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza, innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi.

Wyposażenie radioelektroniczne statku powietrznego (Aircraft avionics). Termin, którym określa się wszystkie urządzenia elektroniczne wykorzystywane na statku powietrznym, łącznie z wyposażeniem elektrycznym, urządzeniami radiowymi oraz systemami automatycznego lotu i systemem przyrządów.

Kategoria - Statek powietrzny (Aircraft – category). Klasyfikacja statku powietrznego zgodnie z jego podstawowymi cechami np. samolot, śmigłowiec, szybowiec, balon wolny.

Statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji z jednym pilotem (Aircraft certificated for single-pilot operations). Typ statku powietrznego, który podczas procesu certyfikacji został uznany przez Państwo Rejestracji za mogący bezpiecznie wykonywać operacje lotnicze, będąc pilotowany przez minimum jednego pilota.

Statek powietrzny, który musi być pilotowany z drugim pilotem (Aircraft to be operated with a co-pilot). Statek powietrzny, który musi być pilotowany z drugim pilotem, zgodnie z tym jak podano w instrukcji użytkowania lub certyfikacie operatora lotniczego.

Typ statku powietrznego (Aircraft – type of). Wszystkie statki powietrzne tego samego, podstawowego projektu, łącznie z jego wszelkimi modyfikacjami, z wyjątkiem tych modyfikacji, które powodują zmiany w obsłudze lub w charakterystyce lotu.

Umiejętność latania (Airmanship). Logiczne korzystanie z prawidłowej oceny i dobrze opanowanej wiedzy, umiejętności i zachowań dla wykonania zadań lotu.

Sterowiec (Airship). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, napędzany silnikiem.

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej (Approved maintenance organization). Organizacja prowadząca swoją działalność pod nadzorem zatwierdzonym przez Umawiające się Państwo, zgodnie z wymaganiami Załącznika 6, część I, rozdział 8 - Obsługa Techniczna Samolotu, wykonująca obsługę techniczną statku powietrznego lub jego podzespołów.

Uwaga. Intencją tej definicji nie jest, w żadnym wypadku, wykluczenie ewentualności, aby organizacja i nadzór nad nią były zatwierdzone przez więcej, niż przez jedno państwo.

Zatwierdzone szkolenie (Approved training). Szkolenie realizowane według specjalnego programu nauczania i pod nadzorem zatwierdzonym przez Umawiające się Państwo.

Zatwierdzona organizacja szkolenia (Approved training organization). Organizacja zatwierdzona i działająca pod nadzorem Umawiającego się Państwa, zgodnie z wymaganiami Załącznika 1, do prowadzenia zatwierdzonego szkolenia.

Usługa kontroli radarowej ATS (ATS surveillance service). Pojęcie stosowane dla wskazania, że usługa realizowana jest bezpośrednio przy wykorzystaniu urządzeń kontroli radarowej ATS.

System kontroli radarowej ATS (ATS surveillance system). Nazwa rodzajowa o różnym znaczeniu, DS.-B, PSR, SSR lub każdy inny porównywalny system naziemny, umożliwiający zidentyfikowanie statku powietrznego.

Uwaga. Porównywalny system naziemny to taki, który, przy zastosowaniu analizy porównawczej lub innej metodologii wykazał, że posiada równoważny lub wyższy poziom bezpieczeństwa i działania niż monopulsacyjny SSR.

Balon (Balloon). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, nie napędzany silnikiem.

Uwaga. Dla celów niniejszego Załącznika, ta definicja ma zastosowanie do balonów wolnych.

Zaświadczenie o zdatości do lotu (Certify as airworth (to)). Zaświadczenie, że statek powietrzny lub jego części po wykonanej obsłudze technicznej na danym statku powietrznym lub jego częściach, spełniają bieżące wymogi zdatości do lotu.

Operacja w zarobkowym transporcie powietrznym (Commercial air transport operation). Operacje statku powietrznego, które obejmują zarobkowy transport pasażerów, towaru lub poczty.

Kompetencje (Competency). Umiejętności, wiedza i zachowania konieczne do wykonania zadania wg określonego standardu.

Element kompetencji (Competency element). Działanie, które stanowi zadanie inicjujące i kończące zdarzenie z wyraźnie określonymi granicami i przewidywanym skutkiem.

Jednostka kompetencji (Competency unit). Odsobniona funkcja składająca się z szeregu elementów kompetencji.

Drugi pilot (Co-pilot). Licencjonowany pilot, wykonujący czynności związane z pilotowaniem statku powietrznego, inne niż pilota dowódcy z wyjątkiem pilota, który znajduje się na pokładzie statku powietrznego w celu odbycia szkolenia w locie.

Uznanie (Credit). Uznanie alternatywnych sposobów lub wcześniej uzyskanych kwalifikacji.

Przelot (Cross-country). Lot między punktem startu a punktem lądowania wg wcześniej zaplanowanej trasy przy użyciu standardowych procedur nawigacyjnych.

Czas lotu szkolnego (Dual instruction time). Czas lotu, w którym dana osoba szkoli się w powietrzu pod nadzorem pilota posiadającego odpowiednie uprawnienia.

Błąd (Error). Działanie lub brak działania członka personelu operacyjnego, które prowadzi do odstępstw w organizacji i odstępstw od założeń lub oczekiwań członka załogi operacyjnej.

Uwaga. Opis personelu operacyjnego, patrz Załącznik E do Załącznika 13 - Badanie wypadków i incydentów lotniczych.

Zarządzanie błędem (Error management). Proces wykrywania i reagowania na błędy czynnościami przeciwdziałającymi, które zmniejszają lub eliminują konsekwencje błędu i łagodzą prawdopodobieństwo powstania kolejnych błędów lub niepożądanych stanów statku powietrznego.

Uwaga. Patrz Załącznik C do rozdziału 3 Procedur Służb Nawigacji Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868) i Okólnik 314 – Zarządzanie zagrożeniem i błędem (TEM) w Kontroli Ruchu Lotniczego dla opisów niepożądanych stanów statku powietrznego.

Członek załogi lotniczej (Flight crew member). Licencjonowany członek załogi statku powietrznego pełniący obowiązki bezpośrednio związane z eksploatacją statku powietrznego podczas lotu.

Plan lotu (Flight plan). Określone informacje dostarczane jednostkom służby ruchu lotniczego, odnoszące się do zamierzonego lotu lub do części lotu statku powietrznego.

Symulator procedur lotu (Flight procedur es Rainer). Patrz - Urządzenie treningowe.

Urządzenie treningowe (Flight simulation training device). Każde z trzech niżej wymienionych typów urządzeń, w których na ziemi symulowane są warunki lotu:

Symulator lotu, urządzenie, które oddaje dokładny obraz kabiny konkretnego typu statku powietrznego w zakresie obejmującym mechaniczne, elektryczne, elektroniczne itp. systemy kierowania funkcjonowaniem statku powietrznego, symuluje warunki identyczne z warunkami w kabinie oraz możliwości i właściwości lotu danego typu statku powietrznego.

Symulator procedur lotu, urządzenie, które oddaje realistyczne środowisko kabiny i symuluje reakcje przyrządów, proste funkcje mechanicznego, elektrycznego, elektronicznego itp. sterowania systemów statku powietrznego oraz osiągi i właściwości lotu statku powietrznego danej klasy;

Podstawowe urządzenie treningowe do lotów wg wskazań przyrządów, urządzenie które jest wyposażone w odpowiednie przyrządy i które symuluje środowisko kabiny statku powietrznego w locie wg wskazań przyrządów

Symulator lotu (Flight simulator). Patrz - Urządzenie treningowe.

Czas lotu samolotu (Flight time – aeroplanes). Czas całkowity od momentu kiedy samolot zaczyna poruszać się w celu startu, aż do momentu zatrzymania się po zakończonym locie.

Uwaga. Czas lotu, zdefiniowany jak wyżej, jest synonimem terminu czasu „od odblokowania do zablokowania” lub czasu „od podstawek do podstawek” będących w powszechnym użyciu, który jest mierzony od czasu, kiedy samolot rusza z miejsca w celu startu aż do momentu całkowitego zatrzymania się po zakończonym locie.

Czas lotu śmigłowcem (Flight time – helicopters). Całkowity czas od momentu kiedy łopaty wirnika śmigłowca zaczynają się obracać aż do momentu zajęcia miejsca postojowego przez śmigłowiec i zatrzymania obrotów łopat wirnika.

Szybowiec (Glider). Statek powietrzny cięższy od powietrza, nie napędzany silnikiem, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie na skutek zjawisk aerodynamicznych występujących na jego powierzchniach, pozostających w niezmiennym położeniu podczas ustalonych warunków lotu.

Czas lotu szybowca (Glider flight time). Całkowity czas przebywania w powietrzu, niezależnie od tego czy jest holowany czy nie, od momentu kiedy szybowiec rusza w celu wykonania startu, aż do momentu lądowania po zakończonym locie.

Śmigłowiec (Helicopter). Statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymujący się w locie głównie wskutek oddziaływania powietrza na jeden lub więcej, z zasady osadzonych na osiach pionowych, wirników nośnych napędzanych silnikami.

Możliwości człowieka (Human performance). Możliwości i ograniczenia człowieka, które mają wpływ na bezpieczeństwo i sprawność jego działania w lotnictwie.

Czas lotu wg wskazań przyrządów (Instrument flight time). Czas lotu, w którym pilot pilotuje statek powietrzny wyłącznie wg wskazań przyrządów i bez odniesienia do obiektów zewnętrznych.

Czas wg wskazań przyrządów na ziemi (Instrument ground time). Czas, w którym pilot otrzymuje na ziemi szkolenie symulowanego lotu wg wskazań przyrządów, w urządzeniu treningowym zatwierdzonym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

Czas wg wskazań przyrządów (Instrument time). Czas lotu wg wskazań przyrządów lub czas wg wskazań przyrządów na ziemi.

Władza uprawniona do licencjonowania (Licensing Authority). Władza wyznaczona przez Umawiające się Państwa odpowiedzialna za licencjonowanie personelu.

Uwaga. Wg przepisów niniejszego Załącznika, Władza uprawniona do licencjonowania zobowiązana jest przez Umawiające się Państwo do:

- a) oceny kwalifikacji kandydata ubiegającego się o licencję lub uprawnienie;
- b) wydania i potwierdzenia licencji i uprawnień;
- c) wyznaczania i upoważniania osób zatwierdzonych;
- d) zatwierdzania kursów szkoleniowych;
- e) zatwierdzania urzędzeń symulujących lot i upoważnienia do ich wykorzystywania w celu nabywania doświadczenia lub demonstrowania umiejętności wymaganych do otrzymania licencji lub uprawnień; i
- f) uznawania licencji wydanych przez inne umawiające się państwa.

Prawdopodobnie (Likely). W kontekście wymagań medycznych znajdujących się w Rozdziale 6, **prawdopodobnie** oznacza potencjalną możliwość wystąpienia zdarzenia, do którego lekarz orzecznik nie powinien dopuścić.

Obsługa techniczna (Maintenance). Czynność wymagana do zapewnienia utrzymania zdatności do lotu statku powietrznego obejmująca remont kapitalny, naprawy, przegląd, wymianę części, modyfikacje lub usunięcie niesprawności /usterki/, lub ich kombinację.

Orzeczenie lotniczo-lekarskie (Medical Assessment). Zaświadczenie wydane przez Umawiające się Państwo potwierdzające, że posiadacz licencji spełnia wymagania lotniczo-lekarskie.

Asesor medyczny (Medical assessor). Lekarz, wyznaczony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, posiadający udokumentowane kwalifikacje i doświadczenie w medycynie lotniczej, kompetentny w ocenie i analizowaniu sprawozdań medycznych, mających znaczenie dla bezpieczeństwa lotu.

Uwaga 1. Asesorzy medyczni oceniają raporty medyczne nadesłane do Władz uprawnionych do licencjonowania przez lekarzy orzeczników.

Uwaga 2. Oczekuje się, że asesorzy medyczni będą na bieżąco aktualizować posiadaną wiedzę zawodową.

Lekarz orzecznik (Medical examiner). Lekarz przeszkolony w medycynie lotniczej, posiadający wiedzę praktyczną i doświadczenie w środowisku lotniczym, który został wyznaczony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania do prowadzenia badań lotniczo-lekarskich w celu stwierdzenia sprawności kandydatów ubiegających się o licencję lub uprawnienia, dla których określono wymagania medyczne.

Noc (Night). Godziny pomiędzy końcem urzędowego, wieczornego zmierzchu a początkiem urzędowego wschodu słońca lub inny okres pomiędzy zachodem a wschodem słońca, jaki może być ustalony przez odpowiednie władze.

Uwaga. Urzędowy zmierzch kończy się wieczorem, kiedy środek tarczy słonecznej znajduje się 6 stopni poniżej horyzontu i zaczyna się rano kiedy środek tarczy słonecznej znajduje się 6 stopni powyżej horyzontu.

Kryteria umiejętności (Performance criteria). Czynniki, na podstawie których dokonuje się oceny umiejętności oraz opis zastosowanych kryteriów dla oceny wymaganego poziomu umiejętności.

Pilotowanie (Pilot (to)). Wykonywanie ruchów sterami statku powietrznego podczas lotu.

Pilot dowódca (Pilot-in-command). Pilot wyznaczony przez operatora, lub w przypadku lotnictwa ogólnego, właściciel będący dowódcą odpowiadający za bezpieczne wykonanie lotu.

Pilot dowódca pod nadzorem (Pilot-in-command under supervision). Drugi pilot, wykonujący pod nadzorem pilota dowódcy obowiązki i funkcje pilota dowódcy, zgodnie ze sposobem nadzoru zatwierdzonym przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

Pionowzlot (Powered-lift). Statek powietrzny cięższy niż powietrze, który może wykonywać pionowy start, pionowe lądowanie i lot przy małej prędkości, co zasadniczo jest uzależnione od urządzeń wytwarzających siłę nośną napędzaną silnikiem lub ciągiem silnika podczas tych faz lotu, które nie posiadają wirujących płatów, wytwarzających siłę nośną niezbędną do lotu poziomego.

Problematiczne stosowanie środków psychoaktywnych (Problematic use of substances). Stosowanie przez personel lotniczy jednego lub więcej środków psychoaktywnych w sposób, który:

- a) stwarza bezpośrednie zagrożenie dla użytkownika lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych; i/lub
- b) przyczynia się do powstania lub pogarsza problemy zawodowe, społeczne, umysłowe lub fizyczne albo wywołuje zaburzenia.

Środki psychoaktywne (Psychoactive substances). Alkohol, opioidy, pochodne z konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokaina, inne środki psychostymulujące, halucynogeny i rozpuszczalniki lotne, z wyłączeniem kawy i tytoniu.

System jakości (Quality system). Udokumentowane procedury organizacyjne i sposoby postępowania; audyt wewnętrzny tych procedur i sposobów postępowania; ocena kierownictwa i zalecenia dla poprawienia jakości.

Uprawniony kontroler ruchu lotniczego (Rated air traffic controller). Kontroler ruchu lotniczego posiadający licencję, wraz z wpisanymi do niej ważnymi uprawnieniami do wykonywania czynności.

Uprawnienie (Rating). Upoważnienie wpisane lub łączące się z licencją, określające warunki specjalne, uprawnienia lub ograniczenia odnoszące się do danej licencji.

Uznawanie ważności (licencji) (Rendering (a licence) valid). Działanie podjęte przez Umawiające się Państwo, będące alternatywą wydania swej własnej licencji przez potwierdzenie ważności licencji wydanej przez inne Umawiające się Państwo jako równoważnej jego własnej licencji.

System zarządzania bezpieczeństwem (Safety management system). Systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, w tym konieczne struktury organizacyjne, odpowiedzialność, działania i procedury.

Poświadczenie wykonania obsługi technicznej (Sign a maintenance release (to)). Potwierdzenie, że prace związane z obsługą techniczną zostały wykonane w sposób zadowalający, zgodnie z obowiązującymi normami zdatności do lotu, przez wydanie dopuszczenia do eksploatacji omówionego w Załączniku 6.

Znaczący (Significant). W kontekście postanowień medycznych znajdujących się w Rozdziale 6, **znaczący** oznacza w jakim stopniu lub jakiego charakteru zdarzenie, prawdopodobnie może zagrozić bezpieczeństwu lotu.

Czas lotu samodzielnego (Solo flight time). Czas lotu, podczas którego szkolony pilot jest jedyną osobą na pokładzie statku powietrznego.

Krajowy program bezpieczeństwa (State safety programme). Zintegrowany zbiór przepisów i działań mający na celu polepszenie bezpieczeństwa.

Ryzyko (Threat). Sytuacje lub błędy, które powstają bez udziału członka personelu operacyjnego, zwiększające złożoność operacji, które muszą być monitorowane/zarządzane dla utrzymania marginesu bezpieczeństwa.

Uwaga. Opis personelu operacyjnego, patrz Załącznik E do Załącznik 13 - Badanie wypadków i incydentów lotniczych z opisem personelu operacyjnego.

Zarządzanie ryzykiem (Threat management). Proces wykrywania i reagowania na ryzyko czynnościami przeciwdziałającymi, które zmniejszają lub eliminują konsekwencje błędów i łagodzą prawdopodobieństwo powstania kolejnych błędów lub niepożądanych stanów statku powietrznego.

Uwaga. Patrz Załącznik C do rozdziału 3 Procedur Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868) i Okólnik 314 – Zarządzanie zagrożeniem i błędem (TEM) w Kontroli Ruchu Lotniczego dla opisów niepożądanych stanów statku powietrznego.

1.2 Ogólne zasady wydawania licencji

Uwaga 1. Aczkolwiek Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym przyznaje Państwom Rejestracji pewne funkcje, do których spełnienia dane państwo jest uprawnione lub zobowiązane, to może się zdarzyć, jak to było w przypadku Rezolucji A23-13, przyjętej przez Zgromadzenie, że Państwo Rejestracji może nie być zdolne do ścisłego spełnienia swych zobowiązań. Dotyczy to przypadków, gdy statki powietrzne są dzierżawione, czarterowane lub wymieniane między sobą — zwłaszcza bez załogi — przez operatora innego państwa i Konwencja nie może, w takich przypadkach, odpowiednio wyszczególnić praw i zobowiązań Państwa Operatora, aż do czasu kiedy Artykuł 83 bis Konwencji wejdzie w życie. W związku z tym Rada zaleciła, że jeśli Państwo Rejestracji samo uznaje swoją niezdolność do właściwego spełnienia zobowiązań przyznanych mu przez Konwencję to przekazuje Państwu Operatora, pod warunkiem wyrażenia zgody przez to Państwo, te funkcje, które mogą być bardziej adekwatnie wykonane przez Państwo Operatora. W związku z tym, że Artykuł 83 bis Konwencji wszedł w życie 20 czerwca 1997 r., to z uwagi na Umawiające się Państwa, które ratyfikowały związany z nim Protokół (Doc. 9318), powyższe działanie stanie się szczególnie ważne dla tych Umawiających się Państw, które nie są związane ze sobą relacjami podlegającymi Artykułowi 83 bis. Zrozumiałym jest, że do czasu wejścia w życie Artykułu 83 bis Konwencji powyższe działanie było tylko kwestią praktycznej wygody i nie wpływało na warunki Konwencji Chicagowskiej nakładającej obowiązki na Państwo Rejestracji, ani na inne Państwo. Jednakże, kiedy Artykuł 83 bis Konwencji wszedł w życie 20 czerwca 1997 r., taki transfer uzgodnień będzie oddziaływać na Umawiające się Państwa, które ratyfikowały związany z nią Protokół (Doc. 9318) odnośnie spełniania warunków ustalonych w Artykule 83 bis.

Uwaga 2. Międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania zostały ustanowione dla licencjonowania poniższego personelu:

a) *Załoga lotnicza*

- *pilot turystyczny – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;*
- *pilot zawodowy – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;*
- *pilot w załodze wieloosobowej – samolot;*
- *pilot liniowy – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot;*
- *pilot szybowcowy;*
- *pilot balonu wolnego;*
- *nawigator lotniczy*
- *mechanik pokładowy*

b) Inny personel

- obsługa techniczna statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik);
- kontroler ruchu lotniczego;
- inspektor obsługi lotów/dyspozytor lotniczy;
- operator stacji lotniczej.

1.2.1 Upoważnienie do działania jako członek załogi lotniczej

Żadna osoba nie powinna działać jako członek załogi lotniczej statku powietrznego, dopóki nie otrzyma ważnej licencji wykazującej zgodność ze specyfikacją niniejszego Załącznika i właściwej dla obowiązków, jakie mają być wykonywane przez tę osobę. Licencja powinna być wydana przez Państwo Rejestracji danego statku powietrznego lub przez jakieś inne Umawiające się Państwo i mieć uznaną ważność wydaną przez Państwo Rejestracji danego statku powietrznego.

Uwaga. Artykuł 29 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym wymaga, aby członkowie załogi lotniczej posiadali swoje odpowiednie licencje na pokładzie każdego statku powietrznego zaangażowanego w międzynarodowej żegludze powietrznej

1.2.2 Metoda uznawania ważności licencji

1.2.2.1 Kiedy Umawiające się Państwo uznaje ważność licencji wydanej przez inne Umawiające się Państwo jako alternatywę do wydania swej własnej licencji, to powinno ustalić jej ważność przez odpowiedni dokument uznający, noszony wraz z poprzednią licencją i uznającą ją jako jej ekwiwalent. Jeżeli państwo ogranicza autoryzację konkretnych przywilejów, dokument uznający zawierać będzie wyszczególnienie uprawnień do posiadanej licencji i będą one zaakceptowane jako jej ekwiwalent. Ważność autoryzacji nie powinna się rozciągać poza okres ważności licencji. Autoryzacja przestaje być ważna jeżeli licencja, w oparciu o którą została wydana, zostanie zawieszona lub cofnięta.

Uwaga. Ta klauzula nie zmierza do uniemożliwienia państwu, które wydało licencję, przedłużenia okresu ważności tej licencji, poprzez stosowną notyfikację, bez konieczności wymogu zarówno fizycznego zwrotu licencji, jak i zjawienia się posiadacza licencji przed władzami danego państwa.

1.2.2.2 Jeżeli wydawana jest autoryzacja do wykonywania operacji w zarobkowym transporcie lotniczym zgodnie z 1.2.2.1, Władza upoważniona do licencjonowania potwierdzi ważność licencji drugiego Państwa Umawiającego się przed wydaniem autoryzacji.

1.2.2.3 **Zalecenie.** Licencja pilota wydana przez Umawiające się Państwo powinna być uznana za ważną przez inne Umawiające się Państwa w celu wykorzystywania w lotach turystycznych.

Uwaga. Umawiające się Państwa, które bez formalności potwierdzają ważność licencji wydanej przez inne Umawiające się Państwo w celu wykorzystywania w lotach turystycznych zachęca się, aby fakt ten odnotowały i opublikowały w swoich informacjach lotniczych.

1.2.3 Uprawnienia posiadacza licencji

Umawiające się Państwo nie powinno zezwalać posiadaczowi licencji na korzystanie z uprawnień innych niż te, które są podane w licencji.

1.2.4 Ogólna sprawność fizyczna

Uwaga 1. Materiał pomocniczy został opublikowany w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. W celu sprostanienia wymogom licencyjnym dotyczącym sprawności fizycznej dla wydania różnych typów licencji, kandydat musi spełniać odpowiednie wymogi medyczne, które są wyszczególnione w orzeczeniu leczniczo-lekarskim jako trzy klasy. Szczegóły zostały podane w 6.2, 6.3, 6.4 i 6.5. W celu dostarczenia niezbędnych dowodów sprostanienia wymogom 1.2.4.1., Władza uprawniona do licencjonowania nada posiadaczowi licencji, wraz z odpowiednim orzeczeniem lotniczo-lekarskim, Klasę 1, Klasę 2 lub Klasę 3 poprzez stosownie nazwany, osobny certyfikat bądź zaświadczenie w licencji, bądź przepis krajowy stwierdzający, że orzeczenie lotniczo-lekarskie jest integralną częścią licencji itp.

1.2.4.1 Kandydat do otrzymania licencji powinien, w stosownych przypadkach, posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane zgodnie z warunkami podanymi w Rozdziale 6.

1.2.4.2 **Zalecenie.** *Od 18 listopada 2010, w procesach badań lotniczo-lekarskich posiadaczy licencji Państwa, jako część swojego krajowego programu bezpieczeństwa, powinny stosować podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem, które jako minimum powinny uwzględniać:*

- a) rutynową analizę przypadków wystąpienia niesprawności podczas lotu oraz nieprawidłowości medycznych stwierdzonych podczas badań lotniczo-lekarskich celem zidentyfikowania obszarów o podwyższonym ryzyku medycznym; i*
- b) stałą, powtarzającą się analizę procesu badania lekarskiego celem skoncentrowania się na zidentyfikowanych obszarach o podwyższonym ryzyku medycznym.*

Uwaga. Zasady wdrożenia i utrzymania krajowego programu bezpieczeństwa znajdują się w Dodatku C. Wytyczne dotyczące krajowych programów bezpieczeństwa i zasady zarządzania bezpieczeństwem zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc. 9859) i w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

1.2.4.3 Okres ważności powinien zaczynać się z dniem wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego. Czas trwania ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego powinien być zgodny z warunkami w 1.2.5.2.

1.2.4.3.1 Okres ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego może, za zgodą Władzy upoważnionej do licencjonowania, zostać przedłużony do 45 dni.

Uwaga. Zaleca się, aby dzień kalendarzowy, w którym wygasa orzeczenie lotniczo-lekarskie był tym samym co roku, tak aby data wygaśnięcia aktualnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego była datą rozpoczęcia nowego okresu ważności pod warunkiem, że badanie lekarskie odbędzie się w okresie ważności aktualnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego, ale nie później niż 45 dni po jego wygaśnięciu.

1.2.4.4 Z wyjątkiem przedstawionym w punkcie 1.2.5.2.6, członkowie załogi lotniczej lub kontrolerzy ruchu lotniczego, nie powinni wykorzystywać uprawnień wynikających z ich licencji dopóki nie uzyskają aktualnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego odpowiedniego dla ich licencji.

1.2.4.5 Umawiające się Państwa, do przeprowadzenia badań sprawności kandydatów w celu otrzymania lub odnowienia licencji, względnie uprawnień określonych w Rozdziale 2 i 3 oraz odpowiednich licencji określonych w Rozdziale 4, powinny desygnować lekarzy orzeczników, licencjonowanych i wykwalifikowanych w praktyce lekarskiej.

1.2.4.5.1 Lekarze orzecznicy będą posiadać przeszkolenie w dziedzinie medycyny lotniczej i będą uczestniczyć w szkoleniu odświeżającym w regularnych odstępach czasu. Przed wyznaczeniem, lekarze orzecznicy muszą udowodnić odpowiednie kompetencje z dziedziny medycyny lotniczej.

1.2.4.5.2 Lekarze orzecznicy muszą posiadać wiedzę praktyczną i doświadczenie odnośnie warunków, w jakich posiadacze licencji i specjalności wykonują swoje obowiązki.

Uwaga. Przykłady wiedzy praktycznej i doświadczenia to doświadczenie lotnicze, na symulatorze, z obserwacji na miejscu lub każde inne doświadczenie praktyczne uznane przez Władzę upoważnioną do licencjonowania jako spełniające ten wymóg.

1.2.4.5.3 **Zalecenie.** *Kompetencje lekarzy orzeczników powinny być sprawdzane okresowo przez urzędnika*

medycznego.

1.2.4.6 Kandydaci do otrzymania licencji lub uprawnień, dla których sprawność fizyczna jest obowiązująca powinni dostarczyć lekarzowi orzecznikowi oświadczenie mówiące o tym czy poprzednio poddawali się takim badaniom; jeśli tak to: kiedy, gdzie i z jakim wynikiem. Muszą również poinformować lekarza czy wcześniej odmówiono im wydania, cofnięto lub zawieszono ważność orzeczenia lekarskiego, a jeżeli tak, to z jakich powodów.

1.2.4.6.1 Każde fałszywe oświadczenie złożone przez kandydata do otrzymania licencji lub uprawnień lekarzowi orzecznikowi, powinno być zgłoszone Władzy uprawnionej do licencjonowania danego państwa w celu podjęcia właściwego działania.

1.2.4.7 Po zakończeniu badań lekarskich kandydata, lekarz orzecznik, zgodnie z Rozdziałem 6, powinien zebrać wszystkie wyniki badań i dostarczyć podpisane orzeczenie, lub dokument równoważny, Władzy uprawnionej do licencjonowania, zgodnie z jej wymogami, zawierające wyniki badania i ich ocenę w odniesieniu do sprawności fizycznej.

1.2.4.7.1 Jeżeli orzeczenie lotniczo-lekarskie przekazywane jest Władzy upoważnionej do licencjonowania w formie elektronicznej, należy opracować odpowiedni sposób identyfikacji lekarza orzecznika.

1.2.4.7.2 Jeśli badania lotniczo-lekarskie wykonywane są przez dwóch lub większą liczbę lekarzy orzeczników, to Umawiające się Państwa mianują kierownika tej grupy, który odpowiadać będzie za koordynację badań i podpisanie orzeczenia.

1.2.4.8 Umawiające się Państwa będą korzystały z usług rzeczoznawców medycznych, aby ocenić orzeczenia wystawione przez lekarzy orzeczników Władzy uprawnionej do licencjonowania.

1.2.4.8.1 Wymaga się, aby lekarz orzecznik przedstawił Władzy upoważnionej do licencjonowania dostateczną ilość informacji medycznych umożliwiającej jej sprawdzanie orzeczeń lotniczo-lekarskich.

Uwaga. Celem sprawdzania jest zapewnienie, że lekarze orzecznicy spełniają odpowiednie standardy dobrej praktyki i oceny ryzyka lotniczo-medycznego. Wytyczne dotyczące oceny ryzyka lotniczo-medycznego zawarte są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

1.2.4.9 Jeśli przewidziane w Rozdziale 6 normy medyczne dla danej licencji nie są spełnione, to odpowiednie orzeczenie lotniczo-lekarskie nie powinno być wydane lub odnowione, dopóki nie zostaną spełnione poniższe warunki:

- a) zaakceptowane orzeczenie lotniczo-lekarskie wskazuje, że w szczególnych okolicznościach niespełnienie przez kandydata ubiegającego się o korzystanie z uprawnień licencyjnych, któregokolwiek z wymogów, w sensie ilościowym lub innym, nie spowoduje zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu;
- b) dokładne rozważenie zdolności, sprawności i doświadczenia kandydata oraz warunki operacyjne;
- i
- c) licencję uzupełnia się specjalnym ograniczeniem lub ograniczeniami, kiedy bezpieczne wykonywanie obowiązków przez posiadacza licencji zależy od podporządkowania się temu ograniczeniu lub ograniczeniom.

1.2.4.10 Należy zawsze zachować poufność medyczną.

1.2.4.10.1 Wszystkie orzeczenia i dokumenty medyczne będą bezpiecznie przechowywane, a dostęp do nich będzie miał tylko personel upoważniony.

1.2.4.10.2 W przypadkach uzasadnionych przyczynami operacyjnymi, lekarz orzecznik określi w jakim zakresie dana informacja medyczna może być przedstawiona odpowiednim urzędnikom Władzy upoważnionej do licencjonowania.

1.2.5 Ważność licencji

1.2.5.1 Umawiające się Państwo po wydaniu licencji powinno zapewnić, aby prawa zawarte w tej licencji lub w związanych z nią upoważnieniach, nie były wykorzystywane przez posiadacza, jeżeli nie utrzymuje kwalifikacji i nie spełnia wymogów w zakresie bieżącej praktyki ustanowionych przez to państwo.

1.2.5.1.1 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwo powinno określić wymagania dotyczące utrzymywania kompetencji i bieżącej praktyki dla licencji pilotów i uprawnień w oparciu o stały proces zapobiegania wypadkom, w tym uwzględnić proces analizy ryzyka i aktualnych operacji, włącznie z analizą danych o wypadkach i incydentach mających miejsce w danym państwie.*

1.2.5.1.2 Umawiające się Państwo, po wydaniu licencji powinno zapewnić aby inne Umawiające się Państwa były przekonane co do ważności tej licencji.

Uwaga 1. Zachowanie kwalifikacji członków personelu lotniczego, biorących udział w zarobkowych operacjach lotniczych, może być ustalone w sposób zadowalający poprzez demonstrowanie umiejętności podczas kontrolnych lotów sprawnościowych wykonywanych zgodnie z Załącznikiem 6.

Uwaga 2. Zachowanie kwalifikacji może być w sposób zadowalający odnotowane w zapisach operatora lub w osobistej książce lotów członka załogi lotniczej albo w licencji.

Uwaga 3. Członkowie załogi lotniczej mogą, w zakresie uznanym za wykonalny przez dane Państwo Rejestracji, demonstrować utrzymanie swych kwalifikacji na urządzeniu treningowym zatwierdzonym przez to Państwo.

Uwaga 4. Podręcznik Kryteriów Oceny Kwalifikacji na Symulatorach Lotu (Doc. 9625).

Uwaga 5. Patrz Podręcznik Procedur dla Stworzenia i zarządzania Państwowym Systemem Licencjonowania Personelu (Doc. 9379) dla wytycznych do opracowania procesu zarządzania ryzykiem.

1.2.5.2 Z wyjątkiem jak podano w 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 i 1.2.5.2.6 orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane zgodnie z punktami 1.2.4.6 i 1.2.4.7 będzie ważne od daty badania medycznego przez okres nie dłuższy niż:

- 60 miesięcy dla licencji na pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;
- 12 miesięcy dla licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;
- 12 miesięcy dla licencji pilota w załodze wieloosobowej – samolot;
- 12 miesięcy dla licencji pilota liniowego-samolot, śmigłowiec lub pionowzlot;
- 60 miesięcy dla licencji pilota szybowca;
- 60 miesięcy dla licencji pilota balonu wolnego;
- 12 miesięcy dla licencji nawigatora lotniczego;
- 12 miesięcy dla licencji mechanika pokładowego;
- 48 miesięcy dla licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Uwaga 1. Okresy ważności podane powyżej mogą, zgodnie z 1.2.4.3.1, być wydłużone o 45 dni.

Uwaga 2. Jeżeli czas ważności liczony jest zgodnie z 1.2.5.2 i jego podpunktami, to okres ważności w ostatnim liczonym miesiącu, będzie uwzględniał dzień, który ma tę samą datę kalendarzową jak data orzeczenia lotniczo-lekarskiego lub, jeżeli przy miesiącu nie ma podanej daty, ostatni dzień miesiąca.

1.2.5.2.1 Ważność orzeczenia lotniczo-lekarskiego może być skrócona, jeżeli występują odpowiednie wskazania kliniczne.

1.2.5.2.2 Jeżeli posiadacze licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot i pilota zawodowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot, którzy wykonują operacje w transporcie zarobkowym,

w przewozach pasażerskich na statkach powietrznych z załogą jednoosobową przekroczyć 40 rok życia to okres ważności podany w 1.2.5.2 ulega skróceniu do 6 miesięcy.

1.2.5.2.3 Jeżeli posiadacze licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot i pilota zawodowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot, którzy wykonują operacje w transporcie zarobkowym przekroczyć 60 rok życia to okres ważności podany w 1.2.5.2 ulega skróceniu do 6 miesięcy.

1.2.5.2.4 Jeżeli posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, pilota balonu wolnego, pilota szybowca i kontrolera ruchu lotniczego przekroczyć 40 rok życia to okres ważności podany w 1.2.5.2 ulega skróceniu do 24 miesięcy.

1.2.5.2.5 **Zalecenie.** Jeżeli posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, pilota balonu wolnego, pilota szybowca i kontrolera ruchu lotniczego przekroczyć 50 rok życia to okres ważności podany w 1.2.5.2 ulega dalszemu skróceniu do 12 miesięcy.

Uwaga. Okresy ważności podane powyżej są oparte o wiek kandydata poddającego się w tym momencie kontrolnemu badaniu lekarskiemu .

1.2.5.2.6 *Okoliczności, w których kontrolne badanie lekarskie może być odroczone.* Nakazane, ponowne badanie lekarskie posiadacza licencji działającego na obszarze odległym od siedziby wyznaczonej komisji lekarskiej może być odroczone na podstawie decyzji Władzy uprawnionej do licencjonowania, pod warunkiem, że taka zwłoka zaistnieje tylko wyjątkowo i nie przekroczy:

- a) pojedynczego okresu sześciu miesięcy w przypadku członka załogi lotniczej statku powietrznego wykorzystywanego w operacjach nie handlowych;
- b) dwóch kolejnych okresów, każdy po trzy miesiące, w przypadku członka załogi lotniczej statku powietrznego wykorzystywanego w operacjach handlowych, pod warunkiem, że w każdym przypadku otrzymano pozytywne orzeczenie z kontrolnych badań lekarskich wykonanych przez wyznaczonego lekarza orzecznika danego obszaru lub, w przypadku gdy wyznaczony do badań lekarz orzecznik jest nieosiągalny, przez lekarza uprawnionego do praktyki lekarskiej na tym obszarze. Wynik badania lekarskiego powinien być przesłany do Władzy uprawnionej do licencjonowania, która wydała daną licencję;
- c) 24 miesiące w przypadku pilota turystycznego, tam gdzie kontrolne badania lekarskie zostały wykonane przez lekarza wyznaczonego przez Umawiające się Państwo zgodnie z punktem 1.2.4.5, w którym kandydat czasowo przebywa. Wyniki badań lekarskich powinny być przesłane do Władzy uprawnionej do licencjonowania, która wydała licencję.

1.2.6 Obniżenie sprawności fizycznej

1.2.6.1 Posiadacze licencji wymienionych w niniejszym Załączniku nie powinni wykorzystywać swych licencji i związanych z nimi uprawnień kiedykolwiek, gdy są świadomi obniżenia swej sprawności fizycznej, co mogłoby czynić ich niezdolnymi do bezpiecznego i właściwego wykorzystywania tych uprawnień.

1.2.6.1.1 **Zalecenie.** Państwa powinny dopilnować, aby posiadacze licencji zostali wyposażeni w zrozumiałe wytyczne dotyczące stanów medycznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu oraz informację, kiedy należy zwrócić się do orzecznika medycznego lub Władzy upoważnionej do licencjonowania w celu uzyskania wyjaśnień lub wytycznych.

Uwaga. Wskazówki dotyczące stanu fizycznego i mentalnego oraz leczenia, które mogą wpływać na bezpieczeństwo lotu, o jakich może być konieczne przesłanie informacji do Władzy uprawnionej do licencjonowania, zawarte są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

1.2.6.1.2 **Zalecenie.** Każde Umawiające się Państwo powinno, w takim stopniu w jakim jest to możliwe, zapewnić aby posiadacze licencji nie wykorzystywali swych licencji i związanych z nimi uprawnień w okresie, w którym ich sprawność fizyczna, obojętnie z jakich powodów, obniżyła się do poziomu, który mógłby stanowić przeszkodę w wydaniu lub odnowieniu ich orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

1.2.7 Używanie środków psychoaktywnych

1.2.7.1 Posiadacze licencji wymienionych w niniejszym Załączniku nie będą korzystać ze swych licencji i związanych z nimi uprawnień wtedy, gdy znajdują się pod wpływem jakichkolwiek środków, które mogłyby uczynić ich niezdolnymi do bezpiecznego i właściwego korzystania z tych uprawnień.

1.2.7.2 Posiadacze licencji wymienionych w niniejszym Załączniku nie będą przyjmować jakichkolwiek środków psychoaktywnych.

1.2.7.3 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa, na tyle na ile jest to wykonalne, powinny dopilnować, aby wszyscy posiadacze licencji, których dotyczy jakikolwiek problem związany z używaniem środków psychoaktywnych zostali wykryci i zwolnieni z pełnienia funkcji o decydującym znaczeniu dla bezpieczeństwa. Przywrócenie do pełnienia tych funkcji może być rozważane dopiero po pozytywnie zakończonym leczeniu lub, w przypadkach kiedy leczenie nie jest konieczne, po przerwaniu używania środków psychoaktywnych i po ustaleniu, że dalsze wykonywanie obowiązków przez tę osobę nie zagraża bezpieczeństwu.*

Uwaga. Wytyczne dotyczące odpowiednich metod wykrywania (np. testy biochemiczne wykonywane podczas badań przed zatrudnieniem, przy uzasadnionym podejrzeniu, po wypadku/zdarzeniu, przy badaniach okresowych i doraźnych) i zagadnień związanych z prewencją znajdują się w „Instrukcji zapobiegania problemom używania środków psychoaktywnych w miejscu pracy związanym ze środowiskiem lotniczym” (Doc. 9654).

1.2.8 Zatwierdzone szkolenie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga. Kwalifikacje wymagane do otrzymania licencji personelu lotniczego mogą być łatwiej i szybciej zdobyte przez kandydatów, którzy odbędą ściśle nadzorowane, systematyczne i ciągłe kursy, dostosowane do zaplanowanych zajęć programowych. Poczyniono pewne ustępstwa odnośnie doświadczenia wymaganego do otrzymania niektórych licencji i uprawnień określonych w niniejszych normach oraz zalecanych metodach i zasadach postępowania, w odniesieniu do kandydatów, którzy pozytywnie ukończyli kurs w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

1.2.8.1 Szkolenie wg zatwierdzonego programu powinno zapewnić poziom kwalifikacji co najmniej równy temu, jaki daje minimum doświadczenia wymaganego dla personelu, który nie przeszedł szkolenia wg zatwierdzonego programu.

1.2.8.2 Zatwierdzenie przez państwo organizacji szkoleniowej będzie zależało od zademonstrowania spełnienia przez wnioskującą organizację wymagań Załącznika 2 i Załącznika 4 .

Uwaga. Wytyczne w sprawie zatwierdzania organizacji szkolenia można znaleźć w Podręczniku Zatwierdzania Organizacji Szkolenia (Doc. 9841).

1.2.8.3 Zatwierdzone szkolenie dla załóg lotniczych i kontrolerów ruchu lotniczego realizowane będzie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga. Zatwierdzone szkolenie, o którym mowa w 1.2.8.3 dotyczy zasadniczo zatwierdzonego szkolenia dla wydania licencji lub uprawnienia wg Załącznika 1. Nie zamierza się uwzględniać zatwierdzonego szkolenia dla utrzymania kompetencji lub zdobycia kwalifikacji operacyjnych po pierwszym wydaniu licencji lub uprawnienia, jak to może być wymagane w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego lub załóg lotniczych, tak jak zatwierdzone szkolenie wymagane Załącznikiem 6 - Eksploatacja statków powietrznych, Część I: Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – Samoloty, 9.3 lub Część III: Operacje międzynarodowe – Śmigłowce, Sekcja II, 7.3.

1.2.8.4 Dla personelu obsługi statku powietrznego zatwierdzone szkolenie oparte o kompetencje realizowane będzie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga. Kompletny program szkolenia dla uzyskania licencji personelu obsługi statku powietrznego (mechanik/technik/inżynier), zawierający różne poziomy kompetencji, można znaleźć w Procedurach Służb Nawigacji Powietrznej – Szkolenie (Doc. 9868, PANS-TRG).

1.2.9 Znajomość języka

1.2.9.1 Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów i nawigatorzy lotów, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

Uwaga. Artykuł 42 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, paragraf 1.2.9.1 nie ma zastosowania do członków personelu, których licencje zostały wydane przed 5 marca 2004 r., ale w każdym przypadku ma dotyczyć osób, których licencje pozostają ważne po 5 marca 2008 r.

1.2.9.2 Kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniskowej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

1.2.9.3 **Zalecenie.** *Inżynierowie pokładowi oraz piloci szybowców i balonów wolnych powinni posiadać umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.*

1.2.9.4 Począwszy od 5 marca 2008 r. piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie podanym w wymaganiach dla znajomości/biegłości języka w Załączniku 1.

1.2.9.5 **Zalecenie.** *Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorzy lotniczy, którzy muszą się posługiwać radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego oraz kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowo-telefonicznej na poziomie podanym w wymaganiach dla znajomości/biegłości języka w Załączniku 1.*

1.2.9.6 Począwszy od 5 marca 2008 r. piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej, którzy zademonstrowali znajomość języka poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6) będą poddawani sprawdzaniu znajomości języka w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem znajomości.

1.2.9.7 **Zalecenie.** *Poziom znajomości języka u pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorów lotów, którzy muszą się posługiwać radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego oraz kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy zademonstrowali znajomość języka poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie sprawdzany w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem znajomości:*

- a) *osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na trzy lata; i*
- b) *osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na sześć lat.*

Uwaga 1. Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka u tych kandydatów, którzy wykazali się znajomością na poziomie eksperckim, np. dla których jest to język ojczysty lub bardzo biegłych, dla których nie jest to język ojczysty, ale którzy porozumiewają się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.

Uwaga 2. Postanowienia punktu 1.2.9 odnoszą się do Załącznika 10, Tom II, Rozdział 5, gdzie podane jest, że język stosowany w łączności radiotelefonicznej może być językiem stosowanym na stacji lotniczej na ziemi lub językiem angielskim. W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym na stacji lotniczej na ziemi.

Rozdział 2. Licencje i uprawnienia dla pilotów

2.1 Ogólne zasady odnoszące się do licencji pilota i uprawnień

2.1.1 Ogólne wymagania licencjonowania

2.1.1.1 Osoba, która nie jest posiadaczem licencji pilota wydanej zgodnie z klauzulami niniejszego rozdziału nie powinna działać jako pilot dowódca ani jako drugi pilot, w żadnej z poniższych kategorii statku powietrznego:

- samolot
- sterowiec o objętości większej niż 4600 m³
- balon wolny
- śmigłowiec
- szybowiec
- pionowzlot

2.1.1.2 Kategoria statku powietrznego powinna być zamieszczona w tytule samej licencji lub w postaci osobnego zapisu w licencji uprawnienia na kategorię.

2.1.1.2.1 Kiedy posiadacz licencji pilota ubiega się o licencję na dodatkową kategorię statku powietrznego to Władza uprawniona do licencjonowania powinna:

- a) wydać posiadaczowi licencji dodatkową licencję pilota na daną kategorię statku powietrznego, lub
- b) dokonać wpisu uprawnienia na nową kategorię do oryginalnej licencji, zgodnie z warunkami podanymi w 2.1.2.

Uwaga. Wymagania dotyczące uprawnień na daną kategorię są ustalane według specyfikacji licencyjnej dla pilotów i na poziomach odpowiednich do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji.

2.1.1.3 Kandydat powinien, zanim zostanie mu wydana jakakolwiek licencja pilota lub uprawnienie, spełniać określone wymagania dotyczące wieku, wiedzy, doświadczenia, szkolenia lotniczego, umiejętności i sprawności fizycznej, jakie są wyszczególnione dla danej licencji lub uprawnienia.

2.1.1.3.1 Każdy kandydat ubiegający się o jakakolwiek licencję pilota lub uprawnienie powinien wykazać się, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, taką wiedzą i umiejętnościami jakie są wyszczególnione dla danej licencji i uprawnień.

2.1.1.4 Zasady przejściowe dotyczące pionowzlotów.

Do 5 marca 2015 r. Władza upoważniona do licencjonowania może dokonywać wpisu do licencji pilota samolotu lub śmigłowca uprawnienia na typ pionowzlotów. We wpisie uprawnienia do licencji zaznaczone będzie, że dany statek powietrzny jest częścią kategorii dla pionowzlotów. Szkolenie w celu uzyskania uprawnienia na typ pionowzlotów przeprowadzone będzie w trakcie zatwierdzonego szkolenia, uwzględni dotychczasowe doświadczenie kandydata na samolocie lub śmigłowcu i obejmować będzie odpowiednie aspekty pilotowania pionowzlotów.

2.1.2 Kategoria uprawnień

2.1.2.1 Po ustaleniu, kategorie uprawnień powinny odpowiadać kategoriom statków powietrznych wymienionych w 2.1.1.1.

2.1.2.2 Kategoria uprawnień nie powinna być wpisywana do licencji wtedy, gdy jest ona zawarta w tytule samej licencji.

2.1.2.3 Każda dodatkowa kategoria uprawnień wpisana do licencji pilota powinna wskazywać zakres uprawnień licencyjnych na tę kategorię, na którą jest ona nadana.

2.1.2.4 Posiadacz licencji pilota ubiegający się o dodatkową kategorię uprawnień powinien spełniać wymagania niniejszego Załącznika odpowiednio do uprawnień związanych z kategorią, o którą się ubiega.

2.1.3 Uprawnienia na klasę i typ

2.1.3.1. Uprawnienia na klasę powinny być ustalone dla samolotów certyfikowanych dla operacji z załogą jednoosobową i powinny obejmować samoloty:

- a) jednosilnikowe, lądowe;
- b) jednosilnikowe, wodne;
- c) wielosilnikowe, lądowe;
- d) wielosilnikowe, wodne.

Uwaga. Postanowienia tego paragrafu nie wykluczają ustanowienia innych klas w ramach tej struktury podstawowej.

2.1.3.1.1 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa powinny rozważyć ustanowienie uprawnień dla klasy tych śmigłowców i pionowzlotów, które są certyfikowane do operacji z załogą jednoosobową, i które mają porównywalne właściwości pilotażowe, osiągi oraz inne cechy.*

2.1.3.2 Uprawnienia na typ powinny być ustalone dla:

- a) każdego typu statku powietrznego certyfikowanego do operacji z minimalną załogą co najmniej dwuosobową;
- b) każdego typu śmigłowca certyfikowanego do operacji z załogą jednoosobową, z wyjątkiem tych, dla których uprawnienia klasy wydano na warunkach podanych w 2.1.3.1.1; i
- c) każdego typu statku powietrznego, ilekroć Władza uprawniona do licencjonowania uzna to za konieczne.

Uwaga 1. Jeśli uzgodniono wspólne uprawnienie na typ, to dotyczyć będzie ono tylko statków powietrznych posiadających podobne właściwości w odniesieniu do procedur operacyjnych, systemów i pilotażu.

Uwaga 2. Wymagania co do uprawnień dla klas i typów na szybowce i balony wolne nie zostały określone.

2.1.3.3 Jeśli kandydat posiada umiejętności i wiedzę niezbędne do wstępnego wydania licencji pilota, to należy wpisać do licencji kategorię i uprawnienia odpowiednie dla klasy i typu statku powietrznego wykorzystanego do ich zademonstrowania.

2.1.4 Warunki, w których wymagane są uprawnienia na klasę i typ

2.1.4.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota, nie powinno posiadaczowi takiej licencji pozwalać na działanie, ani w charakterze pilota dowódcy, ani w charakterze drugiego pilota, na samolocie lub śmigłowcu, chyba że jej posiadacz otrzymał stosowne uprawnienia:

- a) a) uprawnienie dla odpowiedniej klasy spośród określonych w punkcie 2.1.3.1; lub
- b) uprawnienie na dany typ jeżeli zgodnie z postanowieniami punktu 2.1.3.2.

2.1.4.1.1 Jeśli wydano uprawnienie na określony typ, ograniczające uprawnienia do działania jako drugi pilot lub jako pilot w trakcie fazy przelotu, to takie ograniczenie powinno być wpisane do uprawnienia.

2.1.4.2 W celu szkolenia, testowania lub w szczególnych lotach nie zarobkowych lub bez transportu pasażerów, posiadaczowi licencji Władza uprawniona do licencjonowania może wydać specjalne upoważnienie na piśmie, zgodnie z punktem 2.1.4.1, zamiast wydawania uprawnienia na klasę i typ. Upoważnienie powinno być ograniczone na czas niezbędny do ukończenia danego lotu.

2.1.5 Wymagania dotyczące wydania uprawnień na klasę i typ

2.1.5.1 Uprawnienia na klasę

Kandydat powinien przedstawić stopień umiejętności odpowiedni do licencji na statek powietrzny tej klasy, na którą uprawnienie ma być wydane.

2.1.5.2 Uprawnienia na typ zgodnie z wymaganiami punktu 2.1.3.2 a)

Kandydat powinien:

- a) posiadać doświadczenie w lataniu na odpowiednim typie statku powietrznego i/lub symulatorze lotu, uzyskane pod właściwym nadzorem, w zakresie:
 - normalnych procedur lotu i manewrów podczas wszystkich faz lotu;
 - procedur nietypowych i awaryjnych oraz manewrów w przypadku uszkodzeń i wadliwych działań wyposażenia, takiego jak zespół napędowy, układy i płatowiec;
 - procedur instrumentalnych, łącznie z podejściem do lądowania według przyrządów, procedury nieudanego podejścia do lądowania i lądowania w warunkach normalnych, nienormalnych i awaryjnych, włączając w to symulowaną awarię silnika;
 - procedur dotyczących niesprawności załogi i współdziałania załogi, włączając w to podział zadań; współpracę załogi i wykorzystanie listy czynności kontrolnych;

Uwaga. Zwraca się uwagę na Zalecenie 2.1.8.1 dotyczące kwalifikacji wymaganych od pilota wykonującego szkolenie praktyczne w locie.

- b) wykazać się umiejętnościami i wiedzą wymaganą dla bezpiecznych operacji na odpowiednim typie statku powietrznego, mającymi związek z pełnieniem obowiązków odpowiednio, pilota dowódcy lub drugiego pilota; i
- c) wykazać się, na poziomie właściwym dla licencji pilota liniowego, takim zakresem wiedzy, jaki jest określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania na bazie wymagań wymienionych odpowiednio w punktach 2.6.1.2.

Uwaga. Patrz Podręcznik Procedur dla Stworzenia i Zarządzania Państwowym Systemem Licencjonowania Personelu (Doc. 9379) dla wytycznych o charakterze ogólnym dla wymiennych kwalifikacji załogi i wymiennego uznawania.

2.1.5.3 Uprawnienia na typ zgodnie z wymaganiami punktów 2.1.3.2 b) i c)

Kandydat powinien wykazać się umiejętnościami i wiedzą wymaganymi dla bezpiecznej operacji na odpowiednim typie statku powietrznego, mającymi związek z wymaganiami licencyjnymi i funkcjami kandydata jako pilota.

2.1.6 Zastosowanie urządzeń treningowych dla zdobycia doświadczenia i wykazania umiejętności

Zastosowanie treningowego urządzenia symulacji lotu dla zdobycia doświadczenia lub wykonywania jakiegoś manewru wymaganego podczas wykazywania umiejętności, w celu uzyskania licencji lub uprawnienia, powinno być zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, co zapewni, że urządzenie treningowe symulacji lotu będzie odpowiednie do danego zadania.

2.1.7 Warunki, w których wymagane jest uprawnienie do lotu według wskazań przyrządów

Umawiające się Państwo, mające wydać licencję pilota, nie powinno jej posiadaczowi zezwalać na działanie w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota statku powietrznego w warunkach lotu według przyrządów (IFR), chyba że posiadacz otrzymał odpowiednie upoważnienie od tegoż Umawiającego się Państwa. Upoważnienie to powinno zawierać uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów, właściwe dla danej kategorii statku powietrznego.

Uwaga. Uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów jest włączone w licencję pilota liniowego – kategoria samolot, pionowzlot, i licencję pilota w załodze wieloosobowej i pilota zawodowego – kategoria sterowiec. Klauzule punktu 2.1.7 nie wykluczają wydania licencji, której częścią integralną byłoby uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów.

2.1.8 Warunki, w których wymagane jest upoważnienie do szkolenia

2.1.8.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota nie powinno pozwalać jej posiadaczowi na wykonywanie szkolenia w locie, wymaganego dla wydania licencji pilota lub uprawnienia, chyba że otrzymał on właściwe upoważnienie od tegoż Umawiającego się Państwa. Właściwe upoważnienie powinno zawierać:

- a) uprawnienie instruktora pilotażu w licencji jej posiadacza; lub
- b) uprawnienie do działania jako przedstawiciel organizacji upoważnionej przez Władzę uprawnioną do licencjonowania do wykonywania szkolenia w locie; lub
- c) szczególne upoważnienie nadane przez Umawiające się Państwo, które wydało licencję.

2.1.8.2 Umawiające się Państwo nie zezwoli osobie na prowadzenie szkolenia w celu wydania licencji lub uprawnienia na urządzeniu treningowym w locie, chyba że taka osoba posiadała odpowiednią licencję lub przeszła odpowiednie szkolenia, ma doświadczenie lotnicze oraz otrzymała właściwe upoważnienie od tegoż Umawiającego się Państwa.

2.1.9 Zaliczanie czasu lotu

2.1.9.1 Pilot uczeń lub posiadacz licencji pilota ma prawo do zaliczenia w całości czasu lotu samodzielnego, z instruktorem na dwusterze i w charakterze pilota dowódcy w celu uzyskania sumarycznego czasu lotu wymaganego dla wydania pierwszej licencji pilota lub wydania licencji pilota wyższego stopnia.

2.1.9.2 Posiadacz licencji pilota, wykonujący obowiązki drugiego pilota na stanowisku pilota na statku powietrznym certyfikowanym do wykonywania operacji z jednym pilotem, na którym zgodnie z wymaganiami Państwa Umawiającego się, operacje można wykonywać tylko z drugim pilotem, ma prawo do zaliczenia nie więcej niż 50 procent czasu lotu spędzonego w charakterze drugiego pilota do sumarycznego czasu lotu wymaganego dla licencji pilota wyższego stopnia. Państwo Umawiające się może zgodzić się na zaliczenie w całości czasu wymaganego lotu, jeżeli statek powietrzny jest wyposażony tak, aby mógł być pilotowany przez drugiego pilota w operacjach z załogą wieloosobową.

2.1.9.3 Posiadacz licencji pilota wykonujący obowiązki drugiego pilota na stanowisku pilota na statku powietrznym certyfikowanym do wykonywania operacji z drugim pilotem, ma prawo do zaliczenia w całości czasu wymaganego lotu dla wydania licencji pilota wyższego stopnia.

2.1.9.4 Posiadacz licencji pilota działający jako dowódca pod nadzorem pilota dowódcy, ma prawo do zaliczenia tego czasu lotu w całości do sumarycznego czasu lotu wymaganego dla licencji pilota wyższego stopnia.

2.1.10 Ograniczenie uprawnień pilotów, którzy skończyli 60 lat i ograniczenie uprawnień pilotów, którzy skończyli 65 lat

2.1.10.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencje pilotów, nie powinno ich posiadaczom zezwalać na wykonywanie czynności pilota dowódcy statku powietrznego, zaangażowanego w międzynarodowym transporcie zarobkowym, jeśli posiadacze licencji skończyli 60 lat, lub 65 lat w przypadku wykonywania operacji przez więcej niż jednego pilota, gdzie młodszy z pilotów nie ukończył 60 roku życia.

2.1.10.2 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwo, które wydało licencje pilotów, nie powinno ich posiadaczom zezwalać na wykonywanie czynności drugiego pilota na statku powietrznym, zaangażowanym w międzynarodowym transporcie zarobkowym, jeśli posiadacze licencji skończyli 65 lat.*

Uwaga. Należy zwrócić uwagę na punkt 1.2.5.2.3 dotyczący ważności Orzeczenia Lekarskiego dla pilotów, którzy ukończyli 60 lat, a wykonujących operacje w międzynarodowym transporcie zarobkowym.

2.2 Uczeń - pilot

2.2.1 Uczeń - pilot powinien spełnić wymagania określone przez Umawiające się Państwo. Określając takie wymagania Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby nadane uprawnienia nie pozwalały pilotowi uczniowi na stworzenie zagrożenia dla żeglugi powietrznej.

2.2.2 Uczeń - pilot nie będzie latać samodzielnie, chyba że pod nadzorem lub z upoważnienia uprawnionego instruktora lotu.

2.2.2.1 -Uczeń - pilot nie będzie latać samodzielnie na statku powietrznym w ruchu międzynarodowym, chyba że za specjalnym lub ogólnym uzgodnieniem pomiędzy zainteresowanymi Umawiającymi się Państwami.

2.2.3 Ogólna sprawność fizyczna

Umawiające się Państwo nie powinno zezwalać pilotowi uczniowi latać samodzielnie, chyba że uczeń - pilot posiada aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2.

2.3 Licencja pilota turystycznego

2.3.1 Ogólne wymagania niezbędne do wydania licencji dla odpowiedniej kategorii samolotu, sterowca, śmigłowca i pionowzlotów

2.3.1.1 *Wiek*

Kandydat powinien mieć ukończone 17 lat.

2.3.1.2 *Wiedza*

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota turystycznego i odpowiedniej kategorii statku powietrznego, o której wpis ubiega się do licencji, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania dotyczące posiadacza licencji pilota turystycznego; przepisy ruchu lotniczego; procedury nastawy wysokościomierza; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o samolotach, sterowcach, śmigłowcach i pionowzlotach

- b) zasady działania zespołów napędowych, systemów i przyrządów;
- c) ograniczenia operacyjne dla odpowiednich kategorii statków powietrznych i zespołów napędowych; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkownika lub innego odpowiedniego dokumentu;
- d) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, i tam gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;
- e) dla sterowców, cechy fizyczne i praktyczna znajomość zastosowania gazów;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- f) wpływ obciążeń i rozkładu masy na właściwości lotu; obliczanie masy i wyważenia;
- g) praktyczne wykorzystanie danych o osiąгах do startu, lądowania i innych dostępnych danych;
- h) planowanie przed lotem i w locie trasowym, odpowiednio, do lotów turystycznych wg przepisów VFR; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury meldowania pozycji; procedury nastawy wysokościomierza; operacje w obszarach o dużym nasileniu ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- i) możliwości człowieka włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Meteorologia

- j) stosowanie podstawowej meteorologii lotniczej; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej; pomiar wysokości; niebezpieczne warunki pogodowe;

Nawigacja

- k) praktyczne aspekty nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych; wykorzystanie map lotniczych;

Procedury operacyjne

- l) stosowanie w osiągnięciach operacyjnych zasad zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żegluga Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG. Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika Szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- m) procedury nastawy wysokościomierza;
- n) stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów i skrótów lotniczych;
- o) odpowiednie procedury zapobiegawcze i procedury awaryjne, obejmujące działania jakie należy podjąć w celu uniknięcia niebezpieczeństw pogodowych, turbulencji strumieniowej i innych zagrożeń operacyjnych;
- p) w przypadku śmigłowców, i jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, lądowanie z mocą; wpływ od ziemi; przeciągnięcie; dynamiczne zerowanie i inne ryzyka operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;

Zasady lotu

- q) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- r) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia jaka została zastosowana do lotów VFR; działanie jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.3.1.3 Umiejętności

Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykazać znajomość procedur i manewrów opisanych w 2.3.3.2 lub 2.3.4.2.1 lub 2.3.5.2 lub 2.3.6.2 w stopniu odpowiadającym przyznanym uprawnieniom posiadaczowi licencji pilota turystycznego, i:

- a) rozporządzać oraz zarządzać ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żegluga Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG. Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) pilotować statek powietrzny w ramach jego ograniczeń;
- c) wykonać wszystkie manewry płynnie i dokładnie;
- d) posiadać dobrą umiejętność pilotażu i orientacji;
- e) stosować wiedzę aeronautyczną; i
- f) utrzymywać kontrolę nad statkiem powietrznym zawsze, i w taki sposób aby zapewnić pozytywny rezultat zastosowanej procedury lub manewru.

2.3.1.4 Sprawność fizyczna

Kandydat musi posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2.

Uwaga. Zwraca się uwagę na punkt 2.7.1.3 dotyczący wymagań w zakresie sprawności fizycznej dla posiadaczy licencji turystycznych, a ubiegających się o uprawnienia do wykonywania lotów wg przyrządów.

2.3.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.3.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1 przywilejem posiadacza licencji turystycznej będzie prawo do wykonywania, ale nie za wynagrodzeniem, czynności pilota-dowódcy lub drugiego pilota statku powietrznego na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.

2.3.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji otrzyma szkolenie w lotach nocnych, włącznie ze startem, lądowaniem i nawigacją, na dwusterze na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.

2.3.3 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię samolotu**2.3.3.1 Doświadczenie**

2.3.3.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 40 godzin lotu, lub 35 godzin jeżeli nalot został uzyskany podczas zatwierdzonego kursu szkolenia, jako pilot samolotów, odpowiednich dla wnioskowanego uprawnienia na klasę. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaka część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urzędzie treningowym, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 40-godzinnego lub 35-godzinnego czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do 5 godzin maksimum.

2.3.3.1.1.1 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.3.3.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.3.3.1.2 Kandydat musi wykonać co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego odpowiedniego dla wnioskowanego uprawnienia na klasę, pod nadzorem upoważnionego instruktora pilotażu, włączając w to 5 godzin czasu samodzielnego lotu nawigacyjnego, z co najmniej jednym przelotem o całkowitej długości nie mniejszej niż 270 km (150 NM), podczas którego należy wykonać dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem się, na dwóch różnych lotniskach.

2.3.3.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien otrzymać szkolenie na samolotach, odpowiednich dla wnioskowanego uprawnienia na klasę od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie spełnienia wymagań dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem samolotu i obsługą techniczną;

- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie samolotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) lot przy krytycznie małych prędkościach; rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy i z pełnego przecignięcia;
- f) lot przy krytycznie dużych prędkościach; rozpoznawanie i wyprowadzanie ze stromej spirali;
- g) starty i lądowania normalne oraz przy wietrze bocznym;
- h) starty przy osiągnięciach maksymalnych (krótkie lądowisko i zachowanie wysokości nad przeszkodami); lądowania w ograniczonym terenie;
- i) lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętów w poziomie o 180 stopni;
- j) przeloty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i gdzie to jest możliwe, w oparciu o pomoce radionawigacyjne;
- k) operacje awaryjne, włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia samolotu;
- l) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego; i
- m) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.3.3.2. i) oraz szkolenia na dwusterze w lotach nocnych, jak podano w 2.3.2.2 nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania samolotów zgodnie z przepisami IFR.

2.3.4 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię śmigłowca

2.3.4.1 Doświadczenie

2.3.4.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 40 godzin lotu, lub 35 godzin jeżeli nalot został uzyskany podczas zatwierdzonego kursu szkolenia, jako pilot śmigłowców. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 40-godzinnego lub 35-godzinnego czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do 5 godzin maksimum.

2.3.4.1.1.1 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.3.4.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.3.4.1.2 Kandydat musi wykonać co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego na śmigłowcu pod nadzorem upoważnionego instruktora lotu, włączając w to 5 godzin czasu samodzielnego lotu nawigacyjnego, z co najmniej jednym przelotem o całkowitej długości nie mniejszej niż 180 km (100 NM) na kursie, w którym powinno się wykonać lądowania na dwóch różnych lotniskach.

2.3.4.2 Szkolenie w locie

2.3.4.2.1 Kandydat powinien otrzymać przynajmniej 20-godzinne szkolenie na śmigłowcach od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie spełnienia wymagań dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem śmigłowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie śmigłowca na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;
- f) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty i lądowania – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;
- g) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągach; operacje na terenach ograniczonych; szybkie zatrzymania;
- h) lot nawigacyjny na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia, nawigacja obliczeniowa, i, tam gdzie jest to możliwe, w oparciu o pomoce radionawigacyjne włącznie z przynajmniej jednogodzinnym lotem;
- i) operacje awaryjne, włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia śmigłowca; opadanie w autorotacji;
- j) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;
- k) frazeologia i procedury łączności.

2.3.4.2.1.1 Zalecenia. *Kandydat powinien otrzymać szkolenie w lotach wg wskazań przyrządów od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne w wykonywaniu lotów wyłącznie wg wskazań przyrządów, włącznie z wykonaniem zakrętu poziomego 180° na odpowiednio wyposażonym śmigłowcu.*

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.3.4.2.1 1 oraz szkolenia na dwusterze w lotach nocnych jak podano w 2.3.2.2 nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania śmigłowców w operacjach wg wskazań przyrządów.

2.3.5 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię pionowzlotów

2.3.5.1 Doświadczenie

2.3.5.1.1 Zalecenie. *Kandydat musi wykonać co najmniej 40 godzin lotu jako pilot pionowzlotu. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 40-godzinnego czasu lotu.*

2.3.5.1.2 Zalecenie. *Jeśli kandydat ma nalot jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.3.5.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.*

2.3.5.1.3 Zalecenie. *Kandydat musi wykonać co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego na pionowzlocie pod nadzorem upoważnionego instruktora pilotażu, włączając w to 5 godzin czasu samodzielnego lotu nawigacyjnego, z co najmniej jednym przelotem o całkowitej długości nie mniejszej niż 270 km (150 NM), podczas którego należy wykonać dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem się na dwóch różnych lotniskach.*

2.3.5.2 Szkolenie w locie

Zalecenie. Kandydat powinien otrzymać przynajmniej 20-godzinne szkolenie na pionowzlotach, od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie spełnienia wymagań dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

b) czynności przedlotowe, łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem pionowzlotu i obsługą techniczną;

c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;

d) pilotowanie pionowzlotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;

e) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty z kołysaniem poprzecznym i wzlot; zawis i podejście z kołysaniem poprzecznym i lądowania – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;

f) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje w terenach ograniczonych; szybkie zatrzymania;

g) lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętów w poziomie o 180 stopni;

h) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;

i) lot nawigacyjny na podstawie widocznych punktów odniesienia, nawigacja obliczeniowa, i, tam gdzie to możliwe, przy użyciu pomocy radionawigacyjnych, włącznie z przynajmniej jednogodzinnym lotem;

j) operacje awaryjne, włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia pionowzlotu; ujęcie mocy i przejście do autorotacji i podejście w autorotacji, jeżeli ma zastosowanie; awaria przekładni i wału napędowego, jeżeli ma zastosowanie;

k) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;

l) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.3.5.2. g) oraz w lotach nocnych jak podano w 2.3.2.2 nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania pionowzlotów w operacjach według IFR.

2.3.6 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię sterowców

2.3.6.1 Doświadczenie

Kandydat musi wykonać co najmniej 25 godzin lotu jako pilot sterowca, w tym:

a) 3-godzinny nawigacyjny lot szkolny na sterowcu, z lotem nawigacyjnym o łącznej długości nie mniejszej niż 45 km (25NM);

- b) 5 startów oraz 5 lądowań z pełnym zatrzymaniem na lotnisku; każde lądowanie z lotem po kręgu nadlotniskowym;
- c) 3 godziny lotu wg wskazań przyrządów; i
- d) 5 godzin jako pilot wykonujący czynności pilota dowódcy pod nadzorem pilota dowódcy.

2.3.6.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien otrzymać szkolenie na sterowcach dwusterowych od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat otrzymał szkolenie, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem i obsługą techniczną sterowca;
- c) manewrowanie wg punktów odniesienia na ziemi;
- d) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- e) techniki i procedury dla startu, włącznie z odpowiednimi ograniczeniami, procedury awaryjne i stosowane sygnały;
- f) pilotowanie sterowca wg zewnętrznych punktów odniesienia;
- g) starty, lądowania i odejścia na drugi krąg;
- h) starty przy maksymalnych osiągnięciach (przewyższenie nad przeszkodami);
- i) lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętów w poziomie o 180 stopni;
- j) przeloty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i pomoce radionawigacyjne;
- k) operacje awaryjne (stwierdzanie wycieków), włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia sterowca; i
- l) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.3.6.2. i) oraz szkolenia na dwusterze w lotach nocnych, jak podano w 2.3.2.2 nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania sterowców zgodnie z przepisami IFR.

2.4 Licencja pilota zawodowego

2.4.1 Wymagania dotyczące wydania odpowiedniej licencji dla kategorii samolotu, sterowca, śmigłowca i pionowzlotu

2.4.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

2.4.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota zawodowego i odpowiedniej kategorii statku powietrznego, o której wpis ubiega się do licencji, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota zawodowego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o samolotach, sterowcach, śmigłowcach i pionowzlotach

- b) zasady działania zespołów napędowych oraz systemów i przyrządów;
- c) operacyjne ograniczenia dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego i zespołów napędowych; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkownika w locie lub innego odpowiedniego dokumentu;
- d) wykorzystanie i sprawdzanie zdolności do użytku wyposażenia i systemów odpowiednich statków powietrznych;
- e) procedury obsługi technicznej płatowca, systemy i zespoły napędowe odpowiednich statków powietrznych;
- f) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, i tam gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;
- g) dla sterowców, cechy fizyczne i praktyczna znajomość zastosowania gazów;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- h) wpływ obciążenia i rozkładu masy na sterowność statku powietrznego, charakterystyki lotu i osiągi; obliczanie masy i wyważenia;
- i) wykorzystanie i praktyczne zastosowanie danych o osiąгах przy starcie, lądowaniu i innych działaniach;
- j) przygotowanie do lotu, planowanie lotu trasowego, do nawigacji wg VFR; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawy wysokościomierza;
- k) w przypadku sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, skutki zewnętrznych obciążeń na możliwości sterowania;

Możliwości człowieka

- l) możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Meteorologia

- m) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej przed lotem i podczas lotu; pomiar wysokości;
- n) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru widziany pod względem czynników mających wpływ na lotnictwo; ruch układów ciśnień, struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, lotu na trasie i lądowanie;
- o) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przebijania się przez strefy frontów; unikanie niebezpiecznych warunków pogodowych;

Nawigacja

- p) nawigacja lotnicza obejmuje wykorzystywanie map lotniczych, przyrządów i pomocy nawigacyjnych; zrozumienie zasad i właściwości odpowiednich systemów nawigacyjnych; posługiwanie się wyposażeniem pokładowym;
- q) w przypadku sterowców:
 - i) stosowanie, ograniczenia i obsługa oprzyrządowania i awioniki koniecznej do pilotowania i nawigacji;
 - ii) wykorzystanie, dokładność i wiarygodność systemów nawigacyjnych w fazach startu, przelotu, podejścia i lądowania, identyfikacja pomocy radionawigacyjnych;
 - iii) zasady i cechy kompletnych systemów nawigacyjnych oraz zasady posługiwania się zewnętrznymi punktami odniesienia, funkcjonowanie wyposażenia pokładowego;

Procedury operacyjne

- r) zastosowanie zarządzania ryzykiem i błędem w osiągnięciach operacyjnych;
Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).
- s) stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów i skrótów lotniczych;
- t) procedury nastawy wysokościomierza;
- u) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne;
- v) procedury operacyjne do przewozu ładunku; potencjalne zagrożenia związane z towarami niebezpiecznymi;
- w) wymagania i praktyki dotyczące informowania pasażerów o zasadach bezpieczeństwa, łącznie z zapewnieniem obserwacji przy wchodzeniu i wychodzeniu pasażerów z samolotu;
- x) w przypadku śmigłowców, i jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, siadanie z mocą; wpływ od ziemi; przeciągnięcie odwracającego się śmigła; dynamiczny przewrót i inne ryzyka operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;

Zasady lotu

- y) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- z) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia jaka została zastosowana do lotów VFR; działanie jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.4.1.3 Umiejętności

Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota-dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykazać znajomość procedur i manewrów opisanych w 2.4.3.2 lub 2.4.4.2. lub 2.4.5.2 lub 2.4.6.2 w stopniu odpowiadającym przyznanym uprawnieniom posiadaczowi licencji pilota turystycznego, i:

- a) rozporządzać oraz zarządzać ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) pilotować statek powietrzny w ramach jego ograniczeń;
- c) wykonać wszystkie manewry płynnie i dokładnie;
- d) posiadać dobrą umiejętność pilotażu i orientacji;
- e) stosować wiedzę aeronautyczną; i
- f) utrzymywać kontrolę nad statkiem powietrznym zawsze, i w taki sposób, aby zapewnić pozytywny rezultat zastosowanej procedury lub manewru.

2.3.1.4 Sprawność fizyczna

Kandydat musi posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1.

2.4.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.4.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1, przywilejem posiadacza licencji pilota zawodowego będzie:

- a) prawo do korzystania z przywilejów posiadacza licencji turystycznej na statku powietrznym odpowiedniej kategorii;
- b) prawo wykonywania czynności pilota dowódcy na statku powietrznym odpowiedniej kategorii wykonującym operacje inne niż zarobkowy transport powietrzny;
- c) prawo wykonywania czynności pilota dowódcy w zarobkowym transporcie powietrznym na statku powietrznym odpowiedniej kategorii certyfikowanego do operacji z jednym pilotem;

- d) prawo wykonywania czynności drugiego pilota na statku powietrznym odpowiedniej kategorii, który musi być pilotowany przez załogę dwuosobową;
- e) dla kategorii sterowców, pilotować sterowiec wg IFR.

2.4.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji otrzyma szkolenie na statku powietrznym odpowiedniej kategorii w lotach nocnych, włącznie ze startem, lądowaniem i nawigacją.

Uwaga. Dla posiadacza licencji po skończeniu 60 lub 65 lat pewne przywileje są ograniczone przez 2.1.10

2.4.3 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię samolotu

2.4.3.1 Doświadczenie

2.4.3.1.1. Kandydat musi wykonać co najmniej 200 godzin lotu jako pilot samolotu albo 150 godzin lotu, jeśli odbył szkolenie wg zatwierdzonego programu. Władza wydająca licencję określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 200-godzinnego lub 150-godzinnego czasu lotu, w zależności od przypadku. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do 10 godzin maksimum.

2.4.3.1.1.1 Kandydat powinien mieć zaliczone w samolocie co najmniej:

- a) 100 godzin lotu jako pilot dowódca lub w przypadku zatwierdzonego kursu szkoleniowego, 70 godzin jako pilot dowódca;
- b) 20 godzin przelotu nawigacyjnego jako pilot dowódca, łącznie z przelotem nawigacyjnym o całkowitej długości co najmniej 540 km (300 NM), w trakcie którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem się na dwóch różnych lotniskach;
- c) 10 godzin lotu szkoleniowego według wskazań przyrządów, z czego nie więcej, niż 5 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i
- d) 5 godzin lotu nocnego obejmującego 5 startów i 5 lądowań w charakterze dowódcy, jeśli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystane w nocy.

2.4.3.1.2 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.4.3.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.4.3.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien otrzymać szkolenie na samolotach od upoważnionego instruktora lotu, odpowiedniego dla uprawnień na klasę i/lub typ, o które się ubiega. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota zawodowego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem sterowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;

- d) pilotowanie samolotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) lot przy krytycznie małych prędkościach; unikanie spirali, rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy i z pełnego przeciągnięcia;
- f) lot na klasę z nie symetryczną mocą lub uprawnienie na samoloty wielosilnikowe;
- g) lot przy krytycznie dużych prędkościach; rozpoznawanie i wyprowadzanie ze stromej spirali;
- h) starty i lądowania normalne oraz przy wietrze bocznym;
- i) starty przy osiągnięciach maksymalnych (krótkie lądowisko i zachowanie wysokości nad przeszkodami); lądowania w ograniczonym terenie;
- j) podstawowe manewry i powrót z nietypowych wysokości wyłącznie przy użyciu podstawowych przyrządów pokładowych;
- k) przeloty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i urządzenia radionawigacyjne; procedury skierowania do lądowania na innym lotnisku;
- l) procedury nienormalne i awaryjne oraz manewry z uwzględnieniem symulowanej awarii wyposażenia samolotu;
- m) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi lub w ich rejonie, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego; i
- n) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, wyszczególnione w punktach 2.4.3.1.1.1 c) i 2.4.3.2 j) oraz doświadczenie w lotach nocnych i szkolenie wyszczególnione w punktach 2.4.3.1.1.1 d) i 2.4.2.2 nie daje posiadaczowi licencji pilota zawodowego - samolot, prawa do pilotowania samolotów w operacjach IFR.

2.4.4 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię śmigłowca

2.4.4.1 Doświadczenie

2.4.4.1.1. Kandydat musi wykonać co najmniej 150 godzin lotu jako pilot śmigłowca albo 100 godzin lotu, jeśli odbył szkolenie wg zatwierdzonego programu. Władza wydająca licencję określi jaka część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 150-godzinnego lub 100-godzinnego czasu lotu, w zależności od przypadku. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do 10 godzin maksimum.

2.4.4.1.1.1 Kandydat powinien mieć wykonane na śmigłowcu co najmniej:

- a) 350 godzin lotu jako pilot;
- b) 10 godzin przelotu nawigacyjnego jako pilot dowódca, łącznie z przelotem nawigacyjnym, podczas którego należy wykonać lądowania w dwóch różnych miejscach;
- c) 10 godzin lotu szkolnego według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i
- d) 5 godzin lotu nocnego obejmującego 5 startów i 5 lądowań w charakterze dowódcy, jeśli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystane w nocy.

2.4.4.1.2 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.4.4.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.4.4.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien otrzymać szkolenie na śmigłowcach od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota zawodowego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem śmigłowca i obsługą techniczną;

c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;

d) pilotowanie śmigłowca na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;

e) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;

f) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty i lądowania – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;

g) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje w terenach ograniczonych; szybkie zatrzymania;

h) lot wiszący z wyjściem z wpływów od ziemi; operacje z obciążeniami zewnętrznymi, jeżeli ma to zastosowanie; loty na dużych wysokościach;

i) podstawowe manewry lotnicze i powrót z nietypowych wysokości przy wyłącznym użyciu podstawowych instrumentów pokładowych;

j) lot nawigacyjny na podstawie widocznych punktów odniesienia, nawigacja obliczeniowa, pomocy radionawigacyjne, procedury zmiany kierunku;

k) operacje awaryjne, włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia śmigłowca; podejście i lądowanie w autorotacji;

l) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;

m) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.4.4.1.1.1 c) i 2.4.4.2 i) oraz szkolenia w lotach nocnych, jak podano w 2.4.4.1.1.1 d) i 2.4.2.2 nie upoważniają posiadacza licencji zawodowej do pilotowania śmigłowców zgodnie z przepisami IFR.

2.4.5 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię pionowzlotów**2.4.5.1 Doświadczenie**

2.4.5.1.1 Zalecenie. Kandydat musi wykonać co najmniej 200 godzin lotu jako pilot pionowzlotu lub 150 godzin lotu, jeśli odbył szkolenie wg zatwierdzonego programu. Władza uprawniona do licencjonowania określi, jaka część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 200- lub 150-godzinnego czasu lotu, w zależności od przypadku.

2.4.5.1.2 **Zalecenie.** Kandydat powinien wykonać na pionowzlocie co najmniej:

- a) 50 godzin lotu jako pilot dowódca;
- b) 10 godzin przelotu nawigacyjnego jako pilot dowódca, łącznie z przelotem nawigacyjnym o całkowitej długości nie mniejszej niż 540 km (300 NM), w trakcie którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem się na dwóch różnych lotniskach;
- c) 10 godzin lotu szkolnego według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i
- d) 5 godzin lotu nocnego w charakterze dowódcy, obejmującego 5 startów i 5 lądowań, jeśli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystane w nocy.

2.4.5.1.3 **Zalecenie.** Jeśli kandydat posiada nalot jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.4.5.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.4.5.2 Szkolenie w locie

Zalecenie. Kandydat powinien otrzymać szkolenie na pionowzlocie, od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, czy kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem pionowzlotu i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie pionowzlotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;
- f) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty z kołysaniem poprzecznym i wzlot; zawis i podejścia z kołysaniem poprzecznym i lądowanie – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;
- g) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje w terenach ograniczonych; szybkie zatrzymanie;
- h) lot wiszący z wyjściem z wpływu od ziemi; operacje z obciążeniami zewnętrznymi, jeżeli ma to zastosowanie; loty na dużych wysokościach;
- i) podstawowe manewry lotnicze i powrót z nietypowych wysokości, przy wyłącznym użyciu podstawowych instrumentów pokładowych;
- j) lot nawigacyjny w oparciu o widoczne punkty odniesienia, nawigacja obliczeniowa i pomoce radionawigacyjne, procedury zmiany kierunku;

- k) operacje awaryjne, włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia pionowzlotu; ujęcie mocy i przejście do autorotacji i podejście w autorotacji, jeżeli ma zastosowanie; awaria przekładni i wału napędowego, jeżeli ma zastosowanie;
- l) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;
- m) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.4.5.1.2 c) i 2.4.5.2 i) oraz szkolenia i doświadczenie w lotach nocnych, jak podano w 2.4.5.1.2 d) i 2.4.2.2 nie upoważnia posiadacza licencji zawodowej do pilotowania pionowzlotów zgodnie z przepisami IFR.

2.4.6 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię sterowców

2.4.6.1 Doświadczenie

2.4.6.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 200 godzin lotu jako pilot.

2.4.6.1.1.1 Kandydat musi przynajmniej wykonać:

- a) 50 godzin lotu jako pilot sterowca;
- b) 30 godzin lotu jako pilot dowódca lub pod nadzorem pilota dowódca na sterowcu, w tym nie mniej niż:
 - 10 godzin lotu nawigacyjnego; i
 - 10 godzin lotu w nocy;
- c) 40 godzin lotu wg wskazań przyrządów, z czego 20 godzin w locie i 10 godzin w locie na sterowcach; i
- d) 20 godzin szkolenia w locie na sterowcach na obszarach dla operacji podanych w 2.4.6.2.

2.4.6.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien otrzymać szkolenie na sterowcach od upoważnionego instruktora. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota zawodowego w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozporządzanie oraz zarządzanie ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem sterowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) techniki i procedury dla startu, włącznie z odpowiednimi ograniczeniami, procedury awaryjne i stosowane sygnały;

- e) pilotowanie sterowca wg zewnętrznych punktów odniesienia;
- f) wykrywanie wycieków;
- g) normalne starty i lądowania;
- h) starty przy osiągnięciach maksymalnych (krótkie lądowisko i zachowanie wysokości nad przeszkodami); lądowania w ograniczonym terenie;
- i) pilotowanie zgodnie z przepisami IFR;
- j) przeloty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i pomoce radionawigacyjne;
- k) operacje awaryjne (stwierdzanie wycieków), włącznie z symulowaniem usterki wyposażenia sterowca; i
- l) loty do, i z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;
- m) frazeologia i procedury łączności.

2.5 Licencja pilota w załodze wieloosobowej dla odpowiedniej kategorii samolotu

2.5.1 Ogólne wymagania dla wydania licencji

2.5.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

2.5.1.2 Wiedza

Kandydat zdobędzie wymagania podane w 2.6.1.2 dla licencji pilota liniowego dla odpowiedniej kategorii samolotu, na zatwierdzonym szkoleniu.

2.5.1.3 Umiejętności

2.5.1.3.1 Kandydat musi zademonstrować umiejętności dotyczące wszystkich wymagań dla pilota lecącego i monitorującego w załodze przynajmniej dwuosobowej, podanych w Załączniku 3, na poziomie wymaganym dla wykonywania czynności drugiego pilota, na samolotach z silnikami turbinowymi, certyfikowanymi do wykonywania operacji zgodnie z przepisami VFR i IFR, i:

- a) rozporządzać oraz zarządzać ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) ręcznie pilotować samolot płynnie i dokładnie, zawsze w ramach jego ograniczeń, tak aby zapewnić prawidłowe wykonanie procedury lub manewru;

c) pilotować samolot w trybie automatycznym, odpowiednim dla fazy lotu i kontrolować włączonego autopilota;

d) realizować dokładnie procedury normalne, nietypowe i awaryjne we wszystkich fazach lotu;

e) skutecznie komunikować się z innymi członkami załogi lotniczej oraz zademonstrować skuteczne wykonywanie procedur w sytuacji wystąpienia niedyspozycji członka załogi lub braku koordynacji w załodze, włącznie z podziałem zadań, współpracy w załodze, odstępstw od typowych procedur operacyjnych (SOP) i korzystania z listy kontrolnej.

2.5.1.3.2 Postęp w zdobywaniu umiejętności podanych w 2.5.1.3.1 będzie oceniany na bieżąco.

2.5.1.4 *Sprawność fizyczna*

Kandydat musi posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1.

2.5.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.5.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1 posiadacz licencji pilota w załodze wieloosobowej będzie miał:

a) prawo do korzystania z przywilejów posiadacza licencji turystycznej w samolocie, w ramach odpowiedniej kategorii samolotu, pod warunkiem spełnienia wymagań punktu 2.3.3;

b) prawo do korzystania z uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów w załodze wieloosobowej;

c) prawo wykonywania czynności drugiego pilota w samolocie, który musi być pilotowany z drugim pilotem;

2.5.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów wykonywania lotów wg wskazań przyrządów w operacjach z załogą jednoosobową na samolotach, posiadacz licencji musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota dowódcy w operacjach z załogą jednoosobową, w lotach wyłącznie wg wskazań przyrządów i spełnić wymagania podane w 2.7.1.2, odpowiednie dla kategorii samolotu.

2.5.2.3 Przed korzystaniem z przywilejów posiadacza licencji pilota zawodowego w operacjach z załogą jednoosobową, posiadacz licencji musi:

a) mieć 70-godzinny nalot na samolocie jako pilot dowódca lub minimum 10-godzinny nalot jako pilot dowódca, a pozostały wymagany czas jako pilot dowódca pod nadzorem;

b) zaliczyć 20-godzinny lot nawigacyjny jako pilot dowódca, lub składający się z minimum 10 godzin jako pilot dowódca i 10 godzin jako pilot dowódca pod nadzorem, włącznie z lotem nawigacyjnym, o całkowitej długości nie mniejszej niż 540 km (300 NM), podczas którego należy wykonać dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem się, na dwóch różnych lotniskach; i

c) spełnić wymagania dla licencji pilota zawodowego podane w 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1 (z wyłączeniem 2.4.3.1.1.1 a)) i 2.4.3.2, odpowiednio dla kategorii samolotu.

Uwaga 1. Jeżeli Państwo Umawiające się przyznaje uprawnienia do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej posiadaczowi licencji pilota w załodze wieloosobowej, dla ich udokumentowania może te uprawnienia wpisać do licencji pilota załogi wieloosobowej lub wyda licencję pilota zawodowego dla kategorii samolotu.

Uwaga 2. Pewne przywileje posiadacza licencji zostają ograniczone zgodnie z 2.1.10 po ukończeniu 65 lat.

2.5.3 Doświadczenie

2.5.3.1 Kandydat w trakcie zatwierzonego kursu musi uzyskać 240 godzin nalotu w roli pilota lecącego i monitorującego w locie faktycznym i symulowanym.

2.5.3.2 Praktyczne doświadczenie lotnicze będzie przy-najmniej uwzględniać wymagania punktu 2.3.3.1, szkolenie odświeżające po chorobie, loty nocne i loty wyłącznie wg wskazań przyrządów.

2.5.3.3 Poza spełnieniem postanowień 2.5.3.2, kandydat musi zdobyć na samolocie z silnikami turbinowymi certyfikowanymi do wykonywania operacji z załogą składającą się z minimum dwóch pilotów, lub w urządzeniu symulującym lot, zatwierdzonym dla tego celu przez Władzę upoważnioną do licencjonowania zgodnie z Załącznikiem 3, paragraf 4, doświadczenie konieczne dla zdobycia zaawansowanego poziomu kompetencji określonych w Załączniku 3.

2.5.4 Szkolenie w locie

2.5.4.1 Kandydat musi ukończyć zatwierdzone szkolenie z zakresu wymagań dotyczących doświadczenia podanego w 2.5.3.

2.5.4.2 Kandydat zostanie przeszkolony odnośnie wszystkich wymaganych umiejętności, jak podano w Załączniku 3, do poziomu wymaganego dla wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej, włącznie z uwzględnieniem części dotyczących kwalifikacji koniecznych do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów.

2.6 Licencja pilota liniowego

2.6.1 Wymagania dotyczące wydania odpowiedniej licencji dla kategorii samolotu, śmigłowca lub pionowzłotów.

2.6.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

2.6.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy, odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota liniowego i odpowiednich dla kategorii statku powietrznego, który ma być włączony do licencji przynajmniej z niżej podanych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota turystycznego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o samolotach, śmigłowcach i pionowzłotach

- b) podstawowe właściwości i ograniczenia systemów elektrycznego, hydraulicznego, ciśnieniowego i innych na statku powietrznym; układ sterowania włącznie z autopilotem i układem stabilizującym;

- c) zasady działania, procedury obsługi i ograniczenia operacyjne zespołów napędowych statku powietrznego; wpływ warunków atmosferycznych na osiągi silnika; odnośne informacje operacyjne z instrukcji użytkownika lub innego odpowiedniego dokumentu;
- d) procedury operacyjne i ograniczenia dla odpowiednich kategorii statków powietrznych; wpływ warunków atmosferycznych na osiągi statku powietrznego w oparciu o odnośne informacje operacyjne, z instrukcji użytkownika lub innego odpowiedniego dokumentu;
- e) wykorzystanie i sprawdzanie zdolności do użytku wyposażenia i odpowiednich systemów statków powietrznych;
- f) oprzyrządowanie; kompasy, błędy przy zakrętach i przyspieszeniu; przyrządy żyroskopowe; ograniczenia operacyjne i skutki precesji; praktyki i procedury w przypadku awarii różnych przyrządów pokładowych i elektronicznych ekranów;
- g) procedury obsługi technicznej płatowca, systemy i zespoły napędowe odpowiedniego statku powietrznego;
- h) dla śmigłowców i pionowzlotów, i tam gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- i) wpływ obciążenia i rozkładu masy na sterowność statku powietrznego, charakterystyki lotu i osiągi; obliczanie masy i wyważenia;
- j) wykorzystanie i praktyczne zastosowanie danych o osiąгах przy starcie, lądowaniu i innych działaniach;
- k) czynności przedlotowe łącznie z przygotowaniem operacyjnego planu lotu i wypełnianiem planów lotu dla służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawy wysokościomierza;
- l) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, skutki zewnętrznych obciążeń na możliwości pilotażu;

Możliwości człowieka

- m) możliwości człowieka włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Dok 9683).

Meteorologia

- n) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej przed lotem i podczas lotu; pomiar wysokości;
- o) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru z odniesieniem do czynników mających wpływ na lotnictwo; zmiany układów ciśnień, struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, lotu po trasie i lądowania;
- p) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przebijania się przez strefy frontów; unikanie niebezpiecznych warunków pogodowych;
- q) w przypadku samolotów i pionowzlotów, praktyczna znajomość meteorologii wysokościowej, włącznie z interpretacją i korzystaniem z meldunków pogodowych, map i prognoz pogody; prądy strumieniowe;

Nawigacja

- r) nawigacja lotnicza z wykorzystaniem map lotniczych, pomocy radionawigacyjnych i systemów nawigacji obszarowej; szczególne wymagania nawigacyjne dla lotów o dalekich zasięgach;
- s) stosowanie, ograniczenia oraz obsługa oprzyrządowania i awioniki koniecznej do pilotowania i nawigacji statku powietrznego;
- t) wykorzystanie, dokładność i wiarygodność systemów nawigacyjnych w fazach startu, przelotu, podejścia i lądowania, identyfikacja pomocy radionawigacyjnych;
- u) zasady działania i cechy kompletnych systemów radionawigacyjnych posługujących się zewnętrznymi punktami odniesienia, funkcjonowanie wyposażenia pokładowego;

Procedury operacyjne

- v) zastosowanie zarządzania ryzykiem i błędem w osiągnięciach operacyjnych;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- w) interpretacja i stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów;
- x) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne;
- y) procedury operacyjne do przewozu ładunku i towarów niebezpiecznych;
- z) wymagania i praktyki dotyczące informowania pasażerów o zasadach bezpieczeństwa, łącznie z ich przestrzeganiem przy wchodzeniu i wychodzeniu pasażerów z samolotu;
- aa) w przypadku śmigłowców i, jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, pilotowanie śmigłowca w pierścieniu wirowym; destrukcyjna wibracja przy lądowaniu; przeciągnięcie wirnika śmigłowca; dynamiczne przewrócenie się i inne ryzyka operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;

Zasady lotu

- bb) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- cc) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia; działania jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.6.1.2.2 Poza wyżej wymienionymi przedmiotami, kandydat ubiegający się o licencję pilota liniowego dla odnośnej kategorii samolotu lub pionowzlotu musi spełnić wymagania dotyczące wiedzy z zakresu wykonywania lotów wg wskazań przyrządów, jak podano w 2.7.1.1.

2.6.1.3 Umiejętności

2.6.1.3.1 Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii z drugim pilotem i wykazać znajomość następujących procedur i manewrów:

- a) czynności przedlotowe, łącznie z przygotowaniem operacyjnego planu lotu i wypełnieniem planu lotu dla służb ruchu lotniczego;

- b) normalne procedury lotu i manewry podczas wszystkich faz lotu;
- c) procedury nietypowe i awaryjne związane z awarią lub błędnym działaniem wyposażenia, takiego jak zespół napędowy, systemy i płatowiec;
- d) procedury w sytuacji wystąpienia niedyspozycji członka załogi i koordynacji w załodze, włącznie z podziałem zadań, współpracą w załodze i korzystaniem z list kontrolnych; i
- e) w przypadku samolotów i pionowzlotów, procedury i manewry do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów, jak opisano w 2.7.4.1 a) do d), włącznie z symulowaną awarią silnika.

2.6.1.3.1.1 W przypadku samolotu kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania procedur i manewrów opisanych w 2.6.1.3.1 jako pilot dowódca na samolotach wielosilnikowych.

2.6.1.3.1.2 Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania procedur i manewrów opisanych w 2.6.1.3 w stopniu odpowiednim dla uprawnień przyznanych posiadaczowi licencji pilota liniowego, i:

- a) rozporządzać oraz zarządzać ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) ręcznie, płynnie i dokładnie w każdym momencie pilotować samolot w ramach jego ograniczeń, tak aby zapewnić pozytywny wynik wykonanej procedury lub manewru;
- c) pilotować samolot w trybie automatycznym, odpowiednim dla fazy lotu i kontrolować czynny tryb automatyczny;
- d) wykonywać w sposób dokładny we wszystkich fazach lotu procedury normalne, nietypowe i awaryjne;
- e) prawidłowo oceniać sytuację i posiadać umiejętność latania, włącznie z podejmowaniem złożonych decyzji i utrzymywaniem pełnej kontroli nad sytuacją; i
- f) skutecznie komunikować się z innymi członkami załogi lotniczej oraz zademonstrować skuteczne wykonywanie procedur w sytuacji wystąpienia niedyspozycji członka załogi lub braku koordynacji w załodze, włącznie z podziałem zadań, współpracą w załodze, odstępstw od typowych procedur operacyjnych (SOP) i korzystania z listy kontrolnej.

2.6.1.4 Sprawność fizyczna

Kandydat musi posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1.

2.6.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.6.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1 przywilejem posiadacza licencji pilota liniowego będzie:

a) prawo do korzystania z przywilejów posiadacza licencji turystycznej i zawodowej na statku powietrznym w ramach odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w przypadku licencji na odpowiednią kategorię samolotu lub pionowzlotu korzystanie z uprawnień do wykonywania lotów wg przyrządów;

b) prawo wykonywania czynności pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym na statku powietrznym odpowiedniej kategorii i certyfikowanego do wykonywania operacji z drugim pilotem.

2.6.2.2 Jeżeli posiadacz licencji pilota liniowego dla kategorii samolotu posiadał uprzednio licencję pilota załogi wieloosobowej, uprawnienia takiej licencji będą ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej, chyba że jej posiadacz spełnił wymagania określone w 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 i 2.5.2.3, co będzie miało zastosowanie. Wszelkie ograniczenia uprawnień będą wpisane do licencji.

Uwaga. Pewne przywileje posiadacza licencji zostają ograniczone zgodnie z 2.1.10 po ukończeniu 60 i 65 lat.

2.6.3 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię samolotu

2.6.3.1 Doświadczenie

2.6.3.1.1. Kandydat musi mieć co najmniej 1500 godzin nalotu jako pilot samolotu. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być zaliczona w poczet całkowitego 1500-godzinnego czasu nalotu. Zaliczenie takiego doświadczenia będzie ograniczone do 100 godzin maksimum., z czego nie więcej niż 25 godzin może być uzyskane na urządzeniu treningowym z zakresu procedur lotu lub wykonywania lotów wg podstawowych przyrządów.

2.6.3.1.1.1 Kandydat powinien mieć wykonane w samolotach co najmniej:

a) 500 godzin lotu jako pilot dowódca pod nadzorem lub 250 godzin jako pilot dowódca lub nalot złożony z przynajmniej 70 godzin jako pilot dowódca i pozostałych jako pilot dowódca pod nadzorem;

b) 200 godzin przelotu nawigacyjnego, z czego przynajmniej 100 godzin jako pilot dowódca lub pilot dowódca pod nadzorem;

c) 75 godzin lotu według wskazań przyrządów z czego nie więcej, niż 30 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i

d) 100 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca lub drugi pilot

2.6.3.1.2 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.6.3.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.6.3.2 Szkolenie w locie

Kandydat zostanie przeszkolony przez odpowiedniego instruktora, zgodnie z 2.4.3.2 w celu wydania licencji pilota zawodowego i zgodnie z 2.7.4 dla wydania uprawnienia na wykonywanie operacji wg wskazań przyrządów lub zgodnie z 2.5.4 w celu wydania licencji pilota załogi wieloosobowej.

2.6.4 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię śmigłowca**2.6.4.1 Doświadczenie**

2.6.4.1.1. Kandydat musi wykonać co najmniej 1000 godzin lotu jako pilot śmigłowca. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być zaliczona w poczet całkowitego 1000-godzinnego czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do 100 godzin maksimum., z czego nie więcej niż 25 godzin może być uzyskane na urządzeniu treningowym z zakresu procedur lotu lub wykonywania lotów wg podstawowych przyrządów.

2.6.4.1.1.1 Kandydat powinien mieć wykonane w śmigłowcach co najmniej:

- a) 250 godzin lotu jako pilot dowódca lub nalot złożony z przynajmniej 70 godzin jako pilot dowódca i pozostały jako pilot dowódca pod nadzorem;
- b) 200 godzin przelotu nawigacyjnego, z czego przynajmniej 100 godzin jako pilot dowódca lub pilot dowódca pod nadzorem;
- c) 30 godzin lotu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 10 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i
- d) 50 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca lub drugi pilot.

2.6.4.1.2 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.6.4.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.6.4.2 Szkolenie w locie

Kandydat przejdzie szkolenie wymagane do wydania licencji pilota zawodowego (2.4.4.2).

Uwaga. Doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów podane w 2.6.4.1.1.1 c) oraz w lotach nocnych jak podano w 2.6.4.1.1.1 d) nie upoważnia posiadacza śmigłowcowej licencji liniowej do pilotowania śmigłowców w operacjach IFR.

2.6.5 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię pionowzlotów**2.6.5.1 Doświadczenie**

2.6.5.1.1. **Zalecenie.** Kandydat musi wykonać co najmniej 1500 godzin lotu jako pilot pionowzlotów. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią urządzeniu treningowym, może być wliczona w poczet całkowitego 1500-godzinnego czasu lotu.

2.6.5.1.2 **Zalecenie.** Kandydat powinien wykonać na pionowzlotach co najmniej:

- a) 250 godzin lotu jako pilot dowódca lub nalot złożony z przynajmniej 70 godzin jako pilot dowódca i pozostały jako pilot dowódca pod nadzorem;
- b) 100 godzin przelotu nawigacyjnego, z czego przynajmniej 50 godzin jako pilot dowódca lub pilot dowódca pod nadzorem;
- c) 75 godzin lotu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 30 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i

d) 25 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca lub drugi pilot.

2.6.5.1.3 Zalecenie. Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.6.5.1.1 mogą być, zgodnie z tym, zmniejszone.

2.6.5.2 Szkolenie w locie

Zalecenie. Kandydat zostanie przeszkolony przez odpowiedniego instruktora zgodnie z 2.4.5.2 w celu wydania licencji pilota zawodowego i zgodnie z 2.7.4 dla wydania uprawnienia na wykonywanie operacji wg wskazań przyrządów.

2.7 Uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów

2.7.1 Wymagania dla wydania uprawnienia na kategorie samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów

2.7.1.1 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych ich posiadaczowi odnośnie wykonywania lotów według wskazań przyrządów z przynajmniej niżej podanych przedmiotów:

Prawo lotnicze

a) przepisy i uregulowania dotyczące wykonywania lotów w warunkach IFR; odnośne praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego

b) stosowanie, ograniczenia i zdolność awioniki oraz przyrządów niezbędnych do sterowania i nawigacji statków powietrznych według IFR i w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według przyrządów; stosowanie i ograniczenia pilota automatycznego;

c) busole, błędy w zakrętach i przyspieszeniach; przyrządy żyroskopowe, ograniczenia operacyjne i skutki precesji; praktyki i procedury w przypadku niesprawności różnych, pokładowych przyrządów pilotażowych;

Wykonanie i planowanie lotu dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego

d) czynności przedlotowe i kontrole odpowiednie dla lotu w warunkach IFR;

e) operacyjne planowanie lotu; przygotowanie i wypełnienie planów lotu służb ruchu lotniczego dla warunków IFR; procedury nastawy wysokościomierza;

Możliwości człowieka dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego

f) możliwości człowieka związane z wykonywaniem lotu według wskazań przyrządów na statku powietrznym, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Dok 9683).

Meteorologia dla wnioskowanej kategorii statków powietrznych

- g) wykorzystanie meteorologii lotniczej; interpretacja i wykorzystanie meldunków, mapy i prognozy pogody; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej; pomiar wysokości;
- h) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przenikania strefy frontalnej; unikanie zagrożeń pogodowych;
- i) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, skutki oblodzenia wirników;

Nawigacja dla wnioskowanej kategorii statków powietrznych

- j) praktyczna nawigacja lotnicza wykorzystująca pomoce radionawigacyjne;
- k) stosowanie, dokładność i niezawodność systemów nawigacji wykorzystywanych w fazach lotu: odlot, przelot, podejście i lądowanie; identyfikacja pomocy radionawigacyjnych;

Procedury operacyjne dla wnioskowanej kategorii statków powietrznych

- l) zastosowanie zarządzania błędem i ryzykiem w osiągnięciach operacyjnych;
- m) interpretacja i stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów oraz map lotniczych do lotów według wskazań przyrządów dla odlotu, przelotu, zniżania i podchodzenia;
- n) procedury zapobiegawcze i awaryjne; praktyki bezpieczeństwa związane z lotem w warunkach IFR; kryteria dla unikania przeszkód.

Uwaga. Informacje dla pilotów i personelu operacyjnego dotyczące parametrów procedur w locie oraz procedur operacyjnych można znaleźć w Procedurach dla Służb Nawigacyjnych (PANS-OPS, Doc. 8168), Tom I – Procedury Lotu. Procedury stosowane w niektórych państwach mogą różnić się od PAN-OPS, dlatego ze względów bezpieczeństwa konieczna jest ich znajomość.

Łączność radiotelefoniczna

- o) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia stosowana w operacjach statków powietrznych w warunkach IFR; działania jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.7.1.2 Umiejętności

2.7.1.2.1 Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonywania procedur i manewrów dla kategorii statku powietrznego, dla której ubiega się o uprawnienia do wykonywania lotów wg przyrządów opisanych w punkcie 2.7.4.1, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami do lotów według wskazań przyrządów, i do:

- a) rozpoznawania oraz zarządzania ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) pilotowanie statku powietrznego dla wnioskowanej kategorii zgodnie z jego ograniczeniami;
- c) płynnego i dokładnego wykonywania wszelkich manewrów;
- d) wykazania się dobrym osądem i umiejętnościami pilotażowymi;

- e) stosowania wiedzy lotniczej; i
- f) zachowania przez cały czas kontroli nad statkiem powietrznym w sposób nie budzący żadnych poważnych wątpliwości co do udanego zakończenia procedur lub manewrów.

2.7.1.2.1.1 Jeżeli kandydat zamierza korzystać z uprawnień do wykonywania lotów wyłącznie wg wskazań na wielosilnikowym statku powietrznym odpowiedniej kategorii, musi zademonstrować umiejętność pilotowania takiego statku powietrznego z jednym niesprawnym silnikiem lub niesprawnością symulowaną.

Uwaga. Należy zwrócić uwagę na punkt 2.1.6 odnoszący się do urządzeń treningowych używanych do demonstrowania umiejętności.

2.7.1.3 Sprawność fizyczna

2.7.1.3.1 Kandydaci, którzy posiadają licencję pilota turystycznego powinni określić stan swego słuchu, biorąc za podstawę zgodność z wymaganiami słuchowymi do wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 1.

2.7.1.3.2 **Zalecenie.** Umawiające się Państwa powinny rozważyć żądanie od posiadaczy licencji pilota turystycznego, spełnienia fizycznych, psychicznych i wzrokowych wymagań potrzebnych do wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 1.

2.7.2 Przywileje posiadacza uprawnień do lotów według wskazań przyrządów i warunki jakie musi spełnić, aby je utrzymać

2.7.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w punktach 1.2.5, 1.2.6 i 2.1, przywilejem posiadacza uprawnień do lotów wg wskazań przyrządów na konkretnej kategorii statków powietrznych będzie prawo do pilotowania statku powietrznego tej kategorii zgodnie z przepisami IFR.

2.7.2.2 Przed korzystaniem z uprawnień na wielosilnikowych statkach powietrznych, posiadacz uprawnienia musi spełnić wymagania podane w 2.7.1.2.1.1.

Uwaga. Piloci mogą korzystać z łącznych uprawnień do lotów wg wskazań przyrządów na więcej niż jednej kategorii statków powietrznych, jeżeli spełnili wymagania dla każdej kategorii.

2.7.3 Doświadczenie

2.7.3.1 Kandydat powinien posiadać licencję pilota dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego.

2.7.3.2 Kandydat musi wykonać co najmniej:

- a) 50 godzin przelotu nawigacyjnego w charakterze pilota dowódcy statku powietrznego, w kategoriach będących do zaakceptowania przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, z czego co najmniej 10 godzin na wnioskowanej kategorii statku powietrznego; i
- b) 40 godzin lotu według wskazań przyrządów na statkach powietrznych, z czego nie więcej niż 20 godzin, lub 30 godzin jeżeli wykorzystywany jest symulator lotu, może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów. Szkolenie na ziemi powinno być prowadzone pod nadzorem upoważnionego instruktora.

2.7.4 Szkolenie w locie

2.7.4.1 Kandydat powinien zaliczyć co najmniej 10 godzin lotu według wskazań przyrządów wymaganych w punkcie 2.7.3.2 b), podczas szkolenia według wskazań przyrządów pod nadzorem upoważnionego instruktora dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym od posiadacza uprawnień do lotów według wskazań przyrządów, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) procedury przedlotowe włącznie z wykorzystaniem instrukcji użytkownika lub dokumentu równoważnego oraz odpowiednich dokumentów służb ruchu lotniczego w przygotowaniach planu lotu w warunkach IFR;
- b) inspekcja przedlotowa, wykorzystanie list kontrolnych, kołowanie i inspekcja przed startem;
- c) procedury i manewry dla operacji IFR w warunkach normalnych, nienormalnych i niebezpiecznych, obejmujące przynajmniej następujące zagadnienia:
 - przejście podczas startu do lotu według wskazań przyrządów;
 - standardowe odloty i przyloty według wskazań przyrządów;
 - procedury IFR w przelocie;
 - procedury oczekiwania;
 - podejścia według wskazań przyrządów do określonego minimum;
 - procedury nieudanego podejścia;
 - lądowania z podejściem według wskazań przyrządów;
- d) manewry w locie i szczególne charakterystyki lotu;

2.7.4.2 Jeżeli kandydat ma korzystać z uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów, na wielosilnikowych statkach powietrznych, to musi przejść szkolenia według wskazań przyrządów pod nadzorem upoważnionego instruktora dla wnioskowanej kategorii wielosilnikowego statku powietrznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne w pilotowaniu statku powietrznego odpowiedniej kategorii wyłącznie w oparciu o wskazania przyrządów, z jednym niesprawnym silnikiem lub niesprawnością symulowaną.

2.8 Uprawnienia instruktora lotu odpowiednie na samoloty, sterowce, śmigłowce i pionowzloty

2.8.1 Wymagania dotyczące wydania uprawnień

2.8.1.1 Wiedza

Kandydat powinien, w zakresie wiedzy, spełnić wymogi niezbędne do wydania licencji pilota zawodowego dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego wpisanego do licencji. Ponadto, kandydat powinien posiadać wiedzę na poziomie przyznanym uprawnień odpowiednich dla uprawnienia instruktora lotu, przynajmniej w następujących dziedzinach:

- a) techniki szkolenia zaawansowanego;
- b) ocena sprawności ucznia w tych przedmiotach, w których szkolenie odbywa się na ziemi;
- c) proces uczenia się;
- d) elementy skutecznego nauczania;
- e) ocena i testowanie ucznia, metody szkoleniowe;

- f) opracowanie programu szkolenia;
- g) planowanie lekcji;
- h) techniki prowadzenia zajęć w sali;
- i) wykorzystanie pomocy szkoleniowych, włącznie z urządzeniami treningowymi;
- j) analiza i poprawianie błędów ucznia;
- k) możliwości człowieka związane ze szkoleniem w locie, włącznie z zarządzaniem ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zarządzaniem ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- l) zagrożenia związane z symulowaniem uszkodzeń systemów i wadliwym działaniem statku powietrznego.

2.8.1.2 Umiejętności

Kandydat powinien umieć zademonstrować, w tej kategorii i klasie statku powietrznego, w której ubiega się o uprawnienia instruktora lotu, zdolność do szkolenia w tych dziedzinach, w których szkolenie lotnicze ma być wykonywane, obejmujące odpowiednio, szkolenie w przygotowaniu do lotu, po locie i na ziemi.

2.8.1.3 Doświadczenie

Kandydat powinien, pod względem doświadczenia, spełniać wymagania stawiane do wydania licencji pilota zawodowego, wyszczególnione w punktach 2.4.3.1, 2.4.4.1, 2.4.5.1 i 2.4.6.1 dla każdej kategorii.

2.8.1.4 Szkolenie w locie

Kandydat, pod nadzorem instruktora lotu, zatwierdzonego przez Władzę uprawnioną do licencjonowania powinien:

- a) otrzymać szkolenie w technikach instruktorskich obejmujących: pokaz, metody nauczania, rozpoznawanie i poprawianie powszechnych błędów; i
- b) przećwiczyć techniki instruktorskie w tych manewrach i procedurach lotu, w których zamierza prowadzić szkolenie.

2.8.2 Przywileje posiadacza uprawnienia i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych uprawnień.

2.8.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w punktach 1.2.5 i 2.1, przywileje posiadacza uprawnienia instruktora, upoważniają do:

- a) nadzorowania samodzielnych lotów pilotów uczniów; i

- b) wykonywania lotów szkoleniowych do wydania licencji pilota turystycznego, pilota zawodowego, uprawnień do lotów według wskazań przyrządów i uprawnień instruktora w lotach wg przyrządów

pod warunkiem, że instruktor:

- 1) posiada licencję i uprawnienia do prowadzenia szkolenia, w odpowiedniej kategorii statku powietrznego;
- 2) posiada licencję i uprawnienia konieczne do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego, na którym prowadzone jest szkolenie; i
- 3) nadane uprawnienia instruktora ma wpisane do licencji.

2.8.2.2 Kandydat musi spełnić wszystkie wymagania niezbędne do uzyskania uprawnień instruktorskich, jeżeli ma prowadzić szkolenie na licencję pilota w załodze wieloosobowej.

Uwaga. Szczególne postanowienia dla instruktorów pilotażu na licencję pilota w załodze wieloosobowej można znaleźć w Rozdziale 4 Procedura dla Służb Nawigacyjnych – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868).

2.9 Licencja pilota szybowcowego

2.9.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

2.9.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 16 lat.

2.9.1.2 Wiedza

2.9.1.2.1 Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadanych posiadaczowi uprawnień z tytułu licencji pilota szybowcowego, przynajmniej z przedmiotów podanych niżej:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota szybowcowego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) zasady działania systemów i przyrządów szybowca;
- c) ograniczenia operacyjne szybowca; istotne informacje z instrukcji pilotażu lub innego odpowiedniego dokumentu;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- d) wpływ obciążenia i rozłożenia masy na charakterystyki lotu; rozpatrywanie masy i wyważenia;
- e) wykorzystanie i praktyczne stosowanie danych o osiąгах przy wyciąganiu, lądowaniu i innych czynnościach;

f) przygotowanie przedlotowe i na trasie, odpowiednie dla operacji w warunkach VFR; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawy wysokościomierza; operacje na obszarach wielkiego zagęszczenia ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

g) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności pilota szybowcowego, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Dok 9683)

Meteorologia

h) wykorzystanie podstaw meteorologii lotniczej; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej, przed i podczas lotu; pomiar wysokości;

Nawigacja

i) praktyczne aspekty nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych; wykorzystanie map lotniczych;

Procedury operacyjne

j) stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów;

k) różne metody holowania i związane z tym procedury;

l) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne, z uwzględnieniem czynności podejmowanych dla uniknięcia zagrożeń pogodowych, turbulencji strumieniowej i innych zagrożeń operacyjnych;

Zasady lotu

m) zasady lotu odnoszące się do szybowca;

2.9.1.2.1 Zalecenie. *Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do uprawnień jakie mają być nadane posiadaczowi licencji pilota szybowcowego, w dziedzinie procedur łączności radiotelefonicznej i frazeologii odpowiedniej do operacji w warunkach VFR i działań jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.*

2.9.1.3 Doświadczenie

2.9.1.3.1 Kandydat musi wykonać co najmniej sześć godzin lotu jako pilot szybowca, włączając w to dwie godziny samodzielnego lotu, podczas których wykonano co najmniej dwadzieścia wyciągnięć i lądowań.

2.9.1.3.1.1 Jeśli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot samolotów, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i jeśli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w punkcie 2.9.1.3.1 mogą być odpowiednio zredukowane.

2.9.1.3.2 Kandydat powinien uzyskać, pod odpowiednim nadzorem, operacyjne doświadczenie na szybowcach, przynajmniej w następujących dziedzinach:

a) działania przed lotem obejmujące montaż szybowca i przegląd;

b) techniki i procedury dotyczące stosowanych metod holowania, w tym odpowiednie ograniczenia prędkości lotu, procedury awaryjne i stosowane sygnały;

- c) operacje w ruchu lotniczym, środki zapobiegające kolizjom i procedury;
- d) pilotowanie szybowca na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) lot w ramach obwiedni;
- f) rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy i z pełnego przeciągnięcia oraz nurkowania spiralnego;
- g) holowania, podejścia i lądowania, normalne i przy wietrze bocznym;
- h) przelot nawigacyjny w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia i nawigację obliczeniową;
- i) procedury awaryjne.

2.9.1.4 Umiejętności

Kandydat powinien umieć zademonstrować zdolność do wykonania, jako pilot dowódca szybowca, procedur i manewrów opisanych w punkcie 2.9.1.3.2, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami licencji pilota szybowcowego, i do:

- a) rozporządzania oraz zarządzania ryzykiem i błędami;

Uwaga: Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) pilotowania szybowca w ramach jego ograniczeń;
- c) płynnego i dokładnego wykonywania wszelkich manewrów;
- d) wykazania się dobrym osądem i umiejętnościami lotniczymi;
- e) praktycznego stosowania wiedzy lotniczej; i
- f) ciągłego utrzymywania kontroli nad szybowcem w sposób nie budzący żadnych poważnych wątpliwości co do udanego zakończenia procedur lub manewrów.

2.9.1.5 Sprawność fizyczna

Kandydat powinien posiadać aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 .

2.9.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

2.9.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w punktach 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 i 2.1, posiadacz licencji pilota szybowcowego uprawniony jest do wykonywania czynności pilota dowódcy na każdym szybowcu, pod warunkiem, że posiadacz licencji ma doświadczenie w stosowanych metodach holowania.

2.9.2.2 **Zalecenie.** Posiadacz licencji musi mieć przynajmniej 10 godzin nalotu jako pilot szybowca, jeżeli ma przewozić pasażerów.

2.10 Licencja pilota balonu wolnego

Uwaga. Postanowienia dotyczące licencji pilota balonu wolnego mają zastosowanie do balonów wolnych wykorzystujących gorące powietrze lub gaz.

2.10.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

2.10.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 16 lat.

2.10.1.2 Wiedza

2.10.1.2.1 Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadanych posiadaczowi licencji pilota balonu wolnego uprawnień, przynajmniej z przedmiotów podanych niżej:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota balonu wolnego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) zasady pracy systemów i przyrządów balonu wolnego;
- c) ograniczenia operacyjne dla balonu wolnego; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkownika lub innych stosownych dokumentów;
- d) właściwości fizyczne i praktyczne, wykorzystanie gazów stosowanych w wolnych balonach;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- e) wpływ obciążenia na charakterystyki lotu; obliczanie masy;
- f) wykorzystanie i praktyczne stosowanie danych o osiąгах przy odpalaniu, lądowaniu i innych czynnościach, łącznie z wpływem temperatury;
- g) planowanie przedlotowe i na trasie, odpowiednie dla operacji w warunkach VFR; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawy wysokościomierza; operacje w obszarach dużego zagęszczenia ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- h) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności pilota balonu wolnego, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Meteorologia

- i) stosowanie podstaw meteorologii lotniczej; stosowanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej; pomiar wysokości;

Nawigacja

- j) praktyczne elementy nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych; wykorzystanie map lotniczych;

Procedury operacyjne

- k) wykorzystanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów;
- l) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne, dotyczące czynności podejmowanych dla uniknięcia zagrożeń pogodowych, turbulencji strumieniowej i innych zagrożeń operacyjnych;

Zasady lotu

- m) zasady lotu odnoszące się do balonu wolnego;

2.10.1.2.2 Zalecenie. *Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do uprawnień jakie mają być nadane posiadaczowi licencji pilota balonu wolnego, w dziedzinie procedur łączności radiotelefonicznej i frazeologii odpowiedniej do operacji w warunkach VFR oraz działań jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.*

2.10.1.3 Doświadczenie

2.10.1.3.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 16 godzin lotu jako pilot balonu wolnego, włączając w to co najmniej osiem startów i wznoszeń, z których jedno musi być wykonane samodzielnie.

2.10.1.3.2 Kandydat powinien uzyskać, pod odpowiednim nadzorem, doświadczenie operacyjne na balonach wolnych, przynajmniej w następujących dziedzinach:

- a) czynności przed lotem, łącznie z montażem balonu, olinowaniem, nadmuchiowaniem, cumowaniem i przeglądem;
- b) techniki i procedury do startu i wznoszenia, w tym odpowiednie ograniczenia, procedury alarmowe i stosowane sygnały;
- c) czynności zapobiegające kolizji;
- d) sterowanie balonem wolnym na podstawie widocznych zewnętrznych punktów odniesienia;
- e) rozpoznawanie i wyprowadzanie z szybkiego opadania;
- f) przelot nawigacyjny w oparciu o zewnętrzne punkty odniesienia i techniki obliczeniowe;
- g) podejścia i lądowania, w tym obsługa naziemna;
- h) procedury awaryjne.

2.10.1.3.3 Jeśli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystywane w nocy, kandydat powinien zdobyć, pod odpowiednim nadzorem, doświadczenie operacyjne w lotach nocnych na balonie wolnym.

2.10.1.3.4 **Zalecenie.** Posiadacz licencji balonu wolnego, jeżeli chce przewozić pasażerów za wynagrodzeniem lub wynajęciem, musi posiadać nalot przynajmniej 35-godzinny, w tym 20 godzin jako pilot balonu wolnego.

2.10.1.4 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonania, jako pilot dowódca balonu wolnego, procedur i manewrów opisanych w punkcie 2.10.1.3.2 w stopniu odpowiednim do kompetencji, związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami licencji pilota balonu wolnego, i do:

a) rozpoznawania oraz zarządzania ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

b) prowadzenia balonu wolnego w ramach jego ograniczeń;

c) płynnego i dokładnego wykonywania wszelkich manewrów;

d) wykazania się dobrym osądem i umiejętnościami pilotażowymi;

e) praktycznego stosowania wiedzy lotniczej; i

f) zachowania przez cały czas kontroli nad balonem wolnym w sposób nie budzący żadnych poważnych wątpliwości co do udanego zakończenia procedur lub manewrów.

2.10.1.5 Sprawność fizyczna

Kandydat powinien posiadać aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2.

2.10.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

2.10.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w punktach 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 2.1 i 2.10.1.3.4, posiadacz licencji pilota balonu wolnego uprawniony jest do pełnienia czynności pilota dowódcy na każdym balonie wolnym, pod warunkiem, że ma odpowiednie doświadczenie operacyjne na balonach na ciepłe powietrze lub gaz.

2.10.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji musi spełnić wymagania podane w punkcie 2.10.1.3.3.

Rozdział 3. Licencje dla członków załogi lotniczej inne niż licencje pilotów

3.1 Ogólne zasady dotyczące licencji nawigatora lotniczego i mechanika pokładowego

3.1.1 Kandydat, zanim zostanie mu wydana licencja nawigatora lotniczego lub licencja mechanika pokładowego musi spełniać takie wymagania pod względem wieku, wiedzy, doświadczenia, umiejętności i sprawności fizycznej, jakie są przewidziane dla tych licencji.

3.1.1.1 Kandydat do licencji nawigatora lotniczego lub licencji mechanika pokładowego musi spełniać takie wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności, jakie są przewidziane dla tych licencji, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

3.2 Licencja nawigatora lotniczego

3.2.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

3.2.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

3.2.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni, do nadanych posiadaczowi licencji uprawnień nawigatora lotniczego, przynajmniej z przedmiotów podanych niżej:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji nawigatora lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- b) wpływ obciążenia i rozłożenia masy na osiągi statku powietrznego;
- c) stosowanie danych o osiągnięciach podczas startu, lądowania i podczas wykonywania innych czynności, łącznie z procedurami dla monitorowania przelotu;
- d) operacyjne planowanie przed lotem i na trasie; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawy wysokościomierza;

Możliwości człowieka

- e) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności nawigatora lotniczego, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem.

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Meteorologia

- f) interpretacja i praktyczne wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej, przed i podczas lotu; pomiar wysokości;
- g) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru z uwzględnieniem czynników mających wpływ na lotnictwo; zmiana układów ciśnień; struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości

znaczących zjawisk pogodowych, mających wpływ na warunki startu, lotu po trasie i lądowania;

Nawigacja

- h) technika obliczeniowa, rozkład ciśnień i procedury radio- i astronawigacji; wykorzystanie map lotniczych, szczególnych pomocy radionawigacyjnych i systemów nawigacyjnych obszaru; specjalne wymagania nawigacyjne dla lotów dalekiego zasięgu;
- i) stosowanie, ograniczenia i zdolność awioniki oraz przyrządów niezbędnych do nawigacji statku powietrznego;
- j) stosowanie, dokładność i niezawodność systemów nawigacji stosowanych przy odlotach, na trasie i w fazie podejścia; identyfikacja pomocy radionawigacyjnej;
- k) zasady i charakterystyki autonomicznych systemów nawigacyjnych i systemów opartych na zewnętrznych punktach odniesienia; działanie wyposażenia pokładowego;
- l) sfera niebieska, w tym ruch ciał niebieskich, ich selekcja oraz identyfikacja w celu obserwacji i zmniejszenia pola widzenia; skalowanie sekstansu; zebranie dokumentacji nawigacyjnej;
- m) definicje, jednostki i formuły stosowane w nawigacji lotniczej;

Procedury operacyjne

- n) interpretacja i wykorzystanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych, skrótów i map do lotów wg wskazań przyrządów dla odlotu, lotu na trasie, zniżania i podejścia.

Zasady lotu

- o) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- p) procedury radiotelefoniczne i frazeologia.

3.2.1.3 Doświadczenie

3.2.1.3.1 Kandydat musi wykonać obowiązki nawigatora lotniczego w czasie co najmniej 200 godzin lotu, akceptowanym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, na statku powietrznym wykonującym przeloty nawigacyjne, w tym co najmniej 30 godzin w nocy.

3.2.1.3.1.1 Kiedy kandydat ma zaliczony nalot jako pilot, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do przyjęcia, jeśli tak, poda zakres zgodnie z którym wymagany przez punkt 3.2.1.3.1 czas lotu może być odpowiednio zmniejszony.

3.2.1.3.2 Kandydat powinien udowodnić, że prawidłowo określił pozycję statku powietrznego w locie i wykorzystał tę informację do nawigacji statku powietrznego:

- a) w nocy – co najmniej 25 razy za pomocą obserwacji nieba; i
- b) w dzień – co najmniej 25 razy za pomocą obserwacji nieba w połączeniu z samodzielnymi systemami nawigacji lub systemami nawigacyjnymi wykorzystującymi zewnętrzne punkty odniesienia.

3.2.1.4 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonywania czynności jako nawigator lotniczy statku powietrznego, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami licencji nawigatora lotniczego, i:

- a) rozpoznawać oraz zarządzać ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w

Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) wykazania się dobrym osądem i umiejętnościami pilotażowymi;
- c) stosować wiedzę lotniczą;
- d) wykonywać wszystkie obowiązki jako członek zintegrowanej załogi; i
- e) skutecznie porozumiewać się z innymi członkami załogi.

3.2.1.5 Sprawność fizyczna

Kandydat powinien posiadać aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2.

3.2.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w punktach 1.2.5, 1.2.6 i 1.2.7.1, posiadacz licencji nawigatora lotniczego uprawniony jest do pełnienia czynności nawigatora lotniczego na każdym statku powietrznym. Jeżeli przywileje uwzględniają uprawnienie do prowadzenia łączności radiotelefonicznej, posiadacz licencji musi spełnić wymagania podane w punkcie 1.2.9.2.

3.3 Licencja mechanika pokładowego

3.3.1 Wymagania dotyczące wydania licencji.

3.3.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

3.3.1.2 Wiedza

3.3.1.2.1 Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadanych posiadaczowi licencji pokładowego mechanika lotniczego uprawnień, przynajmniej z przedmiotów podanych niżej:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania dotyczące posiadacza licencji mechanika pokładowego; przepisy i ustalenia rządzące operacjami cywilnych statków powietrznych, mające związek z obowiązkami mechanika pokładowego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) podstawowe zasady pracy zespołów napędowych, turbin gazowych i/lub silników tłokowych; charakterystyki paliw, układów paliwowych, w tym kontrola paliwa; smarowanie i układy smarowania; dopalacze i systemy wtryskowe, funkcja i działanie systemów zapłonu silnika i rozrusznika;
- c) zasady działania, procedury posługiwania się i ograniczenia operacyjne zespołów napędowych statku powietrznego; wpływ warunków atmosferycznych na osiągi silnika;
- d) płatowce, układy sterowania lotem, budowa, zespoły kół, hamulce i zespoły przeciwszlizgowe, korozja, trwałość zmęczeniowa; rozpoznawanie uszkodzeń strukturalnych i defektów;
- e) systemy zabezpieczenia przed lodem i deszczem;
- f) systemy hermetyzacji i klimatyzacji, systemy tlenowe;
- g) systemy hydrauliczne i pneumatyczne;
- h) podstawowa wiedza teoretyczna o elektryczności, układy elektryczne (prąd zmienny i prąd stały), systemy okablowania statku powietrznego, umasowienie i ekranowanie;

- i) zasady działania przyrządów, busoli, autopilotów, sprzętu łączności radiowej, pomocy radionawigacyjnych i radarowych, systemy zarządzania lotem, monitory i awionika;
- j) ograniczenia danego statku powietrznego;
- k) ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie, systemy tłumienia i gaszenia;
- l) inspekcje stosowania i sprawdzania zdatności wyposażenia i systemów danego statku powietrznego;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- m) wpływ obciążenia i rozłożenia masy na charakterystyki lotu; rozpatrywanie masy i wyważenia; obliczenia masy i wyważenia;
- n) wykorzystanie i praktyczne stosowanie danych o osiąгах, łącznie z procedurami do monitorowania przelotu;

Możliwości człowieka

- o) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności pokładowego mechanika lotniczego, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Procedury operacyjne

- p) zasady obsługi technicznej, procedury utrzymania zdatności do lotu, meldowanie o awariach, inspekcja przed lotem, procedury stosowania środków ostrożności przy tankowaniu i wykorzystywaniu mocy z zewnątrz; wyposażenia i systemy kabin;
- q) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
- r) procedury operacyjne do przewozu ładunku i towarów niebezpiecznych;

Zasady lotu

- s) podstawy aerodynamiki;

Łączność radiotelefoniczna

- t) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia.

3.3.1.2.2 Zalecenie. *Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pokładowego mechanika lotniczego, przynajmniej w poniższych dziedzinach:*

- a) podstawy nawigacji; zasady i działanie systemów niezależnych; i*
- b) operacyjne aspekty meteorologii.*

3.3.1.3 Doświadczenie

3.3.1.3.1 Kandydat musi wykonać, pod nadzorem osoby zatwierdzonej przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, obowiązki mechanika pokładowego podczas co najmniej 100 godzin lotu. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze mechanika pokładowego podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią symulatorze lotu, może być zaakceptowana w poczet całkowitych 100 godzin czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do maksimum 50 godzin.

3.3.1.3.1.1 Kiedy kandydat ma zaliczony czas nalotu jako pilot, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do przyjęcia, jeśli tak, podać zakres, zgodnie z którym

wymagany przez punkt 3.3.1.3.1 czas nalotu może być odpowiednio zmniejszony.

3.3.1.3.2 Kandydat powinien mieć doświadczenie operacyjne w wykonywaniu obowiązków mechanika pokładowego, uzyskane pod nadzorem mechanika lotniczego, zatwierdzonego w tym celu przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, przynajmniej w następujących dziedzinach:

a) *Procedury normalne*

- inspekcja przed lotem
- procedury tankowania, zarządzanie paliwem
- sprawdzanie dokumentów obsługowych
- normalne procedury pokładowe podczas wszystkich faz lotu
- współdziałanie w załodze i procedury w przypadku niesprawności członka załogi
- zgłaszanie uszkodzeń

b) *Procedury nietypowe i zastępcze (oczekujące)*

- rozpoznanie nienormalnego funkcjonowania systemów statku powietrznego
- wykorzystanie procedur nienormalnych i zastępczych (oczekujących)

c) *Procedury awaryjne*

- rozpoznawanie warunków awaryjnych
- stosowanie odpowiednich procedur awaryjnych

3.3.1.4 Umiejętności

3.3.1.4.1 Kandydat powinien umieć zademonstrować zdolność do wykonywania, jako mechanik pokładowy statku powietrznego, obowiązków i procedur opisanych w punkcie 3.3.1.3.2 w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z uprawnieniami nadanymi posiadaczowi licencji pokładowego mechanika lotniczego, i:

- a) rozpoznawać oraz zarządzać ryzykiem i błędami;

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

- b) wykorzystywać systemy statku powietrznego, w ramach jego możliwości i ograniczeń;

- c) wykazać się dobrym osądem i umiejętnościami lotniczymi;

- d) stosować wiedzę lotniczą;

- e) wykonywać wszystkie obowiązki jako członek zintegrowanej załogi w sposób nie podlegający wątpliwościom; i

- f) skutecznie porozumiewać się z innymi członkami załogi.

3.3.1.4.2 Wykorzystanie urządzenia treningowego symulującego lot do wykonania wszystkich procedur wymaganych podczas demonstrowania umiejętności opisanych w punkcie 3.3.1.4.1 powinno być zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, która powinna upewnić się, że urządzenie treningowe jest odpowiednie do tego zadania.

3.3.1.5 Sprawność fizyczna

Kandydat powinien posiadać aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2.

3.3.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

3.3.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w punktach 1.2.5, 1.2.6 i 1.2.7.1, posiadacz licencji mechanika pokładowego uprawniony jest do pełnienia czynności mechanika pokładowego na każdym typie statku powietrznego, na którym wykazał się poziomem wiedzy i umiejętności określonym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, na bazie wymagań określonych w punktach 3.3.1.2 i 3.3.1.4, które mają zastosowanie do bezpiecznych operacji na tym typie statku powietrznego.

3.3.2.2 Typy statków powietrznych, na których posiadacz licencji mechanika pokładowego jest upoważniony do wykorzystywania swych uprawnień licencyjnych powinny być wpisane do licencji lub odnotowane gdzie indziej, w sposób akceptowany przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

3.4 Radiooperator pokładowy

Uwaga 1. Umawiające się Państwo może dokonać wpisu do licencji już posiadanej przez kandydata (jak to zaznaczono w 5.1.1.2 XIII) lub wydać, oddzielną licencję, jeśli wiedza i umiejętności kandydata zostały potwierdzone jako satysfakcjonujące pod względem certyfikacyjnych wymogów dla ograniczonego certyfikatu lotniczego operatora radiotelegrafisty, określonych w ogólnych przepisach radiowych, załączonych do Międzynarodowej Konwencji Telekomunikacyjnej i jeśli kandydat spełnił wymogi, które są adekwatne do operacji przeprowadzanych przez lotniczego operatora radiotelegrafistę na pokładzie statku powietrznego.

Uwaga 2. Wymagania w zakresie umiejętności i wiedzy dotyczące procedur radiotelefonii i frazeologii, zostały opracowane jako integralna część wszystkich licencji dla pilotów samolotowych, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów.

Rozdział 4. Licencje i uprawnienia dla personelu innego

niż członkowie załogi lotniczej

4.1 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej

4.1.1 Kandydat powinien, zanim zostanie mu wydana jakakolwiek licencja lub uprawnienie dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej, spełniać wymagania pod względem wieku, wiedzy, doświadczenia i tam gdzie to jest wskazane, sprawności fizycznej i umiejętności, jakie są przewidziane dla danej licencji lub uprawnienia.

4.1.2 Kandydat, starający się o jakakolwiek licencję lub uprawnienie dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej, powinien spełniać, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, takie wymagania jakie są przewidziane dla danej licencji lub uprawnienia.

4.2 Obsługa techniczna statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik)

Uwaga. Nazwy podane w nawiasach podano jako dopuszczalne uzupełnienie do tytułu licencji. Oczekuje się, że każde Umawiające się Państwo zastosuje przez siebie preferowane uregulowania.

4.2.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

4.2.1.1 *Wiek*

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

4.2.1.2 *Wiedza*

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy mający odniesienie do uprawnień, jakie mają mu być nadane i odpowiednie do obowiązków posiadacza licencji obsługi technicznej statku powietrznego, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze i wymagania zdatności do lotu

- a) przepisy i ustalenia dotyczące posiadacza licencji obsługi technicznej statku powietrznego, obejmujące stosowne wymagania zdatności do lotu w zakresie certyfikacji i ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego oraz zatwierdzonej organizacji obsługi i procedury;

Nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) podstawy matematyki; jednostki miar; podstawowe zasady fizyki i chemii mające zastosowanie w obsłudze technicznej statku powietrznego;

Mechanika statku powietrznego

- c) właściwości i stosowanie materiałów konstrukcyjnych statku powietrznego, łącznie z zasadami konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, techniki mocowania; zespoły napędowe i związane z nimi systemy; hydrauliczne, elektryczne i elektroniczne źródła mocy; systemy przyrządów i monitorów; pokładowe systemy nawigacji i łączności;

Obsługa techniczna statku powietrznego

- d) czynności wymagane do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, obejmujące metody i procedury do przeprowadzenia przeglądu, naprawy, inspekcji, wymiany części, modyfikacji lub usuwania wad w strukturach, komponentach i systemach statku powietrznego, zgodnie z metodami zalecanymi w odpowiednich Instrukcjach Obsługi Technicznej i odnośnych normach zdatności do lotu; i

e) możliwości człowieka związane ze statkiem powietrznym.

Uwaga. Wytyczne dla opracowania programów szkoleniowych dotyczących możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku Szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

4.2.1.3 Doświadczenie

Kandydat powinien mieć następujące doświadczenie w inspekcji, przeglądzie i obsłudze technicznej statku powietrznego lub jego komponentów:

a) do wydania licencji z uprawnieniami na statek powietrzny jako całość, co najmniej:

1) cztery lata; lub

2) dwa lata, jeśli kandydat pomyślnie ukończył zatwierdzone szkolenie; i

b) do wydania licencji z uprawnieniami ograniczonymi zgodnie z punktami 4.2.2.2 a) 2) lub 3), okres, który pozwoli osiągnąć poziom kompetencji równoważny wymaganemu w punkcie a) pod warunkiem, że nie jest on mniejszy niż:

1) dwa lata; lub

2) taki okres, jaki państwo uzna za równoważny poziomowi doświadczenia praktycznego dla kandydatów, którzy pomyślnie ukończyli zatwierdzone szkolenie.

4.2.1.4 Szkolenie

Zalecenie. Kandydat powinien mieć ukończone szkolenie odpowiednie do uprawnień jakie będą mu nadane.

Uwaga. Podręcznik Szkolenia (Doc. 7192), Część D-I zawiera materiał pomocniczy na szkolenie kandydatów na licencję obsługi technicznej statku powietrznego.

4.2.1.5 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonywania funkcji odpowiednich do uprawnień jakie mają mu być nadane.

4.2.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

4.2.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w punktach 4.2.2.2 i 4.2.2.3 posiadacz licencji obsługi technicznej statku powietrznego uprawniony jest do certyfikowania statku powietrznego lub jego części jako zdatnych do lotu po wykonanej, autoryzowanej naprawie, modyfikacji lub zabudowie zespołu napędowego, osprzętu, przyrządu i/lub elementu wyposażenia oraz do podpisania poświadczenia obsługi w następstwie wykonanej inspekcji, czynności obsługowych i/lub bieżącej naprawy.

4.2.2.2 Uprawnienia posiadacza licencji obsługi technicznej wyszczególnione w punkcie 4.2.2.1 mogą być wykorzystywane tylko:

a) gdy:

- 1) do licencji wpisane są całe statki powietrzne w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii; lub
- 2) do licencji wpisane są płatowce, zespoły napędowe i systemy statku powietrznego w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii; i/lub
- 3) do licencji wpisane są systemy awioniki statku powietrznego lub jego komponentów w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii;

b) pod warunkiem, że posiadacz licencji jest zaznajomiony ze wszystkimi istotnymi informacjami dotyczącymi obsługi technicznej i zdatności do lotu konkretnego statku powietrznego, dla którego posiadacz licencji podpisuje poświadczenie obsługi technicznej lub płatowca, zespołu napędowego, systemu statku powietrznego lub jego podzespołu oraz systemem lub podzespołem awioniki statku powietrznego, który posiadacz licencji certyfikuje jako zdatny do lotu; i

c) pod warunkiem, że w czasie minionych 24 miesięcy, posiadacz licencji nabył doświadczenie w inspekcji, obsłudze lub przeglądzie statku powietrznego lub jego podzespołów, zgodnie z uprawnieniami nadanymi przez licencję posiadaną nie krócej niż przez 6 miesięcy lub spełnił warunki do wydania licencji z odpowiednimi uprawnieniami, w sposób zadowalający Władzę uprawnioną do licencjonowania.

4.2.2.3 Umawiające się Państwo powinno określić zakres uprawnień posiadacza licencji pod względem złożoności certyfikowanych zadań.

4.2.2.3.1 **Zalecenie.** Szczegóły uprawnień certyfikacyjnych powinny być wpisane do licencji lub do niej załączone, lub należy dokonać adnotacji w licencji do innego dokumentu wydanego przez Umawiające się Państwo.

4.2.2.4 Jeśli Umawiające się Państwo upoważnia jakąś zatwierdzoną organizację obsługi do wyznaczenia nie licencjonowanego personelu do korzystania z uprawnień wynikających z 4.2.2, to wyznaczona osoba musi spełnić wymagania podane w punkcie 4.2.1.

4.3 Praktykant – kontroler ruchu lotniczego

4.3.1 Umawiające się Państwa podejmą odpowiednie działania, aby praktykant - kontroler ruchu lotniczego, nie stwarzał zagrożeń dla nawigacji lotniczej.

4.3.2 Sprawność fizyczna

Umawiające się Państwo nie zezwoli, aby praktykant – kontroler ruchu lotniczego, przechodził przeszkolenie w środowisku operacyjnym, chyba, że posiada aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.

4.4 Licencja kontrolera ruchu lotniczego

4.4.1 Wymagania dla wydania licencji

Przed wydaniem licencji kontrolera ruchu lotniczego, Umawiające się Państwo powinno żądać od kandydata spełnienia wymagań punktu 4.4.1 i wymagań dla co najmniej jednego z uprawnień przedstawionych w punkcie 4.5. Pracownicy państwowi nieposiadający licencji mogą pracować jako kontrolerzy ruchu lotniczego pod warunkiem, że spełnią te same wymagania.

4.4.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

4.4.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni dla posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego, przynajmniej w poniższych przedmiotach:

Prawo lotnicze

- a) prawo i przepisy dotyczące kontrolera ruchu lotniczego;

Wyposażenie kontroli ruchu lotniczego

- b) zasady działania, zastosowanie i ograniczenia wyposażenia stosowanego w kontroli ruchu lotniczego;

Wiedza ogólna

- c) zasady lotu; zasady działania i funkcjonowanie zespołów napędowych i systemów; osiągi statku powietrznego związane z operacjami kontroli ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- d) możliwości człowieka związane z kontrolą ruchu lotniczego;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Meteorologia

- e) meteorologia lotnicza; wykorzystanie oraz rozumienie dokumentacji i informacji meteorologicznej; pochodzenie i właściwości zjawisk pogodowych wpływających na operacje lotnicze i bezpieczeństwo; wysokościomierz;

Nawigacja

- f) zasady nawigacji lotniczej; zasada działania, ograniczenia i dokładność systemów nawigacyjnych oraz widoczne punkty odniesienia; i

Procedury operacyjne

- g) kontrola ruchu lotniczego, łączność, radiotelefony i procedury frazeologiczne (rutynowe, nie rutynowe i awaryjne); wykorzystanie odpowiedniej dokumentacji lotniczej; praktyki bezpieczeństwa związane z lotem.

4.4.1.3 Doświadczenie

Kandydat musi ukończyć zatwierdzone szkolenie i zaliczyć, na poziomie zadowalającym, co najmniej trzy miesiące pracy w służbie ruchu lotniczego pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego, posiadającego stosowne uprawnienia. Wymagania w zakresie doświadczenia, dotyczące uprawnień kontrolera ruchu lotniczego, wyszczególnione w punkcie 4.5 mogą być zaliczone jako część doświadczenia określonego w tym paragrafie.

4.4.1.4 Sprawność fizyczna

Kandydat musi posiadać aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.

4.5 Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego

4.4.1 Kategorie uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego obejmują następujące kategorie:

- a) uprawnienie kontroli lotniska;
- b) uprawnienie kontroli proceduralnej zbliżania;
- c) uprawnienie kontroli radarowej zbliżania;
- d) uprawnienie kontroli radaru podejścia precyzyjnego;
- e) uprawnienie kontroli proceduralnej obszaru; i
- f) uprawnienie kontroli radarowej obszaru

Uwaga. Światowa Organizacja Meteorologiczna posiada określone wymagania dla personelu dokonującego obserwacji meteorologicznych, które odnoszą się do kontrolerów ruchu lotniczego wykonujących tę służbę.

4.5.2 Wymagania dotyczące uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

4.5.2.1 Wiedza

Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do nadanych uprawnień w takim stopniu, w jakim wpływają one na obszar jego odpowiedzialności, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

- a) *uprawnienie kontroli lotniska:*
 - 1) układ lotniska; charakterystyka fizyczna i widoczne punkty odniesienia;
 - 2) struktura przestrzeni powietrznej;
 - 3) odnośne przepisy, procedury i źródła informacji;
 - 4) naziemne urządzenia nawigacyjne;

- 5) sprzęt kontroli ruchu lotniczego i jego wykorzystanie;
 - 6) teren i widoczne punkty odniesienia;
 - 7) charakterystyka ruchu lotniczego;
 - 8) zjawiska pogodowe; i
 - 9) plany awaryjne, poszukiwań i ratownictwa;
- b) *uprawnienia kontroli proceduralnej zbliżania i kontroli proceduralnej obszaru:*

- 1) struktura przestrzeni powietrznej;
- 2) stosowane przepisy, procedury i źródła informacji;
- 3) naziemne urządzenia nawigacyjne;
- 4) sprzęt kontroli ruchu lotniczego i jego wykorzystanie;
- 5) teren i widoczne punkty odniesienia;
- 6) charakterystyka ruchu lotniczego i strumienia ruchu;
- 7) zjawiska pogodowe; i
- 8) plany awaryjne, poszukiwań i ratownictwa; i

c) *uprawnienia kontroli radarowej zbliżania, kontroli radaru podejścia precyzyjnego, kontroli radarowej, obszaru:* Kandydat musi spełniać wymagania określone w punkcie b) w takim stopniu, w jakim wpływają one na obszar jego odpowiedzialności i musi wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do nadanych uprawnień, co najmniej w następujących dodatkowych dziedzinach:

- 1) zasady, wykorzystanie i ograniczenia odnośnych systemów dozoru ATS i związane z nim wyposażenie; oraz
- 2) procedury świadczenia usług dozoru ATS, w tym procedury do zapewnienia właściwej wysokości lotu nad przeszkodami.

4.5.2.2 Doświadczenie

4.5.2.2.1 Kandydat musi mieć:

- a) zadowalająco ukończone szkolenie;
- b) zaliczone, pod nadzorem odpowiednio uprawnionego kontrolera ruchu lotniczego:
 - 1) *uprawnienie kontroli lotniska:* służbę kontroli lotniska przez co najmniej 90 godzin lub miesiąc, w zależności od jednostki, w której ubiega się o uprawnienia;
 - 2) *uprawnienie kontroli proceduralnej zbliżania, uprawnienie kontroli radarowej zbliżania, uprawnienie kontroli proceduralnej obszaru i uprawnienie kontroli radarowej obszaru:* służbę w kontroli, o której uprawnienia kandydat się ubiega, przez co najmniej 180 godzin lub trzy miesiące, w zależności od jednostki, w której ubiega się o uprawnienia; i

3) *uprawnienia kontroli radaru podejścia precyzyjnego*: co najmniej 200 precyzyjnych podejść do lądowania, z których nie więcej, niż 100 może być wykonanych na symulatorze radaru, zatwierdzonym w tym celu przez Władzę uprawnioną do licencjonowania. Co najmniej 50 spośród tych podejść precyzyjnych powinno być wykonanych w jednostce i na sprzęcie, gdzie kandydat ubiega się o uprawnienia; i

c) jeśli uprawnienie kontroli radarowej zbliżania obejmuje obowiązki kontroli radaru zbliżania, to doświadczenie powinno obejmować co najmniej 25 podejść według wskaźnika radiolokacyjnego (PPI), na sprzęcie kontroli używanym w jednostce, w której kandydat ubiega się o uprawnienia, pod nadzorem odpowiednio uprawnionego kontrolera radaru zbliżania.

4.5.2.2.2 Doświadczenie określone w punkcie 4.5.2.2.1 b) powinno być uzyskane w okresie 6 miesięcy, bezpośrednio poprzedzających wniesienie podania.

4.5.2.2.3 Jeśli kandydat posiada już jakieś uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego innej kategorii lub tej samej kategorii, ale dla innej jednostki, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy wymagane doświadczenia podane w punkcie 4.5.2.2 mogą być zredukowane, jeśli tak, to w jakim wymiarze.

4.5.2.3 Umiejętności

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadawanych uprawnień oraz bezpiecznie, sprawnie i w sposób uporządkowany wykonywać służbę kontrolną, włącznie z rozpoznawaniem i zarządzaniem ryzykami i błędami.

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683) i w Okólniku 314, Zarządzanie ryzykiem i błędem (TEM) w Kontroli Ruchu Lotniczego.

4.5.2.4 Równoczesne wydanie dwóch uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

Jeśli istnieje potrzeba wydania równocześnie dwóch uprawnień kontrolera ruchu lotniczego, to Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić odpowiednie wymagania dla każdego uprawnienia. Wymagania te nie powinny być mniejsze, niż te dotyczące uprawnień o większych wymaganiach.

4.5.3 Posiadanie uprawnień kontrolera ruchu lotniczego i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych uprawnień

4.5.3.1 Zgodnie z wymaganiami określonymi w punktach 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 i 1.2.9 uprawnienia posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego powinny być wpisane do licencji i dodatkowo zaleca się wpisanie jednego lub więcej wymienionych niżej uprawnień:

a) *uprawnienie kontroli lotniska*: zapewnić lub nadzorować zabezpieczenie działania służby kontroli lotniska, na które posiadacz licencji posiada uprawnienia;

b) *uprawnienia kontroli proceduralnej zbliżania*: zapewnić lub nadzorować zabezpieczenie działania służby kontroli zbliżania, na lotnisku lub na lotniskach, na które posiadacz licencji posiada uprawnienia, w ramach przestrzeni powietrznej lub jej części pozostającej pod jurysdykcją jednostki zapewniającej służbę kontroli zbliżania;

c) *uprawnienia kontroli radarowej zbliżania*: zapewnić i/lub nadzorować zabezpieczenie działania służby kontroli zbliżania z wykorzystaniem radaru lub innych systemów kontroli lotniska, na lotnisku lub lotniskach, dla których posiadacz licencji ma uprawnienia, w ramach przestrzeni powietrznej lub jej części pozostającej pod jurysdykcją jednostki zapewniającej służbę kontroli zbliżania;

1) zgodnie z warunkami punktu 4.5.2.2.1 c) uprawnienia powinny uwzględniać zabezpieczenie pracy przy radarze zbliżania;

d) *uprawnienia kontroli radaru podejścia precyzyjnego*: zapewnić i/lub nadzorować zabezpieczenie działania służby radaru kontroli podejścia precyzyjnego, na które posiadacz licencji ma uprawnienia;

e) *uprawnienia kontroli proceduralnej obszaru*: zapewnić i/lub nadzorować działanie służby kontroli obszaru wewnątrz obszaru kontroli lub jego części, dla której posiadacz licencji ma uprawnienia; i

f) *uprawnienia kontroli radarowej obszaru*: zapewnić i/lub nadzorować zabezpieczenie działania służby kontroli obszaru z wykorzystaniem radaru, wewnątrz obszaru kontroli lub jego części, dla której posiadacz licencji ma uprawnienia.

4.5.3.2 Przed rozpoczęciem korzystania z uprawnień wymienionych w punkcie 4.5.3.1 posiadacz licencji powinien zostać zaznajomiony z aktualnymi i fachowymi informacjami.

4.5.3.3 Umawiające się Państwo wydające licencję kontrolera ruchu lotniczego, nie powinno zezwalać jej posiadaczowi na wykonywanie działalności szkoleniowej o problematyce operacyjnej, chyba że otrzymał on odpowiednie upoważnienie od tegoż Umawiającego się Państwa.

4.5.3.4 *Ważność uprawnień*

Uprawnienie staje się nieważne, gdy kontroler ruchu lotniczego przestaje wykonywać obowiązki związane z uprawnieniami dłużej niż sześć miesięcy. Uprawnienie pozostaje nieważne dopóki zdolność kontrolera do wykonywania obowiązków z tytułu uprawnień nie zostanie przywrócona.

4.6 Licencja inspektora obsługi lotów/dyspozytora lotniczego

4.6.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

4.6.1.1 *Wiek*

Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

4.6.1.2 *Wiedza*

Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do nadanych uprawnień posiadacza licencji dyspozytora lotniczego, przynajmniej w poniższych przedmiotach:

Prawo lotnicze

a) przepisy i ustalenia dotyczące posiadacza licencji dyspozytora lotniczego; praktyki i procedury odpowiednich służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

b) zasady działania zespołów napędowych samolotów, systemy i przyrządy;

c) ograniczenia operacyjne samolotów i zespołów napędowych;

d) wykaz minimalnego wyposażenia;

Obliczanie osiągow, procedury planowania i obciążenia

e) wpływ obciążenia i rozkładu masy na osiągi statku powietrznego i właściwości lotu; obliczenia masy i wyważenia;

f) operacyjne planowanie lotu; obliczanie zużycia paliwa i wytrzymałości; procedury wyboru alternatywnego lotniska; kontrola parametrów lotu po trasie; zwiększony zasięg operacji;

g) przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego;

h) podstawowe zasady systemów planowania z pomocą komputerów;

Możliwości człowieka

i) czynnik ludzki związany z wykonywaniem obowiązków dyspozytora, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem;

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka, włącznie z zasadami zarządzania ryzykiem i błędem, można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

Meteorologia

j) meteorologia lotnicza; zmiana układów ciśnień; struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, przelotu i lądowania;

k) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej;

Nawigacja

l) zasady nawigacji lotniczej ze szczególnym odniesieniem do lotu według wskazań przyrządów;

Procedury operacyjne

m) wykorzystanie dokumentacji lotniczej;

n) procedury operacyjne do przewozu frachtu i towarów niebezpiecznych;

o) procedury w razie wypadków i zdarzeń statków powietrznych; postępowanie w sytuacjach awaryjnych;

p) procedury w razie bezprawnej ingerencji i sabotażu na statku powietrznym;

Zasady lotu

q) zasady lotu dotyczące odpowiedniej kategorii statku powietrznego; i

Łączność radiowa

r) procedury komunikowania się ze statkiem powietrznym i odpowiednimi stacjami naziemnymi.

4.6.1.3 Doświadczenie

4.6.1.3.1 Kandydat powinien posiadać następujące doświadczenie:

a) pełne dwa lata praktyki w pełnieniu jednej z funkcji wymienionych w punktach 1) do 3) włącznie lub w jakiegokolwiek ich kombinacji, pod warunkiem, że w każdej z tych kombinacji okres praktyki w pełnieniu jednej z funkcji jest nie mniejszy, niż rok:

- 1) członek załogi latającej w transporcie lotniczym; lub
- 2) meteorolog w organizacji wysyłającej statki powietrzne w transporcie lotniczym; lub
- 3) kontroler ruchu lotniczego; lub inspektor techniczny nadzorujący inspektorów operacyjnych lub transportowe systemy operacyjne;

lub

b) co najmniej rok jako pomocnik dyspozytora lotniczego

lub

c) ukończył zatwierdzone szkolenie.

4.6.1.3.2 Kandydat powinien mieć przepracowane, pod nadzorem dyspozytora lotów, co najmniej 90 dni roboczych, w ciągu sześciu miesięcy bezpośrednio poprzedzających kandydaturę.

4.6.1.4 Umiejętności

Kandydat musi wykazać się zdolnością do:

a) wykonania dokładnej i będącej do przyjęcia analizy pogodowej na podstawie serii codziennych map pogodowych i meldunków pogodowych; sporządzania wartościowej pod względem operacyjnym informacji o warunkach pogodowych panujących w sąsiedztwie wybranej trasy lotu; prognozowania zjawisk pogodowych adekwatnych dla potrzeb transportu lotniczego ze szczególnym odniesieniem do miejsca docelowego i lotnisk zapasowych;

b) określenia optymalnej trasy lotu dla danego odcinka i sporządzania ręcznych i/lub komputerowych, planów lotów; oraz

c) zapewnienia operacyjnego nadzoru i wszelkiej pomocy dla lotu w rzeczywistych i symulowanych, niekorzystnych warunkach pogodowych, odpowiednio do obowiązków posiadacza licencji dyspozytora lotniczego.

d) rozpoznawania i zarządzania ryzykami i błędami.

Uwaga. Wytyczne dotyczące stosowania zasad zarządzania ryzykiem i błędem można znaleźć w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868), Rozdział 3, Załącznik C, i Część II, Rozdział 2 z Podręcznika szkolenia dotyczącego czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

4.6.2 Posiadanie uprawnień licencyjnych i warunki
jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych uprawnień

Zgodnie z wymaganiami określonymi w punkcie 1.2.5 uprawnienia posiadacza licencji dyspozytora lotniczego powinny dotyczyć każdej dziedziny, co do której kandydat spełnia wymagania wyszczególnione w Załączniku 6.

4.7 Licencja operatora stacji lotniczej

Uwaga. Ta licencja nie jest przeznaczona dla personelu pracującego w Lotniskowej Służbie Informacji Powietrznej (AFIS). Wskazówki co do kwalifikacji, jakie personel ten ma posiadać, można znaleźć w Okólniku 211, Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS).

4.7.1 Wymagania dla wydania licencji

47.1.1 Przed wydaniem licencji operatora stacji lotniczej, Umawiające się Państwo powinno żądać od kandydata spełnienia wymagań punktu 4.6.1. Osoby nie posiadające licencji mogą pracować jako operatorzy stacji lotniczej pod warunkiem, że Państwo, w którym pracują zapewni, że spełniają te same wymagania.

4.7.1.2 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

4.7.1.3 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni dla operatora stacji lotniczej przynajmniej w poniższych przedmiotach:

Wiedza ogólna

- a) służby ruchu lotniczego działające wewnątrz państwa;

Procedury operacyjne

- b) procedury łączności radiotelefonicznej; frazeologia; sieć telekomunikacyjna;

Przepisy i ustalenia

- c) przepisy i ustalenia odpowiednie dla operatora stacji lotniczej; oraz

Sprzęt telekomunikacyjny

- d) zasady, wykorzystanie i ograniczenia sprzętu telekomunikacyjnego w stacji lotniczej.

4.7.1.4 Doświadczenie

4.6.1.4.1 Kandydat musi mieć:

- a) ukończone zatwierdzone szkolenie w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających kandydowanie i mieć przepracowane, z wynikiem pozytywnym, pod nadzorem wykwalifikowanego operatora stacji lotniczej, co najmniej dwa miesiące; lub
- b) przepracowane z wynikiem pozytywnym, pod nadzorem wykwalifikowanego operatora stacji lotniczej, co najmniej 6 miesięcy w ciągu 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających kandydowanie.

4.7.1.5 Umiejętności

Kandydat musi wykazać się lub już wykazał się umiejętnościami w:

- a) posługiwaniu się sprzętem telekomunikacyjnym będącym w użyciu; i
- b) skutecznym i dokładnym transmitowaniu i przyjmowaniu wiadomości radiotelefonicznych.

4.7.2 Uprawnienia operatora stacji lotniczej i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych uprawnień.

Posiadacz licencji operatora stacji lotniczej, pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w punktach 1.2.5 i 1.2.9, uprawniony jest do pełnienia czynności operatora stacji lotniczej. Przed rozpoczęciem korzystania z uprawnień licencyjnych, posiadacz musi być zaznajomiony z wszelką adekwatną i aktualną informacją dotyczącą typów sprzętu i procedur operacyjnych wykorzystywanych w stacji lotniczej.

4.8 Lotniczy personel meteorologiczny

Uwaga. Wymagania dotyczące szkolenia i uzyskiwania kwalifikacji lotniczego personelu meteorologicznego leżą w gestii Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO), zgodnie z Uzgodnieniem Roboczym pomiędzy Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO) a Światową Organizacją Meteorologiczną (Doc. 7475). Wymagania można znaleźć w Dokumencie WMO 258 – Wytyczne dla nauczania i szkolenia personelu meteorologii i hydrologii operacyjnej – Tom I: Meteorologia.

Rozdział 5. Druk licencji personelu lotniczego

5.1 Licencje dla personelu lotniczego wydawane przez Umawiające się Państwo zgodnie z odpowiednimi przepisami niniejszego Załącznika powinny być zgodne z poniższą specyfikacją:

5.1.1 Wyszczególnienie

5.1.1.1 Umawiające się Państwo dopilnuje, aby po wydaniu licencji inne państwo mogło łatwo odczytać przywileje wynikające z licencji i ważność uprawnień.

Uwaga. Dokumentacja operatora lub osobiste książki lotów członków załogi lotniczej, w których odnotowywane są umiejętności w zakresie obsługi i aktualne posiadane doświadczenie, nie są dostępne na pokładzie statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe.

5.1.1.2 Na licencji powinny znajdować się poniższe informacje:

- I) Nazwa państwa (pogrubioną czcionką);
- II) Tytuł licencji (bardzo pogrubioną czcionką);
- III) Numer serii licencji, cyframi arabskimi, nadany przez Władzę uprawnioną do licencjonowania;
- IV) Nazwisko posiadacza w pełnym brzmieniu (alfabetem łacińskim, także wtedy kiedy pisownia języka narodowego jest inna niż łacińska);
- IV) Data urodzenia;
- V) Adres właściciela;
- VI) Obywatelstwo właściciela;
- VII) Podpis właściciela;
- VIII) Władza i, tam gdzie to konieczne, warunki na których licencja została wydana;
- IX) Poświadczenie ważności i upoważnienie dla posiadacza do korzystania z uprawnień odpowiednich do licencji;
- X) Podpis urzędnika wydającego licencję i data wydania;
- XI) Plomba lub pieczęć władzy uprawnionej do licencjonowania;
- XII) Uprawnienia, np. kategoria, klasa, typ statku powietrznego, płatowiec, kontrola lotniska itp.;
- XIII) Uwagi, tzn. specjalne wpisy dotyczące ograniczeń i adnotacje dotyczące uprawnień, oraz począwszy od 5 marca 2008 wpis dotyczący znajomości języka, a także inne wymagane informacje przez art. 39 Konwencji Chicagowskiej ;
- XIV) Wszelkie inne szczegóły wymagane przez władzę uprawnioną do licencjonowania danego państwa.

5.1.2 Materiał

Należy wykorzystać papier pierwszej jakości lub inny stosowny materiał, włącznie z kartami plastikowymi, a pozycje wymienione w punkcie 5.1.1.2 muszą być wyraźnie uwidocznione.

5.1.3 Język

W przypadku gdy licencje są wydane w języku innym niż angielski, to przynajmniej pozycje I), II), VI), IX), XII), XIII) i XIV) muszą być przetłumaczone na język angielski. Jeśli autoryzacje wydane są w języku innym niż angielski, to zgodnie z punktem 1.2.2.1, nazwa państwa wydającego autoryzację, data ważności tej autoryzacji oraz wszelkie restrykcje i ograniczenia jakie mogą być ustanowione muszą być przetłumaczone na język angielski.

5.1.4 Układ pozycji

Nazwy pozycji w licencji muszą być numerowane jednolicie cyframi rzymskimi, jak podano w punkcie 5.1.1, tak aby na każdej licencji numer, przy jakimkolwiek ustawieniu, odnosił się do tej samej nazwy pozycji.

Uwaga. Nazwy pozycji mogą być ułożone w takim porządku, jaki będzie najbardziej dogodny dla Umawiającego się Państwa wydającego licencję.

Rozdział 6. Warunki zdrowotne niezbędne do wydania licencji

Uwaga 1. Międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania wprowadzone w tym rozdziale nie są wystarczająco szczegółowe, aby sprostac wszystkim możliwym ewentualnościom. Zatem wiele decyzji dotyczących oceny stanu zdrowia musi być pozostawionych do osądu i uznania wyznaczonych lekarzy orzeczników. W związku z tym ocena musi być oparta na gruntownym badaniu lekarskim zgodnym z wysokimi standardami praktyki lekarskiej.

Uwaga 2. Predyspozycje/czynniki mogące mieć wpływ na chorobę, takie jak otyłość i palenie, mogą być ważne dla określenia, czy konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych badań w indywidualnym przypadku.

Uwaga 3. W skomplikowanych i nietypowych przypadkach oraz gdy kandydat nie w pełni spełnia warunki zdrowotne, badanie musi być odłożone i skierowane do ostatecznej analizy przez asesora medycznego Władzy uprawnionej do licencjonowania. W takich przypadkach należy zwrócić uwagę na przyznane licencją przywileje, które kandydat poddający się badaniu lotniczo-lekarskiemu posiada lub, o które się ubiega i warunki, w których posiadacz licencji będzie korzystał z przywilejów przy wykonywaniu nałożonych obowiązków.

Uwaga 4. Zwraca się uwagę na klauzulę znajdującą się w punkcie 1.2.4.9, traktującą o uznanym orzeczeniu lotniczo-lekarskim.

Uwaga 5. Materiał przewodni stanowiący pomoc dla Władzy uprawnionej do licencjonowania i lekarzy orzeczników został opublikowany oddzielnie w bieżącej edycji Podręcznika Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984). Materiał ten zawiera również dyskusję dotyczącą pojęć takich jak „prawdopodobnie” i „znaczący”, stosowanych w Rozdziale 6 dotyczącym warunków zdrowotnych.

Uwaga 6. Podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem, mające zastosowanie do procesów oceny medycznej, mogą pomóc w zapewnieniu, że zasoby medycyny lotniczej są wykorzystywane skutecznie.

6.1 Orzeczenia lotniczo-lekarskie – Ogólnie

6.1.1 Klasy orzeczeń lotniczo-lekarskich

Ustanawia się trzy klasy orzeczeń lotniczo-lekarskich:

- a) Orzeczenia lotniczo-lekarskie klasy 1;

stosowane w odniesieniu do kandydatów i posiadaczy:

- licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec i pionowzlot,
- licencji pilota w załodze wieloosobowej – samoloty,
- licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec i pionowzlot;

- b) Orzeczenia lotniczo-lekarskie klasy 2;

stosowane w odniesieniu do kandydatów i posiadaczy:

- licencji nawigatora lotniczego,
- licencji pokładowego mechanika lotniczego,
- licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec i pionowzlot,
- licencji pilota szybowcowego,
- licencji pilota balonu wolnego;

c) Orzeczenia lotniczo-lekarskie klasy 3;

stosowane względem kandydatów i posiadaczy:

- licencji kontrolera ruchu lotniczego.

6.1.2 Kandydat, w celu otrzymania orzeczenia lotniczo-lekarskiego powinien dostarczyć lekarzowi orzecznikowi osobiście potwierdzone oświadczenie o przebytych chorobach dotyczących jego osoby, rodziny i chorób dziedzicznych. Kandydat powinien być pouczony o konieczności złożenia wyczerpującego i dokładnego oświadczenia, na jakie tylko pozwala mu jego wiedza, zaś każde fałszywe oświadczenie będzie traktowane zgodnie z punktem 1.2.4.6.1.

6.1.3 Lekarz orzecznik powinien zgłosić Władzy uprawnionej do licencjonowania każdy przypadek, w którym według jego opinii, niespełnienie przez kandydata jakiegoś wymogu, czy to w sensie liczbowym czy innym, przy korzystaniu z uprawnień licencyjnych, o które się ubiega lub posiada, nie stwarza prawdopodobieństwa zagrożenia bezpieczeństwa lotu (1.2.4.9).

6.1.4 Przy odnawianiu orzeczenia lotniczo-lekarskiego wymagania konieczne do spełnienia są takie same jak dla pierwszego orzeczenia, chyba że określone są inne wymagania.

Uwaga. Przerwy pomiędzy okresowymi badaniami lekarskimi w celu odnowienia orzeczenia lotniczo-lekarskiego są wyszczególnione w punkcie 1.2.5.2.

6.2 Wymagania dotyczące otrzymania orzeczenia lotniczo-lekarskiego

6.2.1 Ogólnie

Kandydat ubiegający się o wydanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego zgodnie z warunkami punktu 1.2.4.1, podda się badaniom lekarskim w oparciu o następujące wymagania:

- a) fizyczne i psychiczne;
- b) wzroku i postrzegania barw;
- c) słuchu.

6.2.2 Wymagania fizyczne i psychiczne

Wymaga się, aby kandydat na jakąkolwiek klasę orzeczenia lotniczo-lekarskiego nie miał:

- a) jakiegokolwiek wady, wrodzonej lub nabytej, lub

- b) jakiegokolwiek niezdolności czynnej, ukrytej, ostrej lub chronicznej, lub
- c) jakiegokolwiek rany, urazu, lub następstw powikłań chirurgicznych, lub
- d) skutków ubocznych będących wynikiem przyjmowania przepisanych lub nie przepisanych leków terapeutycznych, diagnostycznych lub zapobiegawczych,

takich, które powodowałyby jakiś stopień niesprawności funkcjonalnej, mającej wpływ na bezpieczeństwo operacji statku powietrznego lub bezpieczne wykonywanie obowiązków.

Uwaga. Stosowanie lekarstw ziołowych lub alternatywnych metod leczenia wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na skutki uboczne.

6.2.3. Wymagania dotyczące ostrości wzroku

6.2.3.1 Metody stosowane do pomiaru ostrości wzroku mogą prowadzić do różnych wyników. W celu osiągnięcia jednolitości, Umawiające się Państwa powinny zapewnić równoważność stosowanych metod oceniania.

6.2.3.2 **Zalecenie.** Do testowania ostrości wzroku należy przyjąć poniższe metody:

- a) *Test ostrości wzroku powinien być przeprowadzony z poziomem oświetlenia odpowiadającym*
normie zwykłego oświetlenia w pomieszczeniu biurowym (30 – 60 cd/m²);
- b) *Ostrość wzroku powinna być mierzona za pomocą liter do badania ostrości wzroku typu pierścieni Landolt'a lub podobnych optotypów do badania ostrości wzroku, umieszczonych w odległości od kandydata stosownie do przyjętej metody badania.*

6.2.4 Wymagania postrzegania kolorów

6.2.4.1 Umawiające się Państwa powinny stosować takie metody badania, które będą gwarantowały niezawodność sprawdzania postrzegania kolorów.

6.2.4.2 Od kandydata będzie się wymagać zademonstrowania zdolności do łatwego postrzegania tych kolorów, których postrzeganie jest niezbędne do bezpiecznego wykonywania obowiązków.

6.2.4.3 U kandydata musi być sprawdzona zdolność poprawnego rozpoznawania serii izochromatycznych płytek w świetle dziennym lub przy świetle sztucznym o tej samej temperaturze koloru, jaka jest wyznaczona przez normę CIE dotyczącą oświetleń C lub D₆₅, określoną przez Międzynarodową Komisję do spraw Oświetlenia (CIE).

6.2.4.4. Kandydat otrzymujący satysfakcjonujący wynik, określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, powinien być oceniony jako zdolny. Kandydat, który w takim teście nie zdołał otrzymać satysfakcjonującego wyniku powinien być oceniony jako niezdolny, chyba że jest zdolny do łatwego rozróżniania kolorów używanych w nawigacji lotniczej i prawidłowej identyfikacji kolorowych świateł lotniczych. Kandydat, który nie zdołał sprostać tym kryteriom powinien być oceniony jako niezdolny z wyjątkiem orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 2, z następującym ograniczeniem: ważne tylko w dzień.

Uwaga. Wskazówki dotyczące odpowiednich metod oceniania umiejętności rozróżniania kolorów zawarte są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Dokument 8984).

6.2.4.4.1. **Zalecenie.** *Okulary słoneczne noszone przez kandydata podczas korzystania z przywilejów licencji lub uprawnień powinny być niepolaryzujące i w neutralnym szarym kolorze.*

6.2.5 Wymagania słuchowe

6.2.5.1 Umawiające się Państwa stosować będą takie metody badania, aby zapewnić wykonanie wiarygodnego badania słuchu.

6.2.5.2 Od kandydata wymaga się, aby nie miał jakichkolwiek wad słuchu, które mogłyby wpływać na bezpieczne wykonywanie obowiązków związanych z uprawnieniami licencyjnymi.

6.2.5.3 Kandydaci ubiegający się o wydanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 1 muszą być poddani badaniu na audiometrze totalnym przy pierwszym wydaniu orzeczenia, nie rzadziej niż raz na pięć lat do 40 roku życia, a potem nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6.2.5.3.1 Można stosować inne metody, które zapewnią równoważne wyniki.

6.2.5.4 Kandydaci ubiegający się o wydanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 3 muszą być poddani badaniu na audiometrze tonalnym przy pierwszym wydaniu orzeczenia, nie rzadziej niż raz na cztery lata do 40 roku życia, a potem nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6.2.5.4.1 Można stosować inne metody, które zapewnią równoważne wyniki.

6.2.5.5 **Zalecenie.** Kandydaci ubiegający się o wydanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 2 muszą być poddani badaniu na audiometrze tonalnym przy pierwszym wydaniu orzeczenia, a po skończeniu 50 lat nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6.2.5.6 Podczas badań, innych niż wymienione w punktach 6.2.5.3, 6.2.5.4 i 6.2.5.5, w trakcie których nie wykonuje się badania na audiometrze totalnym, kandydaci będą badani w cichym pokoju przy wykorzystaniu testów szeptanych i mówionych.

Uwaga 1- Odniesienie do zera w celu kalibrowania audiometru totalnego jest Standardem aktualnego wydania Metod Pomiaru Audiometrii, opublikowanego przez Międzynarodową Organizację Normalizacji (ISO).

Uwaga 2. Cichym pokojem dla celów testowania wymogów słuchu jest pokój, w którym intensywność szumu jest mniejsza, niż 35 dB(A).

Uwaga 3. Dla sprawdzania słuchu, poziom dźwięku normalnej rozmowy w odległości 1m od jego źródła (dolna warga mówiącego) wynosi c.60dB(A), a poziom dźwięku szeptu c.45dB(A). Przy odległości 2 m od mówiącego poziom dźwięku jest niższy o 6 dB(A).

Uwaga 4. Wytyczne dla badania kandydatów, którzy stosują aparaty słuchowe znajdują się w Podręczniku Medycyny Lotniczej (Dok 8984).

Uwaga 5. Zwraca się uwagę na punkt 2.7.1.3.1 dotyczący wymagań dla wydania uprawnień do lotów wg przyrządów dla kandydatów, którzy posiadają licencję turystyczną.

6.3 Orzeczenia lotniczo-lekarskie klasy 1

6.3.1 Wydanie i wznowienie orzeczenia

6.3.1.1 Kandydat do licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, licencji pilota w załodze wieloosobowej – samoloty lub licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot, powinien w celu wydania mu orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 1 przejść początkowe badania lekarskie.

6.3.1.2 Z wyjątkiem gdy podano inaczej w tej sekcji, posiadacze licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, licencji pilota w załodze wieloosobowej – samolot lub licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot muszą swoje orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 1 odnawiać w przedziałach czasowych nie przekraczających tych określonych w punkcie 1.2.5.2.

6.3.1.2.1 **Zalecenie.** W przypadku kandydatów Klasy 1, którzy nie ukończyli jeszcze 40 lat, Władza upoważniona do licencjonowania może zezwolić lekarzowi orzecznikowi na pominięcie w co drugim roku niektórych typowych elementów badań związanych ze zdolnością fizyczną, jednocześnie kładąc nacisk na edukację zdrowotną i zapobieganie chorobom.

Uwaga. Wytyczne dla Władzy upoważnionej do licencjonowania chcących zmniejszyć nacisk na wykrywanie chorób jednocześnie kładąc nacisk na edukację zdrowotną i zapobieganie chorobom u kandydatów, którzy nie ukończyli jeszcze 40 lat można znaleźć w Podręcznika Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.1.3 Jeśli Władza uprawniona do licencjonowania jest przekonana, że wymagania zawarte w tej sekcji i ogólne warunki punktów 6.1 i 6.2 są spełnione, to należy wydać kandydatowi orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 1.

6.3.2 Wymagania fizyczne i psychiczne

6.3.2.1 Kandydat nie może cierpieć na żadną chorobę lub niemoc, która mogłaby spowodować jego nagłą niezdolność do bezpiecznego pilotowania statku powietrznego lub bezpiecznego wykonywania powierzonych mu obowiązków.

6.3.2.2 Kandydat, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, nie powinien mieć stwierdzonych:

- a) organicznych zaburzeń psychicznych;
- b) zaburzeń psychicznych ani zaburzeń w zachowaniu, powstałych w wyniku stosowania substancji psychoaktywnych; obejmuje to również syndrom uzależnienia spowodowany alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi;
- c) schizofrenii lub zaburzeń typu schizofrenicznego lub urojeniowego;
- d) zaburzeń nastrojów (afektywnych);
- e) zaburzeń nerwicowych, związanych ze stresem lub występujących pod postacią somatyczną;
- f) zaburzeń zachowania będących skutkiem nieprawidłowości fizjologicznych lub czynników fizycznych;
- g) zaburzeń osobowości lub zachowań szczególnie nawracających;
- h) upośledzeń psychicznych;
- i) zaburzeń rozwoju psychicznego;
- j) zaburzeń osobowości lub zaburzeń emocjonalnych, których przyczyny tkwią w dzieciństwie lub w okresie dojrzewania; lub
- k) innych wyszczególnionych zaburzeń psychicznych,

które mogłyby uczynić kandydata niezdolnym do bezpiecznego korzystania z uprawnień licencyjnych o jakie się stara lub już posiada.

6.3.2.2.1 **Zalecenie.** Kandydat cierpiący na depresję, leczony środkami antydepresyjnymi, musi być oceniony jako niezdatny, chyba że orzecznik medyczny, mając dostęp do szczegółów przypadku, uzna, że jest mało prawdopodobnym, aby stan kandydata przeszkodził w bezpiecznym korzystaniu z licencji i przywilejów wynikających z uprawnień.

Uwaga 1. Wytyczne dotyczące kandydatów leczonych środkami antydepresyjnymi można znaleźć w Podręcznika Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Zaburzenia psychiczne i zaburzeń osobowości są zdefiniowane zgodnie z opisami klinicznymi i wytycznymi diagnostycznymi określonymi przez Światową Organizację Zdrowia, jak podano w Międzynarodowej Klasyfikacji Statystycznej Chorób i Związanych z tym Problemów Zdrowotnych, wydanie 10 – Klasyfikacja Zaburzeń Psychicznych i Osobowości, WHO 1992. Dokument ten zawiera szczegółowy

opis wymagań diagnostycznych, które mogą być przydatne do zastosowania przy orzekaniu o stanie zdrowia.

6.3.2.3 Kandydat nie powinien, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, mieć stwierdzonych:

- a) postępujących lub nie postępujących zaburzeń systemu nerwowego, które prawdopodobnie mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów licencji i uprawnień;
- b) epilepsji; lub
- c) wszelkich zaburzeń świadomości bez zadawalającego medycznego wytłumaczenia ich przyczyny.

6.3.2.4 Kandydat nie powinien doznać żadnych urazów głowy, których skutki, mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z licencji i uprawnień.

6.3.2.5 Kandydat nie powinien mieć żadnych wad serca, wrodzonych lub nabytych, które mogłyby wpływać na bezpieczne korzystanie z licencji i uprawnień.

6.3.2.5.1 Kandydat, który przeszedł zabieg wszczepienia by-passu lub zabieg angioplastyki (ze stentem lub bez) lub inną interwencję na sercu bądź cierpi na jakąkolwiek chorobę serca będzie uznany za niezdolnego, chyba że stan jego zdrowia zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego stwierdzi się, że nie będzie on miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.5.2 Kandydat z nietypowym rytmem serca zostanie uznany za niezdolnego, chyba że arytmia zostanie przebadana i oceniona zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej i stwierdzi się, że nie będzie miała wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. Wytyczne dotyczące badań sercowo-naczyniowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.6 Elektrokardiografia musi stanowić część badań serca dla pierwszego wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

6.3.2.6.1 Elektrokardiografia musi być włączona do ponownych badań kandydata powyżej 50 roku życia, nie rzadziej niż raz na rok.

6.3.2.6.2 **Zalecenie.** *Elektrokardiografia musi być włączona do ponownych badań kandydata pomiędzy 30 a 50 rokiem życia, nie rzadziej niż raz na dwa lata.*

Uwaga 1. Celem rutynowej kardiografii jest znalezienie przypadku chorobowego. Nie dostarcza ona jednak wystarczającego dowodu na uzasadnienie dyskwalifikacji bez dalszych, gruntownych badań sercowo-naczyniowych.

Uwaga 2. Wskazówki dotyczące elektrokardiografii spoczynkowej i wysiłkowej zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.7 Skurczowe i rozkurczowe ciśnienie krwi powinno znajdować się w granicach normy.

6.3.2.7.1 Stosowanie leków w celu kontrolowania wysokiego ciśnienia jest dyskwalifikujące, z wyjątkiem tych leków, których stosowanie, zgodnie z opinią lekarską, zapewnia bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wyczerpujące wskazówki w tym zakresie zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.8 W odniesieniu do układu krążenia nie będą występować żadne znaczące wady funkcjonalne i strukturalne.

6.3.2.9 Nie będzie występować ostra niewydolność płuc ani żadna czynna choroba w strukturze płuc,

śródpiersia i opłucnej, która prawdopodobnie może skutkować oznakami niezdolności w trakcie wykonywania normalnych i awaryjnych operacji.

6.3.2.9.1 **Zalecenie.** Radiografia klatki piersiowej powinna stanowić część wstępnego badania.

Uwaga. Nie wymaga się wykonywania okresowego prześwietlenia płuc, ale w przypadku podejrzenia bezobjawowej choroby płuc może to być konieczne.

6.3.2.10 Kandydat z przewlekłą obstrukcyjną chorobą płuc zostanie uznany za niezdolnego, chyba że zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej w wyniku czego zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.11 Kandydaci chorujący na astmę z wyraźnymi jej symptomami, które prawdopodobnie mogą skutkować oznakami niezdolności w trakcie wykonywania normalnych i awaryjnych operacji, uznani zostaną za niezdolnych.

6.3.2.11.1 Stosowanie leków do kontrolowania astmy jest dyskwalifikujące, z wyjątkiem tych leków, których stosowanie, zgodnie z poświadczoną opinią lekarską, zapewnia bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wytyczne dotyczące ryzyka w stosowaniu medykamentów i lekarstw zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.12 Kandydaci z czynną gruźlicą płuc, będą uznani za niezdolnych.

6.3.2.12.1 Kandydaci z przypadkami nieczynnych lub zaleczonych zmian chorobowych, które są rozpoznane jako gruźlicze lub przypuszczalnie mają gruźlicze pochodzenie, mogą być uznani za zdolnych.

Uwaga 1. Wytyczne dotyczące oceny chorób dróg oddechowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Wytyczne dotyczące ryzyka w stosowaniu medykamentów i lekarstw zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.13 Kandydaci z przypadkami chorób powodujących niezdolność połączoną z wyraźnym upośledzeniem funkcji układu pokarmowego, będą uznani za niezdolnych.

6.3.2.13.1 Kandydaci nie mogą mieć przepuklin, które mogłyby przyczynić się do powstawania symptomów czyniących ich niezdolnymi.

6.3.2.14. Kandydaci cierpiący na dolegliwości ze strony przewodu pokarmowego w wyniku przebytych chorób lub zabiegów chirurgicznych, zwłaszcza na zaparcia z powodu zwężenia lub ucisku jelit, mogące skutkować oznakami niezdolności podczas lotu, zostaną uznani za niezdolnych.

6.3.2.14.1 **Zalecenie.** Kandydat, który przeszedł poważną operację chirurgiczną dróg żółciowych lub pęcherzyka żółciowego, bądź przewodu pokarmowego, będzie uznany za niezdolnego do czasu, gdy rzeczoznawca medyczny mający dostęp do szczegółów danej operacji nie uzna, że przebyty zabieg chirurgiczny prawdopodobnie nie będzie powodował niezdolności podczas lotu.

6.3.2.15 Kandydaci z przypadkami zaburzeń metabolicznych, żywieniowych lub wewnątrzwydzielniczych, które prawdopodobnie mogą przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych, będą uznani za niezdolnych.

6.3.2.16 Kandydaci z przypadkami cukrzycy leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych.

Uwaga. Wytyczne dotyczące oceny kandydatów z przypadkami cukrzycy Typu 2 leczonej insuliną zgodnie z postanowieniami 1.2.4.9 są zawarte w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.16.1 Kandydaci z przypadkami cukrzycy nie leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych, chyba że cukrzycę będzie można skutecznie kontrolować samą dietą lub dietą połączoną z lekami przeciwcukrzycowymi przyjmowanymi doustnie, które zapewnią bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wytyczne dotyczące oceny stanu zdrowia kandydata z cukrzycą zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.17 Kandydaci z chorobą krwi i/lub układu limfatycznego zostaną uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Posiadanie cechy krwinki czerwonej sierpowatej lub innej cechy biernej hemoglobiny jest zazwyczaj kompatybilne z orzeczeniem o zdolności.

6.3.2.18 Kandydaci z chorobą nerek lub dróg moczowych będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.3.2.18.1 Badanie moczu stanowić będzie część badania medycznego, a stany nietypowe będą odpowiednio badane.

Uwaga. Wytyczne dotyczące sposobów badania moczu i analizy sytuacji nietypowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.19 Kandydaci cierpiący z powodu dolegliwości wywołanych chorobami lub zabiegami chirurgicznymi dróg moczowych, będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie kolidował z bezpiecznym korzystaniem z uprawnień.

6.3.2.19.1 Kandydaci, którzy poddali się zabiegowi usunięcia nerki zostaną uznani za niezdolnych, chyba że taki stan będzie bardzo dobrze zrekompensowany.

6.3.2.20 Kandydaci z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV), którzy są seropozytywni będą uznani za niezdolnych, chyba że stan kandydata zostanie dokładnie zbadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień.

Uwaga.1. Wczesne zdiagnozowanie i aktywne leczenie wirusa nabytego upośledzenia odporności (HIV) w połączeniu z terapią antyretrowirusową zmniejsza śmiertelność i polepsza rokowania, a zatem zwiększa prawdopodobieństwo wyleczenia choroby.

Uwaga 2. Wytyczne dla badania kandydatów z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV) zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.21 Kandydatki, które są w ciąży zostaną uznane za niezdolne, chyba że wyniki badań ginekologicznych i ciągły nadzór lekarski wskazują na nieskomplikowaną ciążę niskiego ryzyka.

6.3.2.21.1 **Zalecenie.** Dla kandydatek z nieskomplikowaną ciążą niskiego ryzyka, nadzorowaną zgodnie z punktem 6.3.2.21, okres uznania za zdolną powinien być ograniczony od 12 tygodnia do końca 26 tygodnia ciąży.

6.3.2.22 Bezpośrednio po porodzie lub przerwaniu ciąży, kandydatka nie może być dopuszczona do korzystania z uprawnień licencyjnych dopóki nie przejdzie ponownych badań, zgodnych ze standardami praktyki lekarskiej i nie zostanie uznana za zdolną do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z posiadanej licencji i uprawnień.

6.3.2.23 Kandydat nie może mieć żadnych nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien oraz innych dolegliwości związanych z układem mięśniowo-szkieletowym, mogących prawdopodobnie kolidować z bezpiecznym korzystaniem z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wszelkie poważne następstwa nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien i określone wady anatomiczne będą zazwyczaj wymagać badania sprawności ruchowej, aby określić sprawność fizyczną.

6.3.2.24 Kandydat nie może mieć żadnych anormalności ani chorób uszu mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.3.2.25 Nie będą występować:

- a) żadne zaburzenia układu przedsionkowego;
- b) żadne znaczące dysfunkcje trąbki słuchowej;
- c) żadne niewyleczone przebiccia błon bębenkowych.

6.3.2.25.1 Pojedyncze suche przebiccie błony bębenkowej nie będzie powodować niezdolności kandydata.

Uwaga. Wytyczne dotyczące badania zaburzenia układu przedsionkowego zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.2.26 Nie będą występować:

- a) żadne obstrukcje w przewodach nosowych; i
- b) żadne poważniejsze wady rozwojowe, ani choroby przedsionka jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych,

mogące prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.3.2.27 Kandydaci jękający się i z innymi wadami mowy, na tyle poważnymi, że mogą utrudniać komunikowanie się, zostaną uznani za niezdolnych.

6.3.3 Wymagania wzrokowe

Badanie lekarskie powinno być oparte na następujących wymaganiach:

6.3.3.1 Funkcjonowanie oczu i ich przydatków powinno być normalne. Nie powinno być żadnych czynnych stanów patologicznych, ostrych i chronicznych ani żadnych następstw zabiegu chirurgicznego bądź urazu oczu lub ich przydatków, zmniejszających właściwe funkcjonowanie wzroku w zakresie, który mógłby przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z licencji i uprawnień.

6.3.3.2. Odległościowa ostrość widzenia, z korekcją lub bez, powinna wynosić 6/9 lub więcej w każdym oku oddzielnie, a binokularna ostrość wzroku powinna wynosić 6/6 lub więcej. Nie ma żadnych ograniczeń dla nie korekcyjnej ostrości wzroku. Tam, gdzie standard ostrości wzroku może być uzyskany tylko za pomocą soczewek korygujących, kandydat może być oceniony jako zdolny, pod warunkiem, że:

- a) takie soczewki korygujące noszone są wtedy, gdy korzysta się z licencji i uprawnień posiadanych lub wnioskowanych; oraz
- b) kandydat posiada przy sobie dodatkową parę odpowiednich okularów korygujących, która w każdej chwili może być użyta podczas korzystania z uprawnień licencyjnych.

Uwaga 1. Temat punktu 6.3.3.2 b) jest omówiony w normach oraz zaleconych metodach Załącznika 6, Część I.

Uwaga 2. Uważa się, że kandydat uznany za spełniającego te warunki w dalszym ciągu je spełnia, chyba że istnieją uzasadnione podejrzenia innego postępowania; w takim przypadku wymagany jest wynik badania okulistycznego według uznania Władzy uprawnionej do licencjonowania. Zarówno nieskorygowana, jak i skorygowana ostrość wzroku są normalnie mierzone i zapisywane przy każdym ponownym badaniu. Warunki, które wskazują potrzebę uzyskania wyniku badania okulistycznego obejmują: znaczne pogorszenie się nieskorygowanej ostrości wzroku, każde pogorszenie skorygowanej ostrości wzroku i przypadki choroby,

6.3.3.2.1. Kandydat może używać soczewek kontaktowych spełniając te wymagania pod warunkiem, że:

- a) soczewki są jednoogniskowe i niezabarwione;
- b) soczewki są dobrze tolerowane; i
- c) para odpowiednich okularów korygujących może być użyta w każdej chwili podczas korzystania z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Kandydaci, którzy używają soczewek kontaktowych nie muszą mierzyć niekorygowanej ostrości wzroku podczas każdego kolejnego badania pod warunkiem, że wiadomo o zaleceniu noszenia soczewek kontaktowych.

6.3.3.2.2. Kandydaci z dużą wadą wzroku (zaburzenia refrakcji) będą stosować soczewki kontaktowe lub renomowane szkła korekcyjne.

Uwaga 1. Jeśli używane są okulary, należy stosować soczewki wysokiej jakości w celu zminimalizowania zniekształcenia widzenia obwodowego.

6.3.3.2.3. Od kandydatów, którzy mają nieskorygowaną odległościową ostrość wzroku w którymkolwiek oku, gorszą niż 6/60, należy żądać dostarczenia pełnych wyników badań okulistycznych przed rozpoczęciem badań do wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego, a następnie co 5 lat od daty jego pierwszego wydania.

Uwaga 1. Celem wymaganego badania okulistycznego, jest (1) potwierdzenie normalnego poziomu widzenia, i (2) rozpoznanie każdej znaczącej patologii.

Uwaga 2. Wskazówki dotyczące oceny kandydatów z jednoocznymi, zgodnie z postanowieniami punktu 1.2.4.8 opublikowane są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.3.3.3. Kandydaci, którzy byli poddani operacji mającej wpływ na prawidłowe widzenie (refrakcja) będą uznani za niezdolnych, chyba że ich wzrok nie będzie prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z ich licencji i uprawnień.

6.3.3.4 Kandydat podczas noszenia soczewek korygujących, jeżeli takich używa, wymaganych przez punkt 6.3.3.2. musi posiadać zdolność czytania mapy N5 lub jej ekwiwalentu z odległości wybranej przez siebie w zakresie od 30 do 50 cm i zdolności czytania mapy N14 lub jej ekwiwalentu z odległości 100 cm. Jeśli wymaganie to jest spełnione tylko przy użyciu korekcji bliskiego widzenia, kandydat może być oceniony jako sprawny, pod warunkiem, że ta korekcja bliskiego widzenia, zgodnie z punktem 6.3.3.2, jest dodana do przepisanych okularów korygujących. Jeśli taka korekcja nie jest przepisana, para okularów do bliskiego widzenia powinna być łatwo dostępna podczas korzystania z przywilejów licencji. Jeżeli wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, kandydat musi zademonstrować, że jedna para okularów jest wystarczająca do spełnienia obu wymagań odległości i bliskiego widzenia.

Uwaga 1. N5 i N14 dotyczą rozmiaru użytego kroju pisma. Więcej szczegółów, patrz Podręcznik Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wielogniskowych do odczytywania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednie do czytania) znacząco obniża ostrość widzenia na odległość i dlatego jest to nie do zaakceptowania.

Uwaga 3. Gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach do czytania dla wzrokowych czynności na pokładzie, odpowiednich dla typu statków powietrznych, na których kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał operacje..

6.3.3.4.1. Jeżeli, zgodnie z tym punktem wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, druga para okularów

bliskiego widzenia powinna być dostępna do natychmiastowego użycia.

6.3.3.5. Od kandydata wymaga się posiadania normalnego pola widzenia.

6.3.3.6. Od kandydata wymaga się posiadania normalnego widzenia obuocznego.

6.3.3.6.1 Nie będą dyskwalifikujące do wykonywania czynności lotniczych zaburzenia widzenia przestrzennego i nieprawidłowa zbieżność oczu, w przypadku gdy spełnione są warunki dla prawidłowego widzenia bliży przy nieprawidłowym osadzeniu oka, jeżeli występują możliwości kompensacji wady ostrości widzenia.

6.3.4 Wymagania słuchowe

6.3.4.1 Kandydat, badany na audiometrze totalnym, nie powinien mieć w żadnym uchu traktowanym oddzielnie, utraty słuchu większej niż 35 dB przy żadnej z częstotliwości 500, 1000 lub 2000 Hz lub większej niż 50 dB przy 3000 Hz.

6.3.4.1.1 Każdy kandydat z utratą słuchu większą niż powyższe, może być uznany za zdolnego pod warunkiem, że posiada normalną sprawność słuchową na tle szumu, który odtwarza lub symuluje właściwości maskujące szum na pokładzie w formie mowy i sygnałów latarni kierunkowej.

Uwaga 1. Bardzo ważne jest, aby szum był hałasem reprezentatywnym dla kabiny typu statku powietrznego, dla którego licencja i uprawnienia kandydata są ważne.

Uwaga 2. W materiałach mówionych dla prowadzonego badania stosuje się zarówno frazy związane z lotnictwem, jak i słowa zrównoważone fonetycznie.

6.3.4.1.2 Alternatywnie można przeprowadzić test podczas lotu w kabinie typu statku powietrznego, w której posiadana licencja i uprawnienia kandydata mogą być wykorzystywane.

6.4 Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2

6.4.1 Wydanie i wznowienie orzeczenia

6.4.1.1 Kandydat do licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, licencji pilota – szybowiec, licencji pilota balonu wolnego, mechanika pokładowego lub licencji nawigatora lotniczego, powinien w celu wydania mu orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 2 przejść początkowe badania lekarskie.

6.4.1.2 Z wyjątkiem gdy podano inaczej w tej sekcji, posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, licencji pilota szybowca, licencji pilota balonu wolnego, mechanika pokładowego lub licencji nawigatora lotniczego, muszą swoje orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 2 odnawiać w przedziałach czasowych nieprzekraczających tych określonych w punkcie 1.2.5.2.

6.4.1.3 Jeśli Władza uprawniona do licencjonowania jest przekonana, że wymagania zawarte w tej sekcji i ogólne warunki punktów 6.1 i 6.2 są spełnione, to orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 2 będzie kandydatowi wydane.

6.4.2 Wymagania fizyczne i psychiczne

Badanie lekarskie będzie przeprowadzone w oparciu o następujące wymagania.

6.4.2.1 Kandydat nie może cierpieć na żadną chorobę lub niedyspozycję, która mogłaby spowodować jego nagłą niezdolność do bezpiecznego pilotowania statku powietrznego lub bezpiecznego wykonywania powierzonych mu obowiązków.

6.4.2.2 Kandydat, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, nie powinien mieć stwierdzonych:

- a) organicznych zaburzeń psychicznych;
- b) zaburzeń psychicznych ani zaburzeń w zachowaniu, powstałych w wyniku stosowania substancji psychoaktywnych; obejmuje to również syndrom uzależnienia spowodowany alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi;
- c) schizofrenii lub zaburzeń typu schizofrenicznego lub urojeniowego;
- d) zaburzeń nastrojów (afektywnych);
- e) zaburzeń nerwicowych, związanych ze stresem lub występujących pod postacią somatyczną;
- f) zaburzeń zachowania będących skutkiem nieprawidłowości fizjologicznych lub czynników fizycznych;
- g) zaburzeń osobowości lub zachowań szczególnie nawracających;
- h) upośledzeń psychicznych;
- i) zaburzeń rozwoju psychicznego;
- j) zaburzeń osobowości lub zaburzeń emocjonalnych, których przyczyny tkwią w dzieciństwie lub w okresie dojrzewania; lub
- k) innych niewyszczególnionych zaburzeń psychicznych,

które mogłyby uczynić kandydata niezdolnym do bezpiecznego korzystania z uprawnień licencyjnych o jakie się stara lub już posiada.

6.4.2.2.1 Zalecenia. *Kandydat cierpiący na depresję, leczony środkami antydepresyjnymi, musi być oceniony jako niezdolny, chyba że orzecznik medyczny, mając dostęp do szczegółów przypadku, uzna, że jest mało prawdopodobnym, aby stan kandydata przeszkodził w bezpiecznym korzystaniu z licencji i przywilejów wynikających z uprawnień.*

Uwaga 1. Wytyczne dotyczące kandydatów leczonych środkami antydepresyjnymi można znaleźć w Podręcznika Cywilnej Medycyny Lotniczej (Dokument 8984).

Uwaga 2. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia osobowości są zdefiniowane zgodnie z opisami klinicznymi i wytycznymi diagnostycznymi określonymi przez Światową Organizację Zdrowia, jak podano w Międzynarodowej Klasyfikacji Statystycznej Chorób i Związanych z tym Problemów Zdrowotnych, wydanie 10 – Klasyfikacja Zaburzeń Psychicznych i Osobowości, WHO 1992. Dokument ten zawiera szczegółowy opis wymagań diagnostycznych, które mogą być przydatne do zastosowania przy orzekaniu o stanie zdrowia.

6.4.2.3 Kandydat nie powinien, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, mieć stwierdzonych:

- a) postępujących lub nie postępujących zaburzeń systemu nerwowego, które prawdopodobnie mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów licencji i uprawnień;
- b) epilepsji; lub
- c) wszelkich zaburzeń świadomości bez satysfakcjonującego medycznego wytłumaczenia ich przyczyny.

6.4.2.4 Kandydat nie powinien doznać żadnych urazów głowy, których skutki mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z licencji i uprawnień.

6.4.2.5 Kandydat nie powinien mieć żadnych wad serca, wrodzonych lub nabytych, które mogłyby wpływać na bezpieczne korzystanie przez kandydata z licencji i uprawnień.

6.4.2.5.1 Kandydat, który przeszedł zabieg wszczepienia by-passu lub zabieg angioplastyki (ze stentem lub bez) lub inną interwencję na sercu, bądź cierpi na jakąkolwiek chorobę serca będzie uznany za niezdolnego, chyba że stan jego zdrowia zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego stwierdzi się, że nie będzie on miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.5.2 Kandydat z nietypowym rytmem serca zostanie uznany za niezdolnego, chyba że arytmia zostanie przebadana i oceniona zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej i stwierdzi się, że nie będzie miała wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. Wytyczne dotyczące badań sercowo-naczyniowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.6 Elektrokardiografia musi stanowić część badań serca dla wstępnego wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego po ukończeniu 40 roku życia.

6.4.2.6.1 Elektrokardiografia musi być włączona do ponownych badań kandydata powyżej 50 roku życia, nie rzadziej niż raz na rok.

6.4.2.6.2 **Zalecenie.** *Elektrokardiografia musi być częścią badania serca dla pierwszego wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego.*

Uwaga 1. Celem rutynowej kardiografii jest znalezienie przypadku chorobowego. Nie dostarcza ona jednak wystarczającego dowodu na uzasadnienie dyskwalifikacji bez dalszych, gruntownych badań sercowo-naczyniowych.

Uwaga 2. Wskazówki dotyczące elektrokardiografii spoczynkowej i wysiłkowej zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.7 Skurczowe i rozkurczowe ciśnienie krwi powinno znajdować się w granicach normy.

6.4.2.7.1 Stosowanie leków do kontrolowania wysokiego ciśnienia jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie, zgodnie z poświadczoną opinią lekarską, zapewnia bezpieczne korzystanie przez kandydata z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wyczerpujące wskazówki w tym zakresie zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.8 W zakresie układu krążenia nie powinno być żadnych znaczących wad funkcjonalnych i strukturalnych.

6.4.2.9 Nie będzie występować ostra niewydolność płuc ani żadna czynna choroba w strukturze płuc, śródpiersia i opłucnej, która prawdopodobnie może skutkować oznakami niezdolności w trakcie normalnych i awaryjnych operacji.

6.4.2.9.1 **Zalecenie.** *Radiografia klatki piersiowej powinna stanowić część pierwszego badania i badań okresowych w przypadkach podejrzenia bezobjawowej rozedmy płuc.*

6.4.2.10 Kandydat z rozedmą płuc zostanie uznany za niezdolnego, chyba że zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej w wyniku czego zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.11 Kandydaci chorujący na astmę z wyraźnymi jej symptomami, które prawdopodobnie mogą skutkować oznakami niezdolności w trakcie wykonywania normalnych i awaryjnych operacji, uznani zostaną za niezdolnych.

6.4.2.11.1 Stosowanie leków do kontrolowania astmy jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie, zgodnie z poświadczoną opinią lekarską, zapewnia bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wytyczne na temat ryzyka w stosowaniu medykamentów i lekarstw zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.12 Kandydaci z czynną gruźlicą płuc, będą uznani za niezdolnych.

6.4.2.12.1 Kandydaci z przypadkami nieczynnych lub zaleczonych zmian chorobowych, które są rozpoznane jako gruźlicze lub przypuszczalnie mają gruźlicze pochodzenie, mogą być uznani za zdolnych.

Uwaga 1. Wytyczne dotyczące oceny chorób dróg oddechowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Wytyczne dotyczące zagrożeń związanych z lekami są opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.13 Kandydat nie będzie miał przepuklin, które mogłyby przyczyniać się do powstawania symptomów czyniących go niezdolnym.

6.3.2.13.1 Kandydaci z przypadkami chorób powodujących niezdolność połączoną z wyraźnym upośledzeniem funkcji układu pokarmowego będą uznani za niezdolnych.

6.4.2.14. Kandydaci cierpiący na dolegliwości ze strony przewodu pokarmowego w wyniku przebytych chorób lub zabiegów chirurgicznych, zwłaszcza na zaparcia z powodu zwężenia lub ucisku jelit, mogące skutkować oznakami niezdolności podczas lotu, zostaną uznani za niezdolnych.

6.4.2.14.1 **Zalecenie.** *Kandydat, który przeszedł poważną operację chirurgiczną dróg żółciowych lub pęcherzyka żółciowego, bądź przewodu pokarmowego, będzie uznany za niezdolnego do czasu, gdy rzeczoznawca medyczny mający dostęp do szczegółów danej operacji nie uzna, że przebyty zabieg chirurgiczny prawdopodobnie nie będzie powodować niezdolności podczas lotu.*

6.4.2.15 Kandydaci z przypadkami zaburzeń metabolicznych, żywieniowych lub wewnątrzwydzielniczych, które prawdopodobnie mogą przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu przez kandydata z uprawnień licencyjnych, będą uznani za niezdolnych.

6.4.2.16 Kandydaci z przypadkami cukrzycy leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych.

Uwaga. Wytyczne dotyczące oceny kandydatów z przypadkami cukrzycy Typu 2 leczonej insuliną zgodnie z postanowieniami 1.2.4.9 są zawarte w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.16.1 Kandydaci z przypadkami cukrzycy nie leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych, chyba że cukrzycę będzie można kontrolować samą dietą lub dietą połączoną z lekami przeciwcukrzycowymi przyjmowanymi doustnie, które zapewnią bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wytyczne na temat oceny stanu kandydata z cukrzycą zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.17 Kandydaci z chorobą krwi i/lub układu limfatycznego zostaną uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Posiadanie cechy krwinki czerwonej sierpowatej lub innej cechy biernej hemoglobiny jest zazwyczaj kompatybilne z orzeczeniem o zdolności.

6.4.2.18 Kandydaci z chorobą nerek lub dróg moczowych będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.4.2.18.1 Badanie moczu stanowić będzie część badania medycznego, a stany nietypowe będą odpowiednio badane.

Uwaga. Wytyczne dotyczące sposobów badania moczu i analizy sytuacji nietypowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.19 Kandydaci cierpiący z powodu dolegliwości wywołanych chorobami lub zabiegami chirurgicznymi dróg moczowych, będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień.

6.4.2.19.1 Kandydaci, którzy poddali się zabiegowi usunięcia nerki zostaną uznani za niezdolnych, chyba że taki stan będzie bardzo dobrze zrekompensowany.

6.4.2.20 Kandydaci z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV), którzy są seropozytywni będą uznani za niezdolnych, chyba że stan kandydata zostanie dokładnie zbadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień.

Uwaga 1. Wczesne zdiagnozowanie i aktywne leczenie wirusa nabytego upośledzenia odporności (HIV) w połączeniu z terapią antyretrowirusową zmniejsza śmiertelność i polepsza rokowania, a zatem zwiększa prawdopodobieństwo wyleczenia choroby.

Uwaga 2. Wytyczne dotyczące badania kandydatów z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV) zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.21 Kandydatki, które są w ciąży zostaną uznane za niezdolne, chyba że wyniki badań ginekologicznych i ciągły nadzór lekarski wskazują na nieskomplikowaną ciążę niskiego ryzyka.

6.4.2.21.1 **Zalecenie.** Dla kandydatek z nieskomplikowaną ciążą niskiego ryzyka, nadzorowaną zgodnie z punktem 6.4.2.21, okres uznania za zdolną powinien być ograniczony od 12 tygodnia do końca 26 tygodnia ciąży.

6.4.2.22 Bezpośrednio po porodzie lub przerwaniu ciąży, kandydatka nie może być dopuszczona do korzystania z uprawnień licencyjnych dopóki nie przejdzie ponownych badań, zgodnych ze standardami praktyki lekarskiej i nie zostanie uznana za zdolną do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.23 Kandydat nie może mieć nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien oraz innych dolegliwości związanych z układem mięśniowo-szkieletowym, mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wszelkie poważne następstwa nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien i określone wady anatomiczne będą zazwyczaj wymagać badania sprawności ruchowej, aby określić sprawność fizyczną.

6.4.2.24 Kandydat nie może mieć żadnych nieprawidłowości ani chorób uszu mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.4.2.25 Nie będą występować:

- a) żadne zaburzenia układu przedsionkowego;
- b) żadne znaczące dysfunkcje trąbki słuchowej;
- c) żadne niewyleczone przebiccia błon bębenkowych;

6.4.2.25.1 Pojedyncze, suche przebiccie błony bębenkowej nie będzie powodować niezdolności kandydata.

Uwaga. Wytyczne dotyczące badania zaburzenia układu przedsionkowego zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.2.26 Nie będą występować:

- a) żadne obstrukcje w przewodach nosowych; i

- b) żadne poważniejsze wady rozwojowe, ani poważniejsze choroby przedsionka jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych;

mogące prawdopodobnie kolidować z bezpiecznym korzystaniem z uprawnień licencyjnych.

6.4.2.27 Kandydaci jękający się i z innymi wadami mowy, na tyle poważnymi, że mogą utrudniać komunikowanie się zostaną uznani za niezdolnych.

6.4.3 Wymagania wzrokowe

Badanie lekarskie powinno być oparte na następujących wymaganiach:

6.4.3.1 Funkcjonowanie oczu i ich przydatków powinno być normalne. Nie powinno być żadnych czynnych stanów patologicznych, ostrych i chronicznych ani żadnych następstw zabiegu chirurgicznego bądź urazu oczu lub ich przydatków, zmniejszających właściwe funkcjonowanie wzroku w zakresie, który mógłby przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z licencji i uprawnień.

6.4.3.2. Odległościowa ostrość widzenia, z korekcją lub bez, powinna wynosić 6/12 lub więcej w każdym oku oddzielnie a binokularna ostrość wzroku powinna wynosić 6/9 lub więcej. Nie ma żadnych ograniczeń dla nie korekcyjnej ostrości wzroku. Tam, gdzie standard ostrości wzroku może być uzyskany tylko za pomocą soczewek korygujących, kandydat może być oceniony jako sprawny, pod warunkiem, że:

- a) takie soczewki korygujące noszone są wtedy, gdy korzysta się z licencji i uprawnień posiadanych lub wnioskowanych; oraz
- b) kandydat posiada przy sobie dodatkową parę odpowiednich okularów korygujących, która może być użyta podczas korzystania z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Uważa się, że kandydat uznany za spełniającego te warunki w dalszym ciągu je spełnia, chyba że istnieją uzasadnione podejrzenia innego postępowania; w takim przypadku wymagany jest wynik badania okulistycznego według uznania Władzy uprawnionej do licencjonowania. Zarówno nieskorygowana, jak i skorygowana ostrość wzroku są normalnie mierzone i zapisywane przy każdym ponownym badaniu. Warunki, które wskazują potrzebę uzyskania wyniku badania okulistycznego obejmują: znaczne pogorszenie się nieskorygowanej ostrości wzroku, każde pogorszenie skorygowanej ostrości wzroku i przypadki choroby, uszkodzenia lub operacji oczu.

6.4.3.2.1. Kandydat może używać soczewek kontaktowych spełniając te wymagania pod warunkiem, że:

- a) soczewki są jednoogniskowe i nie zabarwione;
- b) soczewki są dobrze tolerowane; i
- c) para odpowiednich okularów korygujących może być użyta w każdej chwili podczas korzystania z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Kandydaci, którzy używają soczewek kontaktowych nie muszą mierzyć nieskorygowanej ostrości wzroku podczas każdego kolejnego badania pod warunkiem, że wiadomo o zaleceniu noszenia soczewek kontaktowych.

6.4.3.2.2. Kandydaci z dużą wadą wzroku (zaburzenia refrakcji) będą stosować soczewki kontaktowe lub renomowane szkła korekcyjne.

Uwaga. Jeśli używane są okulary, należy stosować soczewki wysokiej jakości w celu zminimalizowania zniekształcenia widzenia obwodowego.

6.4.3.2.3. **Zalecenie.** Od kandydatów, którzy mają nieskorygowaną odległościową ostrość wzroku w którymkolwiek oku, gorszą niż 6/6, należy żądać dostarczenia pełnych wyników badań okulistycznych przed rozpoczęciem badań do wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego, a następnie co 5 lat od daty jego pierwszego wydania.

Uwaga 1. Celem wymaganego badania okulistycznego jest (1) potwierdzenie normalnego poziomu widzenia i (2) rozpoznanie każdej znaczącej patologii.

Uwaga 2. Wskazówki dotyczące oceny kandydatów z jednoocznymi, zgodnie z postanowieniami punktu 1.2.4.9 opublikowane są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.4.3.3. Kandydaci, którzy byli poddani operacji mającej wpływ na prawidłowe widzenie (refrakcja) będą uznani za niezdolnych, chyba że ich wzrok nie będzie prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z ich licencji i uprawnień.

6.4.3.4 Kandydat, podczas noszenia soczewek korygujących, jeżeli takich używa, wymaganych przez punkt 6.4.3.2., musi posiadać zdolność czytania mapy N5 lub jej ekwiwalentu z odległości wybranej przez kandydata w zakresie od 30 do 50 cm. Jeśli wymaganie to jest spełnione tylko przy użyciu korekcji bliskiego widzenia, kandydat może być oceniany jako sprawny pod warunkiem, że ta korekcja bliskiego widzenia, zgodnie z punktem 6.4.3.2, jest dodana do przepisanych okularów korygujących. Jeśli taka korekcja nie jest przepisana, para okularów do bliskiego widzenia powinna być łatwo dostępna podczas korzystania z przywilejów licencji. Jeżeli wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, kandydat musi zademonstrować, że jedna para okularów jest wystarczająca do spełnienia obu wymagań odległości i bliskiego widzenia.

Uwaga 1. N5 dotyczy rozmiaru użytego kroju pisma. Więcej szczegółów, patrz Podręcznik Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wielogniskowych do odczytywania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednio do czytania) znacząco obniża ostrość widzenia na odległość i dlatego jest to nie do zaakceptowania.

Uwaga 3. Gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach do czytania dla wzrokowych czynności na pokładzie, odpowiednich dla typu statków powietrznych, na których kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał operacje.

6.4.3.4.1. Jeżeli, zgodnie z tym punktem, wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, druga para okularów bliskiego widzenia powinna być dostępna do natychmiastowego użycia.

6.4.3.5. Od kandydata wymaga się posiadania normalnego pola widzenia.

6.4.3.6. Od kandydata wymaga się posiadania normalnego widzenia obuocznego.

6.4.3.6.1 Nie będą dyskwalifikujące do wykonywania czynności lotniczych zaburzenia widzenia przestrzennego i nieprawidłowa zbieżność oczu, w przypadku, gdy spełnione są warunki dla prawidłowego widzenia bliży przy nieprawidłowym osadzeniu oka oraz występują możliwości kompensacji wady ostrości widzenia.

6.4.4 Wymagania słuchowe

Uwaga. Zwraca się uwagę na punkt 2.7.1.3.1 w sprawie wymagań dla wydania uprawnień do lotów wg wskazań przyrządów kandydatom, którzy posiadają licencję pilota turystycznego.

6.4.4.1 Kandydat, który używając obu uszu, nie słyszy z odległości 2 m siedząc tyłem do lekarza, głosu przeciętnej rozmowy w cichym pokoju, uznany będzie za niezdolnego.

6.4.4.2 Kandydat, badany na audiometrze tonalnym, mający utratę słuchu, w każdym uchu traktowanym oddzielnie, większą niż 35 dB przy którejkolwiek z częstotliwości 500, 1000 lub 2000 Hz lub większej niż 50 dB przy 3000 Hz, będzie uznany za niezdolnego.

6.4.4.3 **Zalecenie.** *Kandydat, który nie spełni wymagań podanych w punkcie 6.4.4.1 lub punkcie 6.4.4.2 musi być poddany dalszym badaniom zgodnie z punktem 6.3.4.1.1.*

6.5 Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3

6.5.1 Wydanie i wznowienie orzeczenia

6.5.1.1 Kandydat do licencji kontrolera ruchu lotniczego, powinien w celu wydania mu orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 3 przejść początkowe badania lotniczo-lekarskie.

6.5.1.2 Z wyjątkiem gdy podano inaczej w tej sekcji, posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego muszą swoje orzeczenia lotniczo-lekarskie klasy 3 odnawiać w przedziałach czasowych nieprzekraczających tych określonych w punkcie 1.2.5.2.

6.5.1.3 Jeśli Władza uprawniona do licencjonowania jest przekonana, że wymagania zawarte w tej sekcji i ogólne warunki punktów 6.1 i 6.2 są spełnione, to orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3 będzie kandydatowi wydane.

6.5.2 Wymagania fizyczne i psychiczne

6.5.2.1 Kandydat nie może cierpieć na żadną chorobę lub niemoc, która mogłaby spowodować jego nagłą niezdolność do wykonywania powierzonych mu obowiązków.

6.5.2.2 Kandydat, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, nie powinien mieć stwierdzonych:

- a) organicznych zaburzeń psychicznych;
- b) zaburzeń psychicznych ani zaburzeń w zachowaniu, powstałych w wyniku stosowania substancji psychoaktywnych; obejmuje to również syndrom uzależnienia spowodowany alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi;
- c) schizofrenii lub zaburzeń typu schizofrenicznego lub urojeniowego;
- d) zaburzeń nastrojów (afektywnych);
- e) zaburzeń nerwicowych, związanych ze stresem lub występujących pod postacią somatyczną;
- f) zaburzeń zachowania będących skutkiem nieprawidłowości fizjologicznych lub czynników fizycznych;
- g) zaburzeń osobowości lub zachowań szczególnie nawracających;
- h) upośledzeń psychicznych;
- i) zaburzeń rozwoju psychicznego;
- j) zaburzeń osobowości lub zaburzeń emocjonalnych, których przyczyny tkwią w dzieciństwie lub w okresie dojrzewania; lub
- k) innych niewyszczególnionych zaburzeń psychicznych;

które mogłyby uczynić kandydata niezdolnym do bezpiecznego korzystania z uprawnień licencyjnych, o jakie się stara lub już posiada.

6.5.2.2.1 **Zalecenie.** *Kandydat z depresją, leczony lekami antydepresyjnymi, powinien być uznany za niezdolnego, chyba że lekarz orzecznik, mający dostęp do szczegółów dotyczących danego przypadku, uzna, że stan kandydata nie będzie miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i*

uprawnień.

Uwaga 1. Wytyczne, co do oceny kandydatów leczonych lekami antydepresyjnymi zawarte są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Zaburzenia psychiczne i zaburzenia osobowości są zdefiniowane zgodnie z opisami klinicznymi i wytycznymi diagnostycznymi określonymi przez Światową Organizację Zdrowia, jak podano w Międzynarodowej Klasyfikacji Statystycznej Chorób i Związanych z tym Problemów Zdrowotnych, wydanie 10 – Klasyfikacja Zaburzeń Psychiczych i Osobowości, WHO 1992. Dokument ten zawiera szczegółowy opis wymagań diagnostycznych, które mogą być przydatne do zastosowania przy orzekaniu o stanie zdrowia.

6.5.2.3 Kandydat nie powinien, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, mieć stwierdzonych:

- a) postępujących lub nie postępujących zaburzeń systemu nerwowego, które prawdopodobnie mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów licencji i uprawnień;
- b) epilepsji; lub
- c) wszelkich zaburzeń świadomości bez zadawalającego medycznego wytłumaczenia przyczyny.

6.5.2.4 Kandydat nie powinien doznać żadnych urazów głowy, których skutki mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z licencji i uprawnień.

6.5.2.5 Kandydat nie powinien mieć żadnych wad serca, wrodzonych lub nabytych, które mogłyby wpływać na bezpieczne korzystanie z licencji i uprawnień.

6.5.2.5.1 Kandydat, który przeszedł zabieg wszczepienia by-passu lub zabieg angioplastyki (ze stentem lub bez) lub inną interwencję na sercu bądź cierpi na jakąkolwiek chorobę serca będzie uznany za niezdolnego, chyba że stan jego zdrowia zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego stwierdzi się, że nie będzie on miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.5.2 Kandydat z nietypowym rytmem serca zostanie uznany za niezdolnego, chyba że arytmia zostanie przebadana i oceniona zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej i stwierdzi się, że nie będzie miała wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. Wytyczne dotyczące badań sercowo-naczyniowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Dokument 8984).

6.5.2.6 Elektrokardiografia musi stanowić część badań serca dla wstępnego wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

6.5.2.6.1 Elektrokardiografia musi być włączona do ponownych badań kandydata powyżej 50 roku życia, nie rzadziej niż raz na rok.

Uwaga 1. Celem rutynowej kardiografii jest znalezienie przypadku chorobowego. Nie dostarcza ona jednak wystarczającego dowodu na uzasadnienie dyskwalifikacji bez dalszych, gruntownych badań sercowo-naczyniowych.

Uwaga 2. Wskazówki dotyczące elektrokardiografii spoczynkowej i wysiłkowej zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.2.7 Skurczowe i rozkurczowe ciśnienie krwi powinno znajdować się w granicach normy.

6.5.2.7.1 Stosowanie leków do kontrolowania wysokiego ciśnienia jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie, zgodnie z poświadczoną opinią lekarską, zapewnia bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wskazówki w tym zakresie zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Dokument 8984).

6.5.2.8 W układzie krążenia nie będą występować żadne znaczące wady funkcjonalne i strukturalne.

6.5.2.9 Nie będzie występować ostra niewydolność płuc ani żadna czynna choroba w strukturze płuc, śródpiersia i opłucnej, która prawdopodobnie może skutkować oznakami niezdolności.

Uwaga. Radiografia klatki piersiowej powinna stanowić część pierwszego badania i badań okresowych w przypadku podejrzenia bezobjawowej rozedmy płuc.

6.5.2.10 Kandydat z rozedmą płuc zostanie uznany za niezdolnego, chyba że zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie miał wpływu na bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.11 Kandydaci chorujący na astmę z wyraźnymi jej symptomami, które prawdopodobnie mogą skutkować niezdolnością przy wykonywaniu obowiązków zostaną uznani za niezdolnych.

6.5.2.11.1 Stosowanie leków do kontrolowania astmy jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie, zgodnie z poświadczoną opinią lekarską, zapewnia bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wytyczne na temat ryzyka w stosowaniu medykamentów i lekarstw zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.2.12 Kandydaci z czynną gruźlicą płuc, będą uznani za niezdolnych.

6.5.2.12.1 Kandydaci z przypadkami nieczynnych lub zaleczonych zmian chorobowych, które są rozpoznane jako gruźlicze lub przypuszczalnie mają gruźlicze pochodzenie, mogą być uznani za zdolnych.

Uwaga 1. Wytyczne dotyczące oceny chorób dróg oddechowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Wytyczne dotyczące ryzyka w stosowaniu medykamentów i lekarstw zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.2.13 Kandydaci nie będą mieć przepuklin, które mogłyby przyczynić się do powstawania symptomów czyniących ich niezdolnymi.

6.5.2.14. Kandydaci cierpiący na dolegliwości ze strony przewodu pokarmowego w wyniku przebytych chorób lub zabiegów chirurgicznych, zwłaszcza na zaparcia z powodu zwężenia lub ucisku jelit, mogące skutkować oznakami niezdolności podczas lotu, zostaną uznani za niezdolnych.

6.5.2.14.1 **Zalecenie.** Kandydat, który przeszedł poważną operację chirurgiczną dróg żółciowych lub pęcherzyka żółciowego, bądź przewodu pokarmowego, będzie uznany za niezdolnego do czasu, gdy rzeczoznawca medyczny mający dostęp do szczegółów danej operacji nie uzna, że przebyty zabieg chirurgiczny prawdopodobnie nie będzie powodować niezdolności podczas lotu.

6.5.2.15 Kandydaci z zaburzeniami metabolicznymi, żywieniowymi lub wewnątrzwydzielniczymi, które mogą przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych, będą uznani za niezdolnych.

6.5.2.16 Kandydaci z przypadkami cukrzycy leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych.

Uwaga. Wytyczne dotyczące oceny kandydatów z przypadkami cukrzycy Typu 2 leczonej insuliną zgodnie z postanowieniami 1.2.4.9 są zawarte w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.2.16.1 Kandydaci z przypadkami cukrzycy nie leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych, chyba że cukrzycę będzie można kontrolować samą dietą lub dietą połączoną z lekarstwami przeciwcukrzycowymi

przyjmowanymi doustnie, które zapewniają bezpieczne korzystanie z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wytyczne na temat oceny stanu zdrowia kandydata z cukrzycą zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Dokument 8984).

6.5.2.17 Kandydaci z chorobą krwi i/lub układu limfatycznego zostaną uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.5.2.18 Kandydaci z chorobą nerek lub dróg moczowych będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie uznane, że ich stan prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.5.2.18.1 Badanie moczu stanowić będzie część badania medycznego a stany nietypowe będą odpowiednio badane.

Uwaga. Wytyczne dotyczące sposobów badania moczu i analizy sytuacji nietypowych zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.2.19 Kandydaci cierpiący z powodu dolegliwości wywołanych chorobami lub zabiegami chirurgicznymi dróg moczowych, w szczególności obstrukcji spowodowanej zwężeniem lub uciskiem będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień.

6.5.2.19.1 Kandydaci, którzy poddali się zabiegowi usunięcia nerki zostaną uznani za niezdolnych, chyba że taki stan będzie bardzo dobrze zrekompensowany.

6.5.2.20 Kandydaci z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV), którzy są seropozytywni będą uznani za niezdolnych, chyba że stan kandydata zostanie dokładnie zbadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień.

Uwaga 1. Wczesne zdiagnozowanie i aktywne leczenie wirusa nabytego upośledzenia odporności (HIV) w połączeniu z terapią antyretrowirusową zmniejsza śmiertelność i polepsza rokowania, a zatem zwiększa prawdopodobieństwo wyleczenia choroby.

Uwaga 2. Wytyczne dotyczące badania kandydatów z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV) zostały opublikowane w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.2.21 Kandydatki, które są w ciąży zostaną uznane za niezdolne, chyba że wyniki badań ginekologicznych i ciągły nadzór lekarski wskazują na nieskomplikowaną ciążę niskiego ryzyka.

6.5.2.21.1 **Zalecenie.** *W okresie ciąży należy przedsięwziąć środki ostrożności dla natychmiastowego zwolnienia kontrolera ruchu w przypadku wczesnego rozpoczęcia się porodu lub innych komplikacji.*

6.5.2.21.2 **Zalecenie.** *Dla kandydatek z nieskomplikowaną ciążą niskiego ryzyka, nadzorowaną zgodnie z punktem 6.5.2.21, okres uznania za zdolną powinien być ograniczony od 12 tygodnia do końca 26 tygodnia ciąży.*

6.5.2.22 Bezpośrednio po porodzie lub przerwaniu ciąży, kandydatka nie może być dopuszczona do korzystania z uprawnień licencyjnych dopóki nie przejdzie ponownych badań, zgodnych ze standardami praktyki lekarskiej i nie zostanie uznana za zdolną do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.23 Kandydat nie może mieć nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien oraz innych dolegliwości związanych z układem mięśniowo-szkieletowym, mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu przez kandydata z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Wszelkie poważne następstwa nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien i określone wady anatomiczne będą zazwyczaj wymagać badania sprawności ruchowej, aby określić sprawność fizyczną.

6.5.2.24 Kandydat nie może mieć żadnych anormalności ani chorób uszu mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.5.2.25 Nie powinny występować żadne zaburzenia ani choroby nosa, przedsionka jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z uprawnień licencyjnych.

6.5.2.26 Kandydaci jękający się i z innymi wadami mowy, na tyle poważnymi, że mogą utrudniać komunikowanie się zostaną uznani za niezdolnych.

6.5.3 Wymagania wzrokowe

Badanie lekarskie powinno być oparte na następujących wymaganiach:

6.5.3.1 Funkcjonowanie oczu i ich przydatków powinno być normalne. Nie powinno być żadnych czynnych stanów patologicznych, ostrych i chronicznych ani żadnych następstw zabiegu chirurgicznego bądź urazu oczu lub ich przydatków, zmniejszających właściwe funkcjonowanie wzroku w zakresie, który mógłby przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z licencji i uprawnień.

6.5.3.2. Odległościowa ostrość widzenia, z korekcją lub bez, powinna wynosić 6/9 lub więcej w każdym oku oddzielnie a binokularna ostrość wzroku powinna wynosić 6/6 lub więcej. Nie ma żadnych ograniczeń dla nie korekcyjnej ostrości wzroku. Tam, gdzie standard ostrości wzroku może być uzyskany tylko za pomocą soczewek korygujących, kandydat może być oceniony jako sprawny, pod warunkiem, że:

- a) takie soczewki korygujące noszone są wtedy, gdy korzysta się z licencji i uprawnień posiadanych lub wnioskowanych; oraz
- b) kandydat posiada przy sobie dodatkową parę odpowiednich okularów korygujących, która w każdej chwili może być użyta podczas korzystania z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Uważa się, że kandydat uznany za spełniającego te warunki w dalszym ciągu je spełnia, chyba że istnieją uzasadnione podejrzenia innego postępowania; w takim przypadku wymagany jest wynik badania okulistycznego według uznania Władzy uprawnionej do licencjonowania. Zarówno nieskorygowana, jak i skorygowana ostrość wzroku są normalnie mierzone, jak i zapisywane przy każdym ponownym badaniu. Warunki, które wskazują potrzebę uzyskania wyniku badania okulistycznego obejmują: znaczne pogorszenie się nieskorygowanej ostrości wzroku, każde pogorszenie się skorygowanej ostrości wzroku i przypadki choroby, uszkodzenia lub operacji oczu.

6.5.3.2.1. Kandydat może używać soczewek kontaktowych spełniając te wymagania pod warunkiem, że:

- a) soczewki są jednoogniskowe i niezabarwione;
- b) soczewki są dobrze tolerowane; i
- c) para odpowiednich okularów korygujących może być użyta w każdej chwili podczas korzystania z uprawnień licencyjnych.

Uwaga. Kandydaci, którzy używają soczewek kontaktowych nie muszą mierzyć nieskorygowanej ostrości wzroku podczas każdego kolejnego badania pod warunkiem, że wiadomo o zaleceniu noszenia soczewek kontaktowych.

6.5.3.2.2. Kandydaci z dużą wadą wzroku będą stosować soczewki kontaktowe lub renomowane szkła korekcyjne.

Uwaga. Jeśli używane są okulary, należy stosować soczewki wysokiej jakości w celu zminimalizowania zniekształcenia widzenia obwodowego.

6.5.3.2.3. Od kandydatów, którzy mają nieskorygowaną odległościową ostrość wzroku w którymkolwiek oku, gorszą niż 6/60, należy żądać dostarczenia pełnych wyników badań okulistycznych przed rozpoczęciem badań w celu wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego, a następnie co 5 lat od daty jego pierwszego wydania.

Uwaga 1. Celem wymaganego badania okulistycznego, jest (1) potwierdzenie normalnego poziomu widzenia, i (2) rozpoznanie każdej znaczącej patologii.

Uwaga 2. Wskazówki dotyczące oceny kandydatów z jednoocznymi, zgodnie z postanowieniami punktu 1.2.4.9 opublikowane są w Podręczniku Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

6.5.3.3. Kandydaci, którzy byli poddani operacji mającej wpływ na prawidłowe widzenie, będą uznani za niezdolnych, chyba że ich wzrok nie będzie kolidować z bezpiecznym korzystaniem z ich licencji i uprawnień.

6.5.3.4 Kandydat, podczas noszenia soczewek korygujących, wymaganych przez punkt 6.5.3.2., musi posiadać zdolność czytania mapy N5 lub jej ekwiwalentu z odległości wybranej przez siebie w zakresie od 30 do 50 cm i zdolności czytania mapy N14 lub jej ekwiwalentu z odległości 100 cm. Jeśli wymaganie to jest spełnione tylko przy użyciu korekcji bliskiego widzenia, kandydat może być oceniany jako zdolny pod warunkiem, że ta korekcja bliskiego widzenia, zgodnie z punktem 6.5.3.2, jest dodana do przepisanych okularów korygujących. Jeśli taka korekcja nie jest przepisana, para okularów do bliskiego widzenia powinna być łatwo dostępna podczas korzystania z przywilejów licencji. Jeżeli wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, kandydat musi zademonstrować, że jedna para okularów jest wystarczająca do spełnienia obu wymagań odległości i bliskiego widzenia.

Uwaga 1. N5 i N14 dotyczą rozmiaru użytego kroju pisma. Więcej szczegółów, patrz Podręcznik Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc. 8984).

Uwaga 2. Kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wielogniskowych do odczytania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednie do czytania) może być akceptowana dla pewnych obowiązków kontroli ruchu lotniczego. Należy jednak pamiętać, że korekcja pojedynczego widzenia bliskiego znacząco obniża ostrość widzenia na odległość.

Uwaga 3. Gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach dla zadań związanych z kontrolą ruchu lotniczego, które kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał.

6.5.3.4.1. Jeżeli, zgodnie z tym punktem, wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, druga para okularów bliskiego widzenia powinna być dostępna do natychmiastowego użycia.

6.5.3.5. Od kandydata wymaga się posiadania normalnego pola widzenia.

6.5.3.6. Od kandydata wymaga się posiadania normalnego widzenia obuocznego.

6.5.3.6.1 Nie będą dyskwalifikujące do wykonywania czynności lotniczych zaburzenia widzenia przestrzennego i nieprawidłowa zbieżność oczu w przypadku, gdy spełnione są warunki dla prawidłowego widzenia bliży przy nieprawidłowym osadzeniu oka oraz występują możliwości kompensacji wady ostrości widzenia.

6.5.4 Wymagania słuchowe

6.5.4.1 Kandydat, badany na audiometrze tonalnym, nie powinien mieć, w żadnym uchu traktowanym oddzielnie, utraty słuchu większej niż 35 dB przy żadnej z częstotliwości 500, 1000 lub 2000 Hz lub większej niż 50 dB przy 3000 Hz.

6.5.4.1.1 Każdy kandydat z utratą słuchu większą niż powyżej, może być uznany za zdolnego pod warunkiem, że wykaże normalną sprawność słuchową na tle szumu, który odtwarza lub symuluje typowe

Uwaga 1. Kompozycja częstotliwości szumu jest zdefiniowana tylko do takiego stopnia, aby zakresy częstotliwości 600 do 4800 Hz (zakres częstotliwości mowy) były odpowiednio reprezentowane.

Uwaga 2. W materiałach mówionych dla prowadzonego badania stosuje się zarówno frazy związane z lotnictwem, jak i słowa zrównoważone fonetycznie.

6.5.4.1.2 Alternatywnie można przeprowadzić test w środowisku kontroli ruchu lotniczego, w którym posiadana licencja i ważne uprawnienia kandydata mogą być wykorzystywane.

ZAŁĄCZNIK 1. WYMAGANIA DOTYCZĄCE POZIOMÓW ZNAJOMOŚCI JĘZYKÓW STOSOWANYCH W ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ

(zastosowanie ma Rozdział 1, Sekcja 1.2.9)

1. Ogólne

Uwaga. Wymagania ICAO dotyczące poziomów znajomości języka składają się z opisu wymagań znajdujących się w Sekcji 2 oraz sposobów oceny znajomości języka na poziomie operacyjnym ICAO (Poziom 4) przedstawionych w Dodatku A. Wymagania dotyczące poziomów znajomości języka mają zastosowanie zarówno we frazeologii, jak i w języku potocznym.

Kandydat ubiegający się o licencję lub ją posiadający powinien spełnić wymagania dotyczące poziomu znajomości języka zawarte w Rozdziale 1, Sekcji 1.2.9; kandydat musi zademonstrować, w sposób zadawalający Władzę upoważnioną do licencjonowania, omówione wymagania w Sekcji 2 i mieć znajomość języka na poziomie operacyjnym (Poziom 4) ICAO, jak podano w sposobach oceny znajomości języka w Dodatku A.

2. Opis wymagań

Osoby biegle mówiące muszą:

- a) skutecznie komunikować się w rozmowach telefonicznych/radiotelefonicznych, przy użyciu tylko głosu;
- b) porozumiewać się dokładnie i jednoznacznie we wspólnych, konkretnych i związanych z pracą zagadnieniach;
- c) stosować odpowiednie formy porozumiewania się, aby wymienić przekazy oraz rozpoznawać i rozwiązywać nieporozumienia (np. sprawdzić, potwierdzić lub wyjaśnić informację) w sposób ogólny lub w kontekście pracy, której to dotyczy;
- d) pozytywnie i z odpowiednią łatwością stawiać czoła wyzwaniom lingwistycznym powstałym w wyniku komplikacji lub niespodziewanej sytuacji, która może się zdarzyć w pracy podczas rutynowej sytuacji lub komunikować się w już znany wcześniej sposób; i
- e) używać dialektu lub akcentu, który jest zrozumiały dla środowiska lotniczego.

ZAŁĄCZNIK 2. ZATWIERDZONA ORGANIZACJA SZKOLENIA

(zastosowanie ma Rozdział 1, Sekcja 1.2.8.2)

1. Wydanie zatwierdzenia

- 1.1 Wydanie zatwierdzenia dla organizacji szkolenia i jego ciągła ważność zależy od spełnienia przez tę organizację wymagań zawartych w niniejszym załączniku.
- 1.2 Dokument zatwierdzający będzie zawierać przynajmniej:
 - a) nazwę organizacji i jej adres;
 - b) datę wydania i okres ważności (jeżeli ma to zastosowanie);
 - c) warunki zatwierdzenia.

2. Instrukcja szkolenia i podręcznik procedur

- 2.1 Organizacja szkolenia udostępni, do użytku przez zainteresowany personel, instrukcję szkolenia i podręcznik procedur. Instrukcja i podręcznik mogą być wydane w częściach i muszą zawierać przynajmniej poniższe informacje:
 - a) ogólny opis zakresu szkolenia, do którego organizacja jest upoważniona w warunkach zatwierdzenia;
 - b) zakres oferowanych programów szkolenia, włącznie z wyposażeniem i sprzętem, który ma być używany;
 - c) opis systemu zapewnienia jakości w organizacji, zgodnie z pkt 5;
 - d) opis obiektów organizacji;
 - e) nazwisko, obowiązki i kwalifikacje osoby wyznaczonej jako odpowiedzialnej za spełnienie wymagań dla uzyskania zatwierdzenia, podanych w pkt 7.1;
 - f) nazwisko, obowiązki i kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za planowanie, realizowanie i nadzorowanie szkolenia, jak podano w pkt 7.2;
 - g) opis procedur stosowanych dla określenia i utrzymania kompetencji personelu instruktorskiego, jak podano w pkt 7.3;
 - h) opis stosowanej metody do kompletowania i przechowywania dokumentacji szkoleniowej, jak podano w pkt 8;
 - i) opis, jeżeli ma to zastosowanie, dodatkowych wymagań szkoleniowych, aby spełnić procedury i wymagania operatora;
 - j) jeżeli Umawiające się Państwo upoważniło organizację szkolenia do prowadzenia egzaminów koniecznych dla wydania licencji lub upoważnienia, zgodnie z pkt 10 to instrukcja i podręcznik muszą zawierać także opis sposobu wyboru, roli i obowiązków upoważnionego personelu, jak również odnośnych wymagań ustalonych przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

2.2 Organizacja szkolenia dopilnuje, aby instrukcja szkolenia i podręcznik procedur były w miarę potrzeb zmieniane, tak aby zawarte w nich informacje były aktualne.

2.3 Kopie wszystkich zmian do instrukcji szkolenia i podręcznika procedur będą szybko przekazywane wszystkim innym organizacjom i osobom, którym instrukcja i podręcznik zostały wydane.

3. Programy szkolenia

3.1 Władza upoważniona do licencjonowania może zatwierdzić program szkolenia na licencję pilota turystycznego, pilota zawodowego, na licencję obsługi statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik) lub na uprawnienia do wykonywania lotów wg przyrządów, który zawiera alternatywne sposoby spełnienia wymagań z zakresu doświadczenia ustanowione przez Załącznik 1, pod warunkiem, że zatwierdzona organizacja szkolenia udowodni Władzy upoważnionej do licencjonowania, że szkolenie zapewnia poziom kompetencji przynajmniej równoważny do wymaganego, minimalnego doświadczenia dla personelu, który takiego zatwierzonego szkolenia nie przeszedł.

Uwaga. Kompletny program szkolenia dla uzyskania licencji personelu obsługi statku powietrznego (mechanik/technik/inżynier), zawierający różne poziomy kompetencji, można znaleźć w Procedurach Służb Nawigacji Powietrznej – Szkolenie (Doc. 9868, PANS-TRG).

3.2 Jeżeli Władza upoważniona do licencjonowania zatwierdzi program szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej, zatwierdzona organizacja szkolenia udowodni, że szkolenie zapewnia poziom kompetencji w operacjach w załodze wieloosobowej przynajmniej równy z tym, który muszą uzyskać posiadacze licencji pilota zawodowego, uprawnień do wykonywania lotów wg przyrządów i uprawnień na typ samolotów certyfikowanych do wykonywania operacji z minimalną załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów.

Uwaga. Wytyczne dotyczące, zatwierdzania programów szkolenia można znaleźć w Podręczniku Zatwierdzania Organizacji Szkolenia (Doc. 9841).

4. Zarządzanie bezpieczeństwem

4.1 Umawiające się Państwo będzie wymagało, jako część jego Krajowego Programu bezpieczeństwa, aby zatwierdzona organizacja szkolenia, która jest narażona na ryzyko bezpieczeństwa podczas zapewniania jej usług, wdroży system zarządzania bezpieczeństwem, akceptowalny przez Państwo, który będzie zawierał co najmniej:

- a) identyfikację zagrożenia bezpieczeństwa;
- b) zapewnienie wdrożenia działań zapobiegawczych koniecznych do utrzymania uzgodnionych charakterystyk bezpieczeństwa;
- c) zapewnienie ciągłości monitorowania i regularnej oceny charakterystyk bezpieczeństwa; i
- d) dążenie do ciągłej poprawy charakterystyk całościowych systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Uwaga. Wytyczne definiujące charakterystyki bezpieczeństwa są zawarte w Instrukcji zarządzania bezpieczeństwem (SMM) (Doc. 9859).

4.2 System zarządzania bezpieczeństwem będzie jasno definiował podział odpowiedzialności za bezpieczeństwo w ramach zatwierdzonej organizacji szkolenia, włączając bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczeństwo w części wyższego kierownictwa.

Uwaga 1. Podstawy wdrożenia i utrzymania systemu zarządzania bezpieczeństwem zawarte są w Załączniku 4. Wytyczne dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem zawarte są w Instrukcji zarządzania bezpieczeństwem (SMM) (Doc. 9859).

Uwaga 2. Podstawy wdrożenia i utrzymania krajowego Programu bezpieczeństwa zawarte są w Dodatku C.

5. System zapewnienia jakości

Organizacja szkolenia stworzy, akceptowany przez Władzę upoważnioną do licencjonowania wydającej zatwierdzenia, system zapewnienia jakości, który gwarantuje, że szkolenia i instruktaż spełniają odnośne wymagania.

6. Pomieszczenia

6.1 Pomieszczenia i środowisko pracy muszą być odpowiednie dla realizowanego zadania i akceptowane przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

6.2 Organizacja szkolenia ma lub będzie miała dostęp do niezbędnych informacji, sprzętu, urządzeń szkoleniowych i materiałów, koniecznych do prowadzenia szkoleń, na które posiada zatwierdzenia.

6.3 Urządzenia treningowe, aby zapewnić że są odpowiednie dla wyznaczonych zadań, będą kwalifikowane zgodnie z wymaganiami ustalonymi przez Umawiające się Państwo i ich stosowanie będzie zatwierdzone przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

Uwaga. Podręcznik Kryteria dla Kwalifikowania Symulatorów Lotu (Doc. 9625) zawiera wytyczne z zakresu zatwierdzania symulatorów lotu.

7. Personel

7.1 Organizacja szkolenia wyznaczy osobę odpowiedzialną za spełnienie stosowanych wymagań.

7.2 Organizacja zatrudni niezbędny personel konieczny dla planowania, realizowania i nadzorowania szkolenia, które ma być prowadzone.

7.3 Kompetencje personelu instruktorskiego będą zgodne z procedurami i na poziomie akceptowanym przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

7.4 Organizacja szkolenia dopilnuje, aby cały personel instruktorski otrzymał szkolenie wstępne i odświeżające, odpowiednie do przypisanych zadań i obowiązków. Program szkolenia opracowany przez organizację szkolenia musi uwzględniać szkolenia z zakresu wiedzy i umiejętności w aspekcie czynnika ludzkiego.

Uwaga. Materiał pomocniczy w sprawie tworzenia programów szkolenia na temat możliwości człowieka można znaleźć w Podręczniku szkolenia dotyczącym czynnika ludzkiego (Doc. 9683).

8. Dokumentacja

8.1 Organizacja szkolenia będzie przechowywać szczegółową dokumentację studenta, aby udokumentować spełnienie wszystkich wymagań szkolenia, które uzgodniono z Władzą upoważnioną do licencjonowania.

8.2 Organizacja szkolenia będzie prowadzić system rejestracji kwalifikacji oraz szkoleń personelu instruktorskiego i egzaminacyjnego.

8.3 Dokumentacja wymagana zgodnie z punktem 8.1 będzie przechowywana przez minimum 2 lata od ukończenia szkolenia. Dokumentacja wymagana zgodnie z punktem 8.2 będzie przechowywana przez minimum 2 lata od dnia, w którym instruktor lub egzaminator zaprzestał wykonywania swoich obowiązków dla organizacji szkolenia.

9. Nadzór

Umawiające się Państwa będą utrzymywać skuteczny program nadzoru zatwierdzonej organizacji szkolenia, aby zapewnić ciągłą zgodność z wymaganiami zatwierdzającymi.

10. Ocena i egzaminy

Jeżeli Umawiające się Państwo upoważniło zatwierdzoną organizację szkolenia do prowadzenia egzaminów koniecznych dla wydania licencji lub uprawnienia, będą one prowadzone przez personel wyznaczony przez Władzę upoważnioną do licencjonowania lub przez organizację szkolenia, zgodnie z kryteriami zatwierdzonym przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

ZAŁĄCZNIK 3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYDANIA LICENCJI PILOTA W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ – SAMOŁOT

(zastosowanie ma Rozdział 2, Sekcja 2.5)

1. Szkolenie

1.1 W celu spełnienia wymagań na licencję pilota w załodze wieloosobowej dla danej kategorii statku powietrznego, kandydat musi ukończyć zatwierdzone szkolenie. Szkolenie oparte będzie na posiadanych umiejętnościach i prowadzone w środowisku operacyjnym dla załogi wieloosobowej.

1.2 Podczas szkolenia kandydat musi zdobyć wymaganą wiedzę, umiejętności i postawę, co stanowi podstawowe warunki do wykonywania czynności drugiego pilota w samolocie transportowym z silnikami turbinowymi, certyfikowanym do operacji z załogą składającą się z minimum dwóch pilotów.

2. Ocena poziomu

Kandydat ubiegający się o licencję pilota w załodze wieloosobowej dla kategorii samolotu, musi w sposób zadawalający zademonstrować umiejętności we wszystkich dziewięciu jednostkach kompetencji podanych w punkcie 3, na poziomie zaawansowanym, jak zdefiniowano w Dodatku B.

Uwaga. Schemat szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej na kategorię samolotu, włącznie z różnymi poziomami umiejętności, można znaleźć w Procedurach Służb Nawigacji Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868).

3. Jednostki kompetencji

Dziewięć jednostek kompetencji, w których kandydat musi udowodnić zgodność z Rozdziałem 2, 2.5.1.3, i umieć:

- 1) stosować zasady zarządzania ryzykiem i błędem (TEM);
- 2) wykonać naziemne operacje samolotem;
- 3) wykonać start;
- 4) wykonać wznoszenie;
- 5) wykonać przelot;
- 6) wykonać schodzenie;
- 7) wykonać podejście;
- 8) wykonać lądowanie;
- 9) wykonać operacje po lądowaniu i po locie.

Uwaga 1. Jednostki kompetencji podzielone są na swoje części składowe, dla których określono szczególne kryteria wykonania. Jednostki kompetencji i kryteria wykonania tych funkcji można znaleźć w Procedurach Służb Nawigacji Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868).

Uwaga 2. Stosowanie zasad zarządzania ryzykiem i błędem jest szczególną jednostką kompetencji, która dla celów szkolenia i egzaminowania musi być połączona z każdą pozostałą jednostką kompetencji.

4. Lot symulowany

Uwaga. Podręcznik Kryteria dla Kwalifikowania Urządzenia Treningowego symulującego lot (Doc. 9625), Tom I – Samoloty, zawiera wytyczne dla kwalifikowania urządzeń treningowych symulujących lot i wykorzystywanych w programach szkolenia. Podręcznik, w oparciu o prowadzone specyficzne szkolenia, definiuje siedem przykładów urządzeń treningowych symulujących lot, wraz z czterema przykładami czteroetapowego szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej, opisanego w Dodatku B do Załącznika 1. Zastosowany w Doc. 9625 system numerowania jest inny niż użyty w 4.2.

4.1 Urządzenie treningowe symulujące lot, używane w celu zdobycia doświadczenia podanego w Rozdziale 2, 2.5.3.3., musi być zatwierdzone przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

4.2 Urządzenia treningowe symulujące loty zostały podzielone na poniższe kategorie:

- a) *Typ I.* Urządzenie do szkolenia E i elementów zadań, zatwierdzone przez Władzę upoważnioną do licencjonowania, które posiada następujące cechy:

- zawiera wyposażenie wykraczające poza normalne, związane z komputerami pulpitu, takie jak czynna replika pulpitu sterowania przepustnicą, boczny drążek sterowy lub klawiatura FMS; i
- angażuje czynność psychomotoryczną z odpowiednim zastosowaniem siły i pomiarem czasu reakcji.

- b) *Typ II.* Urządzenie treningowe symulujące lot, które reprezentuje rodzajowy samolot wielosilnikowy napędzany silnikami turbinowymi.

Uwaga. To wymaganie można spełnić na urządzeniu treningowym symulującym lot, wyposażonym w system z widocznością w warunkach dziennych i/lub przynajmniej spełniającym specyfikacje równoważne dla FAA FTD Poziom 5, lub JAA FNPT II, MCC.

- c) *Typ III.* Urządzenie treningowe symulujące lot, które reprezentuje samolot wielosilnikowy napędzany silnikami turbinowymi, certyfikowany dla załogi składającej się z dwóch pilotów, z rozszerzonym systemem widoczności w warunkach dziennych i wyposażonego w autopilota.

Uwaga. To wymaganie można spełnić na urządzeniu treningowym symulującym lot, wyposażonym w system z widocznością w warunkach dziennych i/lub przynajmniej spełniającym specyfikacje równoważne dla symulatora Poziomu B, jak zdefiniowano w JAR STD 1A, zgodnie ze zmianami; i FAA AC 120-40B, zgodnie ze zmianami, włącznie z alternatywnymi Sposobami Spełnienia (AMOC), zgodnie z zezwoleniem w AC 120-40B, lub JAA FNPT II, MCC. (Można używać niektóre, już wcześniej ocenione pełne symulatory lotów Poziomu A, które zostały zatwierdzone do szkolenia i egzaminowania wymaganych manewrów)

- d) *Typ IV.* Symulatory lotów całkowicie równoważne z Poziomem D lub Poziomem C, z rozszerzonym systemem widoczności w warunkach dziennych.

Uwaga. To wymaganie można spełnić na urządzeniu treningowym symulującym lot, spełniającym minimalne specyfikacje równoważne do symulatora Poziomu C i D, jak zdefiniowano w JAR STD 1A, zgodnie ze zmianami; i FAA AC 120-40B, zgodnie ze zmianami, włącznie z alternatywnymi Sposobami Spełnienia (AMOC), zgodnie z zezwoleniem w AC 120-40B.

ZAŁĄCZNIK 4. PODSTAWY SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (SMS)

(zastosowanie ma Rozdział 1, Sekcja 1.2.8.2)

Niniejszy załącznik określa podstawy wdrożenia i utrzymania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przez zatwierdzoną organizację szkolenia. SMS stanowi element systemu zarządzania służący organizacji do zarządzania bezpieczeństwem. Zawiera on cztery komponenty i dwanaście elementów stanowiące minimalne wymagania dla wdrożenia SMS. Wdrożenie systemu będzie odpowiednie do wielkości i złożoności świadczonych usług. Załącznik ten zawiera także krótki opis każdego elementu systemu.

1. Polityka bezpieczeństwa i cele

- 1.1 Zaangażowanie i odpowiedzialność kierownictwa
- 1.2 Odpowiedzialność za bezpieczeństwo
- 1.3 Wyznaczenie kluczowego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo
- 1.4 Koordynowania planów reagowania w sytuacji zagrożenia
- 1.5 Dokumentacja SMS

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

- 2.1 Identyfikacja zagrożeń
- 2.2 Ocena ryzyka i jego łagodzenie

3. Zapewnienie bezpieczeństwa

- 3.1 Monitorowanie i mierzenie poziomu bezpieczeństwa
- 3.2 Zarządzanie zmianami
- 3.3 Ciągłe usprawnianie SMS

4. Promowanie bezpieczeństwa

- 4.1 Szkolenia i nauczanie
- 4.2 Informowanie o bezpieczeństwie.

1. Polityka bezpieczeństwa i cele

1.1 Zaangażowanie i odpowiedzialność kierownictwa

Zgodnie z wymaganiami krajowymi i międzynarodowymi zatwierdzona organizacja szkolenia zdefiniuje wewnętrzną politykę organizacji w odniesieniu do bezpieczeństwa, która to zostanie podpisana przez Dyrektora Odpowiedzialnego organizacji. Polityka bezpieczeństwa będzie odzwierciedlać poziom zaangażowania organizacji w bezpieczeństwo; zawierać będzie jednoznaczne oświadczenie o zapewnieniu odpowiednich środków pozwalających na wdrożenie polityki bezpieczeństwa; i zostanie opublikowana, z widocznym zatwierdzającym podpisem, w organizacji. Polityka bezpieczeństwa zawierać będzie procedury składania meldunków o bezpieczeństwie; będzie jednoznacznie wskazywać jakie rodzaje zachowań operacyjnych są niedopuszczalne;

i omawiać będzie sytuacje, w których nie będą podejmowane czynności dyscyplinarne. Polityka bezpieczeństwa będzie okresowo analizowana celem sprawdzenia czy jest odpowiednia i związana z organizacją.

1.2 Odpowiedzialność za bezpieczeństwo

Zatwierdzona organizacja szkolenia wskaże Dyrektora Odpowiedzialnego, który, niezależnie od innych funkcji, będzie całkowicie zobowiązany i odpowiedzialny, w imieniu zatwierdzonej organizacji, za wdrożenie i utrzymanie SMS. Zatwierdzona organizacja szkolenia zidentyfikuje (określi) również odpowiedzialność za poziom bezpieczeństwa SMS wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od pełnionych przez nich funkcji, oraz pracowników. Obowiązki, odpowiedzialność za bezpieczeństwo i posiadana władza będzie udokumentowana, a pracownicy zostaną o tym poinformowani. Informacja zawierać będzie również definicje poziomów zarządzania oraz upoważnień do podejmowania decyzji w odniesieniu do tolerowania ryzyka bezpieczeństwa.

1.3 Wyznaczenie kluczowego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo

Zatwierdzona organizacja szkolenia wyznaczy dyrektora ds. bezpieczeństwa, który będzie osobą odpowiedzialną i łącznikiem ds. wdrożenia i utrzymania skutecznego SMS.

1.4 Koordynowanie planów reagowania w sytuacji zagrożenia

Zatwierdzona organizacja szkolenia dopilnuje, aby plan reagowania w sytuacji zagrożenia, zapewniający spokojne i skuteczne przejście z operacji normalnych do awaryjnych i z powrotem, był odpowiednio skoordynowany z planami reagowania w sytuacjach zagrożenia tych organizacji, z którymi musi współpracować podczas realizacji swoich usług.

1.5 Dokumentacja SMS

Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje plan wdrożenia SMS, podpisany przez przedstawiciela kierownictwa, który definiuje podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem w sposób gwarantujący realizację założeń bezpieczeństwa organizacji. Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie przechowywać dokumentację SMS zawierającą opis polityki i celów bezpieczeństwa, wymagań SMS, jego procesy i procedury, odpowiedzialności, obowiązki i władzę za procesy i procedury oraz wyniki końcowe SMS. Również, jako część dokumentacji SMS, zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie utrzymywać podręczniki systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMSM), umożliwiające zapoznanie pracowników organizacji z polityką zarządzania bezpieczeństwem.

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

2.1 Identyfikacja zagrożeń

Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie utrzymywać formalny proces pozwalający na identyfikację zagrożeń podczas operacji. Identyfikacja zagrożeń będzie oparta na kombinacji reaktywnych, proaktywnych i przewidujących metod zbierania danych dotyczących bezpieczeństwa.

2.2 Ocena ryzyka i jego łagodzenie

Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie utrzymywać formalny proces zapewniający prowadzenia analiz, ocen i kontroli ryzyk bezpieczeństwa w operacjach szkolenia.

3. Zapewnienie bezpieczeństwa

3.1 Monitorowanie i mierzenie poziomu bezpieczeństwa

Zatwierdzona organizacja szkolenia przygotuje i będzie utrzymywać środki pozwalające na weryfikowanie poziomu bezpieczeństwa w organizacji i uznawanie skuteczności zabezpieczeń od ryzyka bezpieczeństwa. Poziom bezpieczeństwa w organizacji będzie zweryfikowany w odniesieniu do wskaźników poziomu bezpieczeństwa i założonego poziomu bezpieczeństwa SMS.

3.2 Zarządzanie zmianami

Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie utrzymywać formalny proces pozwalający na identyfikację zmian w organizacji mogących mieć wpływ na ustalone procesy i usługi; i który, przed wdrożeniem zmian wymaga dokonania opisu uzgodnień zapewniających utrzymanie poziomu bezpieczeństwa; oraz pozwalający na eliminowanie lub modyfikowanie zabezpieczeń od ryzyka bezpieczeństwa, które nie są już potrzebne lub skuteczne ze względu na zmiany w środowisku operacyjnym.

3.3 Ciągłe usprawnianie SMS

Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie utrzymywać formalny proces pozwalający na identyfikację przyczyn obniżenia poziomu bezpieczeństwa SMS, określenie skutków funkcjonującego poniżej standardu SMS na operacje oraz ich eliminowanie i łagodzenie.

4. Promowanie bezpieczeństwa

4.1 Szkolenia i nauczanie

Zatwierdzona organizacja szkolenia opracuje i będzie utrzymywać program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, który zapewni, że personel jest wyszkolony i posiada kompetencje do wykonywania obowiązków związanych z SMS. Zakres szkolenia będzie odpowiedni do zakresu zaangażowania w SMS danej osoby.

4.2 Informowanie o bezpieczeństwie

Zatwierdzona organizacja szkolenia stworzy i będzie utrzymywać formalne kanały przekazywania informacji o bezpieczeństwie, zapewniające posiadanie przez cały personel świadomości funkcjonowania SMS, przekazywania krytycznej informacji dotyczącej bezpieczeństwa oraz wyjaśniającej dlaczego podejmowane są konkretne działania związane z bezpieczeństwem i czemu wprowadzane są lub zmieniane procedury bezpieczeństwa.

DODATEK A
SKALA OCENY BIEGŁOŚCI ZNAJOMOŚCI JĘZYKA wg ICAO
1.1 Poziomy: biegły, rozszerzony i operacyjny

<i>POZIOM</i>	<i>AKCENT</i>	<i>STRUKTURA</i>	<i>SŁOWNICTWO</i>	<i>BIEGŁOŚĆ</i>	<i>ZROZUMIENIE</i>	<i>KONWERSACJA</i>
	<i>Zakłada posiadanie dialektu i/lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego</i>	<i>Odpowiednie struktury gramatyczne i formy zdań określone funkcjami językowymi, odpowiednimi dla zadania</i>				
Biegły 6	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek wyczuwalny wpływ pierwszego języka lub regionalnego akcentu, prawie nigdy nie utrudnia rozumienia..	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w dużej różnorodności znanych i nieznanach zagadnień. Słownictwo idiomatyczne, z niuansami i łatwe do odbioru.	Umie mówić długo bez kłopotu i z naturalną biegłością. Różnicuje potok mowy dla uzyskania efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia szczegółu. Stosuje spontanicznie odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Rozumienie zawsze dokładne, prawie we wszystkich kontekstach, i obejmuje rozumienie lingwistycznych i kulturowych subtelności.	Łatwe reagowanie w prawie wszystkich sytuacjach. Wychwytuje ustne i inne sygnały i prawidłowo na nie reaguje.
Rozszerzony 5	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, rzadko utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne. Podejmowane są próby konstruowania złożonych struktur, ale z błędami, które czasami utrudniają zrozumienie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze. Czasami stosowane słownictwo idiomatyczne.	Umie mówić długo bez kłopotu i ze względu na biegłością, ale nie różnicuje potoku mowy dla uzyskania efektów stylistycznych. Stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. I prawie zawsze dokładne, jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej. Rozumie duży wachlarz mowy (dialekt i/lub akcent) lub nagrania.	Reakcje są natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Prawidłowy kontakt z rozmówcą/słuchaczem.
Operacyjny 4	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, ale tylko czasami utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są pomysłowo stosowane. Mogą wystąpić błędy, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych, ale rzadko utrudniają zrozumienie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych.	Długie wypowiedzi w odpowiednim tempie. Czasami traci biegłość przy przechodzeniu z form wyuczonych do spontanicznych reakcji, ale nie ma to wpływu na skuteczne komunikowanie się. W stopniu ograniczonym stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki. Wypełniacze nie odwracają uwagi.	Prawie dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą, gdy użyty jest akcent lub odmiana zrozumiała dla międzynarodowych użytkowników. Jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej, wolniejsze rozumienie lub konieczność wyjaśnienia strategii.	Reakcje są zazwyczaj natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Inicjuje i utrzymuje wymianę, nawet w niespodziewanych sytuacjach. Reaguje prawidłowo na widoczne nieporozumienia poprzez sprawdzenie, potwierdzenie lub wyjaśnienie.
<i>Poziomy 1, 2 i 3 na kolejnej stronie.</i>						

1.2 Poziomy: komunikatywny, podstawowy i wstępny

<i>POZIOM</i>	<i>AKCENT</i>	<i>STRUKTURA</i>	<i>SŁOWNICTWO</i>	<i>BIEGŁOŚĆ</i>	<i>ZROZUMIENIE</i>	<i>KONWERSACJA</i>
Komunikatywny 3	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z wyraźnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i często utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań nie zawsze prawidłowe w przewidywalnych sytuacjach. Błędy często przeszkadzają w rozumieniu.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą, ale zakres jest ograniczony, a dobór słów często nieodpowiedni. Nie umie stosować innych słów, gdy brakuje wyrazów.	Długie wypowiedzi, ale stosowane frazy i przerwy często nieodpowiednie. Wahania i wolne rozumienie języka może uniemożliwić skuteczną komunikację. Wypelniacze często odwracają uwagę.	Rozumienie jest często dokładne w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą. Może nie zrozumieć komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej.	Reakcje są czasami natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Może w miarę łatwo zainicjować i utrzymać konwersację w znanych zagadnieniach i w przewidywalnych sytuacjach. Zazwyczaj niedostateczne w sytuacjach nieprzewidywanych.
Podstawowy 2	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z mocnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i zazwyczaj utrudnia rozumienie.	Wykazuje ograniczoną znajomość tylko kilku prostych zapamiętanych struktur gramatycznych i układów zdań.	Ograniczone słownictwo składające się tylko z pojedynczych słów i zapamiętanych fraz.	Wypowiada krótkie, pojedyncze zapamiętane wyrażenia z częstymi przerwami i stosuje odwracające uwagę wypełniacze, aby znaleźć wyrażenie lub wypowiedzieć mniej znane słowo.	Rozumienie jest ograniczone do pojedynczych, zapamiętanych fraz, jeżeli są ostrożnie i wolno wypowiedziane.	Czas reakcji jest długi i często nieadekwatny. Rozmowa ograniczona do wymiany prostych rutynowych wypowiedzi.
Wstępny 1	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.

I7/I1/I11

ATT-A-2

ZAŁĄCZNIK I

Uwaga. Poziom operacyjny (Poziom 4) jest minimalnym poziomem znajomości języka dla łączności radiotelefonicznej. Poziomy 1 do 3 opisują wstępny, podstawowy i komunikatywny poziom biegłości, i odpowiednio, wszystkie opisują poziom biegłości poniżej wymagań ICAO dla biegłej znajomości języka. Poziomy 5 i 6 opisują poziom rozszerzony i biegły, czyli poziom znacznie bardziej zaawansowany niż minimalny wymagany standard. Jednak w całości, skala ocen ma służyć jako kryterium w szkoleniu i egzaminowaniu oraz jako pomoc dla kandydatów w uzyskaniu wymaganego przez ICAO Poziomu operacyjnego (Poziom 4).

DODATEK B.

LICENCJA PILOTA W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ – SAMOLOT – POZIOMY UMIEJĘTNOŚCI

1. Podstawowe umiejętności lotnicze

Poziom umiejętności, na którym kandydat spełnił wszystkie wymagania dla licencji pilota turystycznego, wymienione w Rozdziale 2, 2.3, włącznie z wymogiem lotów nocnych, i dodatkowo ukończenie, łagodnie i z dokładnością, wszystkich procedur i manewrów związanych z zakłóconym szkoleniem i lotem wyłącznie wg wskazań przyrządów. Od początku całe szkolenie prowadzone jest w zintegrowanej załodze wieloosobowej, w oparciu o umiejętności i w środowisku zarządzania ryzykiem i błędem (TEM). Wstępne szkolenie i instruktaż są na wysokim poziomie, gdyż od początku wpajane są podstawowe umiejętności. Ocena na tym etapie potwierdza panowanie nad samolotem w każdym momencie w sposób zapewniający pomyślne ukończenie procedury lub manewru.

2. Poziom 1 (Podstawowy)

Poziom umiejętności, który potwierdza, że panowanie nad samolotem lub sytuacją w każdym momencie nie zapewnia pomyślnego ukończenie procedury lub manewru i należy podjąć działania naprawcze. Wykonywane czynności w rodzajowym kokpicie nie zawsze spełniają standardy z zakresu wiedzy, umiejętności operacyjnych i podstawowych umiejętności wymaganego poziomu. Konieczne jest ciągłe szkolenie, aby sprostać akceptowanym, wstępnym standardom operacyjnym. Należy opracować szczegółowe plany dla poprawienia osiągnięć i własnego rozwoju, które zostaną uzgodnione i zapisane. Kandydaci na bieżąco będą oceniani czy mogą przejść do kolejnego szkolenia a także będą oceniani w każdej kolejnej fazie szkolenia.

3. Poziom 2 (Pośredni)

Poziom umiejętności, który potwierdza, że panowanie nad samolotem lub sytuacją w każdym momencie zapewnia pomyślne ukończenie procedury lub manewru. Szkolenie na Poziomie 2 przeprowadzone będzie wg zasad wykonywania lotów wg wskazań przyrządów, ale nie musi odnosić się do konkretnego typu samolotu. Po ukończeniu szkolenia na Poziomie 2 kandydat powinien posiadać poziom wiedzy i umiejętności operacyjnych, które są odpowiednie dla środowiska i uzyskać podstawowy standard podstawowych umiejętności. Może okazać się koniecznym opracowanie szkolenia dodatkowego dla utrzymania lub usprawnienia umiejętności pilotażu statku powietrznego, zachowań jako dowódca lub zarządzania zespołem. Głównym założeniem jest usprawnienie i rozwój aby uzyskać wymagany standard. Każda podstawowa umiejętność oceniona jako nie zadawalająca musi być poparta materiałem dowodowym i planem naprawczym.

4. Poziom 3 (Zaawansowany)

Poziom umiejętności konieczny dla wykonywania czynności i działań jako drugi pilot w samolocie napędzanym silnikami turbinowymi, certyfikowanym do operacji z minimalną załogą, składającą się z dwóch pilotów, w lotach w warunkach z widocznością i wg wskazań przyrządów. Ocena potwierdza, że panowanie nad samolotem lub sytuacją w każdym momencie zapewnia pomyślne ukończenie procedury lub manewru. Kandydat zawsze będzie demonstrował posiadanie wiedzy, umiejętności oraz będzie się zachowywał zgodnie z wymaganiami dla bezpiecznej operacji odnośnego typu samolotu, jak podano w kryteriach wykonania.

Uwaga. Wytyczne dla opracowania kryteriów wykonania można znaleźć w Procedurach Służb Nawigacji Powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc. 9868).

DODATEK C. PODSTAWY KRAJOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA (SSP)

Niniejszy załącznik określa założenia dla wdrożenia i utrzymania Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) przez Umawiające się Państwo. Krajowy program bezpieczeństwa jest systemem zarządzania do zarządzania bezpieczeństwem przez Umawiające się Państwo. Zawiera on cztery komponenty i jednaście elementów, wymienionych poniżej. Wdrożenie Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) będzie odpowiednie do wielkości i złożoności systemu lotniczego Umawiającego się Państwa. Krajowy program bezpieczeństwa (SSP) wprowadzony w niniejszym załączniku oraz system zarządzania bezpieczeństwem, opisany w załączniku 4, muszą być postrzegane jako dopełniające się, jednak różne, systemy. Załącznik ten zawiera także krótki opis każdego elementu SSP.

1. Polityka bezpieczeństwa i cele Umawiającego się Państwa

- 1.1 Schemat ustawodawstwa bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa
- 1.2 Odpowiedzialność za siebie i za innych w ramach bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa
- 1.3 Badanie przyczyn wypadków i zdarzeń
- 1.4 Polityka wprowadzenia w życie

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa

- 2.1 Wymagania bezpieczeństwa co do systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dostawcy usług
- 2.2 Uzgodnienie co do charakterystyk bezpieczeństwa dostawcy usług

3. Zapewnienie bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa

- 3.1 Nadzorowanie bezpieczeństwa
- 3.2 Gromadzenie, analiza i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa
- 3.3 Narzucone przez bezpieczeństwo cele nadzorowania obszarów zwiększonego znaczenia lub potrzeb

4. Promowanie bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa

- 4.1 Wewnętrzne szkolenie, komunikowanie się i rozpowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa
- 4.2 Zewnętrzne szkolenie, komunikowanie się i rozpowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Uwaga. W kontekście niniejszego Załącznika pojęcie „dostawca usług” dotyczy wszelkiej organizacji dostarczającej usługi lotnicze. Pojęcie to obejmuje zatwierdzone organizacje szkolenia, które są narażone na ryzyko bezpieczeństwa podczas świadczenia ich usług, użytkowników statków powietrznych, zatwierdzone organizacje obsługowe, organizacje odpowiedzialne za projektowanie typu i/lub produkcję statków powietrznych, dostawców usług kontroli ruchu powietrznego i certyfikowane porty lotnicze, jak ma to zastosowanie.

1. Polityka bezpieczeństwa i cele Umawiającego się Państwa

1.1 Schemat ustawodawstwa bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa

Umawiające się Państwo opublikowało schemat ustawodawstwa Krajowego programu bezpieczeństwa i specyficzne przepisy, które definiują, jak Umawiające się Państwo będzie zarządzać bezpieczeństwem w Umawiającym się Państwie.

ZALĄCZNIK 1 – Licencjonowanie Personelu

Dodatek C

Obejmuje to udział organizacji lotniczych Umawiającego się Państwa w poszczególnych działaniach związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w Umawiającym się Państwie i ustanowieniu roli, odpowiedzialności i powiązań takich organizacji. Schemat ustawodawstwa państwowego i specyficzne przepisy są okresowo przeglądane w celu zapewnienia, że pozostają one stosowne i właściwe dla Umawiającego się Państwa.

1.2 Odpowiedzialność za siebie i za innych w ramach bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa

Umawiające się Państwo zidentyfikowało, zdefiniowało i udokumentowało wymagania i odpowiedzialności za siebie i za innych odnośnie ustanowienia i utrzymania Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP). Obejmuje to zalecenia co do planowania, organizowania, opracowania, utrzymania, kierowania i ciągłego polepszania Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) w sposób, który spełnia cele bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa. Obejmuje to także jasne oświadczenie o zapewnieniu środków koniecznych do wdrożenia Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP).

1.3 Badanie przyczyn wypadków i zdarzeń

Umawiające się Państwo ustanowiło niezależny proces badania przyczyn wypadków i zdarzeń, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i zdarzeniom, a nie określanie winy czy odpowiedzialności prawnej. Takie badania stanowią pomoc w zarządzaniu bezpieczeństwem Umawiającego się Państwa. Podczas działania krajowego Programu bezpieczeństwa (SSP), Umawiające się Państwo utrzymuje niezależność organizacji badającej przyczyny wypadków i zdarzeń od innych organizacji lotniczych Umawiającego się Państwa.

1.4 Polityka wprowadzenia w życie

Umawiające się Państwo opublikowało politykę wprowadzenia w życie, która ustala warunki i okoliczności, w jakich dostawcy usług mogą zajmować się i rozwiązywać przypadki pociągające za sobą pewne odstępstwa od bezpieczeństwa, wewnątrz, w ramach kontekstu systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dostawcy usług i w celu zaspokojenia odpowiednich władz Umawiającego się Państwa. Polityka wprowadzenia w życie ustala także warunki i okoliczności, w jakich można zajmować się odstępstwami od bezpieczeństwa przy pomocy ustalonych procedur wprowadzenia w życie.

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa Umawiającego się Państwa

2.1 Wymagania bezpieczeństwa co do systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dostawcy usług

Umawiające się Państwo ustanowiło sposoby kierowania, które regulują, jak dostawcy usług identyfikują zagrożenia i zarządzają ryzykiem bezpieczeństwa. Obejmuje to wymagania, przepisy dotyczące użytkowania i politykę wdrożenia do systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dostawcy usług. Wymagania, przepisy dotyczące użytkowania i polityka wdrożenia są okresowo przeglądane w celu zapewnienia, że pozostają one stosowne i właściwe dla dostawców usług.

2.2 Uzgodnienie co do charakterystyk bezpieczeństwa dostawcy usług

Umawiające się Państwo uzgodniło z poszczególnymi dostawcami usług charakterystyki bezpieczeństwa ich systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Uzgodnione charakterystyki bezpieczeństwa systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) poszczególnych dostawców usług są okresowo przeglądane w celu zapewnienia, że pozostają one stosowne i właściwe dla dostawców usług.

3. Zapewnienie bezpieczeństwa przez Państwa

3.1 Nadzorowanie bezpieczeństwa

Umawiające się Państwo ustanowiło mechanizm zapewniający skuteczne monitorowanie ośmiu krytycznych elementów funkcji nadzorowania bezpieczeństwa. Umawiające się Państwo ustanowiło także mechanizm zapewniający, że identyfikacja zagrożeń i zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez dostawców usług są zgodne z ustalonymi sposobami kierowania przepisami (wymagania, przepisy dotyczące użytkowania i polityka wdrożenia). Mechanizmy te obejmują sprawdzenia, audyty i przeglądy w celu zapewnienia, że sposoby kierowania przepisami dotyczącymi ryzyka bezpieczeństwa są odpowiednio zintegrowane z systemem zarządzania bezpieczeństwem (SMS) dostawcy usług, że są one realizowane, jak to zaprojektowano i że sposoby kierowania przepisami mają zamierzony wpływ na ryzyko bezpieczeństwa.

3.2 Gromadzenie, analiza i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa

Umawiające się Państwo ustanowiło mechanizm zapewniający zdobycie i przechowywanie danych dotyczących zagrożeń i ryzyka bezpieczeństwa, zarówno na poziomie indywidualnym, jak i zagregowanym na poziomie Umawiającego się Państwa. Umawiające się Państwo ustanowiło także mechanizm opracowania informacji ze zgromadzonych danych i aktywnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa z dostawcami usług i / lub innymi Umawiającymi się Państwami, jak ma to zastosowanie.

3.3 Narzucone przez bezpieczeństwo cele nadzorowania obszarów zwiększonego znaczenia lub potrzeb

Umawiające się Państwo ustanowiło procedury dające priorytet sprawdzeniom, audytom i przeglądom względem tych obszarów zwiększonego znaczenia lub potrzeb, jak jest to zidentyfikowane przez analizę danych dotyczących ryzyka, ich konsekwencji podczas użytkowania i ocenionego ryzyka bezpieczeństwa.

4. Promowanie bezpieczeństwa przez Państwa

4.1 Wewnętrzne szkolenie, komunikowanie się i rozpowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Umawiające się Państwo zapewniło szkolenie i popiera świadomość i dwustronne komunikowanie się przy pomocy informacji dotyczących bezpieczeństwa w celu poparcia, w ramach organizacji lotniczych Umawiającego się Państwa, opracowania kultury organizacyjnej, która popiera skuteczny i sprawny krajowy Program bezpieczeństwa (SSP).

4.2 Zewnętrzne szkolenie, komunikowanie się i rozpowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Umawiające się Państwo zapewniło szkolenie i promuje świadomość i dwustronne komunikowanie się przy pomocy informacji dotyczących bezpieczeństwa w celu poparcia, pomiędzy dostawcami usług, opracowania kultury organizacyjnej, która popiera skuteczny i sprawny system zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

- KONIEC -