

Notyfikacja Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie zastosowania niektórych planowanych odroczeń wynikających z rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1)

Zgodnie z art. 12 ust. 7 rozporządzenia nr 1178/2011 Rzeczpospolita Polska pragnie zgłosić Komisji Europejskiej zamiar wykorzystania na terytorium RP niżej wymienionych odstępstw przewidzianych w art. 12 ust. 1-6 ww. rozporządzenia, jednocześnie załączając do niniejszej notyfikacji szczegółowy Plan Implementacji nowych wymagań.

Niniejsza notyfikacja oraz szczegółowy Plan Implementacji zostały przygotowane kompleksowo, z równoczesnym uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem zmieniającym rozporządzenie nr 1178/2011¹⁾.

Konieczność zastosowania wymienionych w notyfikacji odroczeń spowodowana jest potrzebą zapewnienia odpowiedniego czasu na dostosowanie się zarówno wszelkich zewnętrznych podmiotów w postaci m.in. organizacji szkolenia lotniczego oraz członków i kandydatów na członków personelu lotniczego, jak i nadzoru krajowego, do nowych lub zmienionych wymagań w zakresie szkolenia (certyfikacji), badań lotniczo-lekarskich i medycyny lotniczej, licencjonowania personelu lotniczego, jak również w zakresie badań certyfikacyjnych Szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu (FSTD).

Plan Implementacji zastosowanych odroczeń wobec nowych wymagań w Polsce oraz lista przyjętych przez krajowy nadzór odroczeń wynika wprost ze specyfiki polskiego systemu szkolenia i licencjonowania pilotów. System ten, charakteryzują następujące, najważniejsze właściwości:

1. W Polsce zaimplementowano wymagania JAR-FCL 1, 2 i 3 z ostatnimi ich zmianami, zaś polskie licencje JAR-owskie uznawane są przez wszystkie obce państwa;
2. Wszystkie wydawane w Polsce licencje pilotów samolotowych i śmigłowcowych są licencjami JAR-owskimi (w polskim Rejestrze Personelu Lotniczego od dnia 1 sierpnia 2010 r. nie występują ważne licencje krajowe pilotów samolotowych i śmigłowcowych zgodne ze standardami ICAO, a jedynie licencje zgodne z wymaganiami JAR-FCL);

1) Ze względu na fakt, iż publikacja rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1178/2011 w Dzienniku Urzędowym UE spodziewana jest najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2012 r., w zakresie kwestii odnoszących się do Załączników V-VII ww. rozporządzenia, krajowy nadzór lotniczy w Polsce posiłkował się brzmieniem i numeracją przepisów zawartych w najaktualniejszym dostępnym projekcie rozporządzenia zmieniającego.

3. Na terytorium RP brak jest ośrodków szkolących w zakresie do licencji PPL, CPL oraz ATPL i IR innych niż JAR-owskie;
4. W Polsce nie występowały w przeszłości i nie występują obecnie JAR-owskie organizacje **rejestrowane** – ze względu na przepisy krajowego ustawodawstwa organizacje szkolące do licencji PPL, były organizacjami podlegającymi procesowi certyfikacji, analogicznie, jak w przypadku organizacji szkolących do licencji CPL, ATPL czy też uprawnienia IR;
5. Polski nadzór lotniczy nie certyfikował w przeszłości, ani nie prowadzi obecnie nadzoru nad ośrodkami szkolenia lotniczego oraz operatorami FSTD usytuowanymi poza granicami RP.

I. Odstępstwa

1. Ogólne odroczenie stosowania wymagań zawartych w załącznikach od I do VII do rozporządzenia 1178/2011 (tzw. horizontal opt-out) w celu zapewnienia niezbędnego czasu Urzędowi na przygotowanie się do obsługi administracyjnej wydawania licencji i certyfikacji ośrodków, według nowych zasad

Zgodnie z art. 12 ust. 1 lit. b) oraz art. 2 ust. 2 lit. a) rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1178/2011, Załączniki I-VII nie będą w Polsce stosowane do dnia 8 kwietnia 2013 r., z wyjątkiem:

1. przepisu FCL.020 Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011, dotyczącego wykonywania lotów samodzielnych przez uczniów-pilotów, którego wymagania będą stosowane w Polsce od dnia 8 kwietnia 2012 r. oraz
2. przepisów Załącznika IV (Part-MED) do rozporządzenia nr 1178/2011, którego wymagania będą stosowane w Polsce od dnia 19 marca 2013 r.

Powód: Umożliwienie kompetentnej Władzy Lotniczej w Polsce (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego) wprowadzenia niezbędnych zmian administracyjnych (w procedurach, systemach informatycznych, procesie szkolenia) w celu stworzenia optymalnych warunków do wydawania licencji Part-FCL i orzeczeń lotniczo-lekarskich zgodnych z przepisami Part-FCL oraz zatwierdzania organizacji szkolenia lotniczego pilotów, Centrów Medycyny Lotniczej i operatorów FSTD zgodnie z nowymi wymaganiami Załącznika VII do rozporządzenia nr 1178/2011.

Ad. 1. Zastosowanie wymagania przepisu FCL.020 Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 od dnia 8 kwietnia 2012 r. pozwoli na wykonywanie samodzielnych lotów uczniom-pilotom szybowców i balonów w momencie ukończenia 14 roku życia, a uczniom-pilotom samolotów, śmigłowców i sterowców od 16 roku życia, bez względu

na posiadane przez nich wykształcenie (którą to kwestię regulują obecnie przepisy krajowe).

Ad. 2. Ustalenie terminu stosowania przepisów Załącznika IV do rozporządzenia nr 1178/11 (Part-MED) na dzień 19 marca 2013 r. wynika zaś z konieczności zapewnienia ciągłości w zakresie stosowania wymagań lotniczo-lekarskich w związku z planowaną zmianą przepisów krajowych w tym zakresie.

2. Odroczenie stosowania Part-ORA w odniesieniu do niektórych operatorów FSTD

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. b) rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1178/2011) w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2014 r. nie będą stosowane wymagania przepisu ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 Załącznika VII do ww. rozporządzenia w odniesieniu do operatorów FSTD zlokalizowanych na terytorium Polski, niebędących zatwierdzoną organizacją szkoleniową i nieposiadających certyfikatu przewoźnika lotniczego.

Powód: Potrzeba zapewnienia możliwości ww. operatorom zatwierdzonych FSTD kontynuowania szkoleń symulatorowych do momentu spełnienia wymagań przepisu ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 Załącznika VII do rozporządzenia.

3. Odroczenie stosowania wymagań wspólnotowych w procesie uznawania licencji oraz orzeczeń lotniczo-lekarskich wydanych przez państwo trzecie pilotom uczestniczącym w niekomercyjnej eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008

Zgodnie z art. 12 ust. 4 rozporządzenia nr 1178/2011 w okresie od dnia 8 kwietnia 2012 r. do dnia 8 kwietnia 2014 r. zapisy Załącznika III do niniejszego rozporządzenia nie będą stosowane na terytorium Polski w odniesieniu do pilotów z licencjami i orzeczeniami lotniczo-lekarskimi wydanymi przez państwo trzecie uczestniczącym w niekomercyjnej eksploatacji SP o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Powód: Zapewnienie posiadaczom ww. licencji możliwości kontynuowania lotów niekomercyjnych na terytorium RP po uznaniu przeprowadzonym zgodnie z zasadami krajowymi, do czasu spełnienia przez nich wymagań zapisanych w Załączniku III do rozporządzenia nr 1178/2011.

4. Odroczenie stosowania wymagań odnośnie uprawnień: do wykonywania akrobacji, do holowania szybowców i banerów, do lotów w terenie górzystym oraz uprawnienia pilota doświadczalnego

Zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. c), w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r. wymagania przepisów FCL.800, FCL.805, FCL.815 oraz FCL.820 Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 nie będą stosowane w odniesieniu do pilotów

posiadających krajowe licencje oraz odpowiednie uprawnienia przyznane na mocy przepisów krajowych, w sytuacji gdy będą korzystali z przyznanych im uprawnień z wykorzystaniem statków powietrznych zarejestrowanych w krajowym Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych.

Powód: Potrzeba zapewnienia posiadaczom ww. krajowych licencji możliwości wykorzystywania nadanych im uprawnień krajowych na terytorium RP, do momentu uzyskania wpisu odpowiednich uprawnień do licencji Part-FCL zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 1178/2011.

5. Odroczenie stosowania wymagań posiadania wpisu uprawnienia Multi Crew Co-operation Instructor (MCCI) w odniesieniu do śmigłowców

Zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. d), w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r. wymagania zawarte w Załączniku I sekcji 8 podczęści J do rozporządzenia nr 1178/2011 (MCCI) nie będą stosowane w odniesieniu do pilotów-instruktorów śmigłowcowych zarejestrowanych w krajowym Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych.

Powód: Potrzeba zapewnienia posiadaczom ww. uprawnienia możliwości korzystania z niego na terytorium RP, do czasu uzyskania odpowiedniego wpisu do licencji Part-FCL zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 1178/2011 (Załącznik I sekcja 8 podczęści J).

6. Odroczenie stosowania wymagań posiadania wpisu uprawnień instruktora lotów w terenie górzystym (MI) oraz instruktora szkolenia pilotów doświadczalnych (FTI)

Zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. e), w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r. wymagania Załącznika I sekcji 10 i 11 podczęści J do rozporządzenia nr 1178/2011 nie będą stosowane w odniesieniu do pilotów-instruktorów szkolących do lotów w terenie górzystym oraz pilotów-instruktorów szkolących pilotów doświadczalnych.

Powód: Potrzeba zapewnienia posiadaczom ww. uprawnienia krajowego FTI możliwości jego wykorzystywania na terytorium RP, do czasu uzyskania wpisu uprawnień do licencji Part-FCL zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 1178/2011 Załącznika I sekcja 10 i 11 podczęści J.

7. Odroczenie stosowania wymagań przepisów dotyczących licencji pilotów pionowzlotów, sterowców, balonów i szybowców

Zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. a), w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r. wymagania Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 dotyczące licencji pilotów pionowzlotów, sterowców, balonów i szybowców nie będą stosowane na terytorium RP. W tym okresie stosowane będą dotychczasowe wymagania krajowe

oraz będzie prowadzona konwersja licencji krajowych w ww. specjalnościach na licencje zgodne z przepisami Part-FCL. Konwersja ta będzie kontynuowana do dnia 8 kwietnia 2018 r.

Powód: Potrzeba zapewnienia posiadaczom ww. licencji krajowych możliwości pilotowania do dnia 8 kwietnia 2018 r. na terytorium RP EASA-owskich statków powietrznych (pionowzlotów, balonów, sterowców i szybowców). Stąd zarówno posiadacze licencji krajowej (z ograniczoną ważnością do dnia 8 kwietnia 2018 r.), jak i posiadacze nowej licencji Part-FCL (wydawanej po dniu 8 kwietnia 2013 r.) będą uprawnieni do pilotowania EASA-owskich pionowzlotów, balonów, sterowców oraz szybowców. Przyjęcie takiego rozwiązania stworzy możliwość płynnego dostosowania się krajowych organizacji szkolących w tym zakresie do nowych wymagań Part-FCL oraz stworzy możliwość krajowemu nadzorowi i pilotom rozłożenia w czasie czynności konwersji licencji krajowych na licencje Part-FCL.

8. Odroczenie konieczności posiadania co najmniej licencji LAPL w odniesieniu do pilotów wykonujących loty na lekkich EASA-owskich statkach powietrznych.

Zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b), w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r. wymagania Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011 dotyczące pilotów wykonujących loty na lekkich EASA-owskich statkach powietrznych nie będą stosowane na terytorium RP. W tym okresie loty na ww. statkach powietrznych będą możliwe na dotychczasowych zasadach, tzn. z licencją JAR-owską lub po jej wymianie – z licencją Part-FCL wyższej kategorii.

Powód: Odroczenie daty zastosowania wymagań odnośnie licencji LAPL do dnia 8 kwietnia 2015 r. stworzy realne szanse na pojawienie się nowych organizacji szkolących do uzyskania nowej licencji LAPL oraz pozostawi odpowiedni czas na rozszerzenie zakresu istniejących organizacji szkoleniowych o nowe szkolenia pod kątem uzyskania licencji LAPL.

9. Odroczenie stosowania wymagań dotyczących odmiennej specyfiki badań lotniczo-lekarskich niezbędnych do uzyskania licencji LAPL

Zgodnie z art. 12 ust. 5 w okresie od dnia 19 marca 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r. na terytorium RP nie będą stosowane przepisy sekcji 3 podczęści B Załącznika IV do rozporządzenia nr 1178/2011.

Powód: Przyjęcie powyższego odroczenia jest konieczne ze względu na potrzebę przygotowania zmian w systemie badań lotniczo-lekarskich oraz w krajowym systemie prawnym dla nowej kategorii licencji LAPL.

10. Odroczenie stosowania Part-ORA i Part-ARA w odniesieniu do organizacji szkolenia lotniczego w zakresie licencji LAPL, balonowych i szybowcowych

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. f) rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1178/2011 w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 roku na terytorium RP nie będą stosowane przepisy załączników: VI i VII rozporządzenia 1178/2011 (po jego uzupełnieniu) w odniesieniu do organizacji prowadzących szkolenia jedynie w zakresie licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota balonowego lub licencji pilota szybowców.

Powód: Potrzeba zapewnienia organizacjom prowadzącym szkolenia do ww. kategorii licencji oraz organizacjom zamierzającym rozpocząć szkolenia do licencji LAPL niezbędnego czasu na dostosowanie procedur i systemu zarządzania do nowych wymagań.

11. Odroczenie stosowania Part-ORA i Part-ARA w odniesieniu do organizacji szkolących w zakresie uprawnień pilota doświadczalnego

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. g) rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1178/2011 w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 roku na terytorium RP nie będą stosowane przepisy załączników: VI i VII rozporządzenia 1178/2011 (po jego uzupełnieniu) dotyczących organizacji szkolących prowadzących szkolenia w zakresie uprawnień pilota doświadczalnego zgodnie z przepisem FCL.820 Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

Powód: Potrzeba zapewnienia organizacjom prowadzącym ww. szkolenia, niezbędnego czasu na dostosowanie procedur i systemu zarządzania do nowych wymagań.

12. Odroczenie stosowania wymagania dotyczącego prowadzenia dokumentacji i rejestru szkoleń przez personel pokładowy

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. d) rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1178/2011 w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 roku na terytorium RP nie będzie stosowany przepis CC.GEN.030 załącznika V do ww. rozporządzenia dotyczący konieczności prowadzenia dokumentacji i rejestru szkoleń odbytych przez personel pokładowy.

Powód: Potrzeba zapewnienia personelowi pokładowemu odpowiedniego czasu na zgromadzenie wymaganej dokumentacji oraz przygotowania przez nadzór lotniczy odpowiednich procedur dla uruchomienia rejestru szkoleń w ww. zakresie.

13. Odroczenie stosowania przepisów załącznika V do rozporządzenia 1178/2011 (po jego uzupełnieniu) dotyczących członków personelu pokładowego uczestniczących w użytkowaniu komercyjnym śmigłowców

Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. e) rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1178/2011 w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 roku na terytorium RP nie będą stosowane przepisy załącznika V niniejszego rozporządzenia dotyczące członków personelu pokładowego uczestniczących w użytkowaniu komercyjnym śmigłowców.

Powód: Potrzeba zapewnienia odpowiedniej ilości czasu dla spełnienia nowych wymagań.

- II.** Zgodnie z art. 12 ust. 7 rozporządzenia nr 1178/2011 Rzeczpospolita Polska niniejszym powiadamia Komisję Europejską o zastosowaniu powyższych odstępstw oraz przedkłada szczegółowy Plan Implementacji nowych wymagań Part-FCL przygotowany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako przedstawiciela krajowej Władzy Lotniczej w Rzeczypospolitej Polskiej.
Jednocześnie stwierdza się, iż od dnia 8 kwietnia 2013 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jako reprezentant krajowego Nadzoru Lotniczego pomimo wykorzystania odstępstw wskazanych powyżej w pkt I zamierza osiągnąć gotowość (w razie złożenia przez podmiot do organu odpowiedniego wniosku) do wydawania licencji EASA-owskich wszystkich kategorii. Równocześnie, z ww. datą, organ zamierza osiągnąć gotowość do sukcesywnej wymiany aktualnie obowiązujących licencji JAR-FCL zgodnie z nowym wzorem na licencje Part-FCL, gotowość do konwersji krajowych uprawnień dla pilota doświadczalnego oraz krajowych licencji szybowcowych, balonowych i sterowcowych na uprawnienia i licencje EASA-owskie.
- III.** W razie wszelkich ewentualnych niejasności, użyte w niniejszej notyfikacji terminy należy rozumieć zgodnie z definicjami zastosowanymi w rozporządzeniu WE nr 1178/2011.
- IV.** Sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla Pana Patricka Goudou – Dyrektora Wykonawczego EASA oraz dla Pana Jana Tombińskiego – ambasadora RP przy Stałym Przedstawicielstwie Rzeczypospolitej Polskiej przy Unii Europejskiej – zgodnie z przepisem art. 12 rozporządzenia WE nr 1178/2011.

PLAN WDRAŻANIA NOWYCH WYMAGAŃ W POLSCE

Licencjonowanie personelu lotniczego

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego) zamierza osiągnąć gotowość do wydawania wszystkich kategorii licencji Part-FCL, gotowość do sukcesywnej wymiany obowiązujących licencji JAR-owskich na licencje Part-FCL wg nowego wzoru oraz gotowość do konwersji krajowych uprawnień pilota doświadczalnego oraz krajowych licencji szybowcowych, balonowych i sterowcowych na uprawnienia i licencje Part-FCL od dnia 8 kwietnia 2013 roku.

a. Wymiana licencji JAR-owskich

Do dnia 7 kwietnia 2013 r. wydawane będą w Polsce licencje JAR-owskie na dotychczasowych zasadach (kompletne wnioski o ich wydanie będą przyjmowane do dnia 7 marca 2013 r.), jak również do dnia 7 kwietnia 2013 r. możliwa będzie konwersja licencji krajowych samolotowych i śmigłowcowych (zgodnych z wymaganiami ICAO, które utraciły ważność z dniem 1 sierpnia 2010 r.) na licencje JAR-owskie, na dotychczasowych zasadach. Wnioski o konwersję będą przyjmowane do dnia 7 marca 2013 r. W dniu 7 kwietnia 2013 roku, ULC zakończy wydawanie licencji JAR-owskich oraz zakończy proces bezpośredniej konwersji licencji krajowych na licencje JAR-owskie. Po dniu 7 kwietnia 2013 roku, posiadacze „nieważnych”, podlegających procedurze wznowieniowej, krajowych licencji samolotowych i śmigłowcowych będą mogli konwertować je na licencje Part-FCL, po uprzednim wznowieniu ich ważności według dotychczasowej procedury krajowej. Połączenie procedury wznowieniowej z procedurą konwersji, pozwoli na wydanie licencji Part-FCL z pominięciem etapu wydania licencji krajowej oraz JAR-owskiej.

Licencje JAR-owskie wydane przed dniem 8 kwietnia 2013 roku pozostaną ważne, na tych samych prawach co licencje Part-FCL do dnia utraty ich formalnej daty ważności (wpisanej w licencji) – tj. najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2018 roku. Do tej daty, wszystkie licencje JAR-owskie wydane do dnia 8 kwietnia 2013 r. będą sukcesywnie, na wniosek posiadaczy, wymieniane na licencje Part-FCL – najpóźniej w momencie utraty ich formalnej daty ważności. *Należy jednocześnie przypomnieć, iż dotychczasowe licencje JAR-owskie wydawane były na okres ważności 5 lat, zaś nowe licencje Part-FCL będą licencjami wydawanymi na czas nieokreślony.*

Od dnia 8 kwietnia 2013 r., po spełnieniu wymagań Części-FCL rozporządzenia WE nr 1178/2011, wszystkie nowe licencje samolotowe i śmigłowcowe będą wydawane według nowego wzoru określonego w rozporządzeniu WE nr 1178/2011. Do dnia 8 kwietnia 2016 roku podstawą wydania nowej licencji zgodnej z wymaganiami Części-FCL, może być szkolenie odbyte w ośrodku JAR-owskim pod warunkiem spełnienia przez kandydata wszystkich wymagań do jej wydania, tzn. pod warunkiem zaliczenia wszystkich egzaminów i przedłożenia w ULC protokołu z egzaminu do dnia 8 marca 2016 r.

Od dnia 8 kwietnia 2018 r. możliwe będzie pilotowanie samolotów i śmigłowców tylko i wyłącznie z licencją Part-FCL.

b. Konwersja uprawnień pilota doświadczalnego

Od dnia 8 kwietnia 2013 r. Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza osiągnąć gotowość do wydawania nowych uprawnień pilota doświadczalnego w oparciu o przepis FCL.820 Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011, wpisywanych do licencji Part-FCL oraz do konwersji uprawnień krajowych pilota doświadczalnego. W tym celu, do końca 2012 roku zostanie przygotowany Raport Konwersji dla tego uprawnienia w oparciu o wytyczne przedstawione w art. 4 ust. 4 i 5 rozporządzenia nr 1178/2011.

Tym niemniej, zgodnie z ww. rozporządzeniem, wykonywanie prób w locie na samolotach EASA-owskich do dnia 8 kwietnia 2015 roku będzie również możliwe w oparciu o odpowiednie uprawnienia krajowe wpisane do licencji JAR-owskiej.

Po dniu 8 kwietnia 2015 r. wykonywanie prób w locie na samolotach zgodnie z przepisem FCL.820 Załącznika I do rozporządzenia będzie możliwe tylko na podstawie EASA-owskiego uprawnienia pilota doświadczalnego, wpisanego do licencji Part-FCL.

Upewnienie pilota doświadczalnego odpowiedniej klasy (TPR1, TPR2, TPR3) w Polsce wpisywane było do licencji (JAR-owskiej) w oparciu o wymagania krajowe: pkt 3.5 Załącznika I do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.). Na koniec 2011 roku ważne upewnienie pilota doświadczalnego posiadało 17 osób.

c. Konwersja licencji mechanika pokładowego

W Polsce nie były dotychczas wydawane licencje inżyniera pokładowego zgodne z wymaganiami JAR-FCL.

Obecnie pozostają ważne 93 licencje mechanika pokładowego wydane zgodnie z przepisami krajowymi, mające zastosowanie w odniesieniu do samolotów An-2 i An-26.

Z powyższych powodów nie przewiduje się opracowywania Raportu Konwersji dla krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilota Part-FCL.

d. Konwersja licencji pilotów szybowcowych, balonowych i sterowcowych

Do dnia 7 kwietnia 2015 r., na wnioski złożone do dnia 7 marca 2015 r., licencje pilotów szybowcowych, balonowych i sterowcowych będą mogły być wydawane na dotychczasowych zasadach (wg przepisów krajowych). Tym niemniej, licencje krajowe wydawane po dniu 8 kwietnia 2013 r. będą miały automatycznie ograniczony okres ważności do dnia 8 kwietnia 2018 roku.

Równocześnie, od dnia 8 kwietnia 2013 r. Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza osiągnąć gotowość do wydawania nowych licencji dla pilotów szybowcowych, balonowych i sterowcowych wg. wymagań Part-FCL rozporządzenia nr 1178/2011 oraz gotowość do konwersji krajowych licencji szybowcowych, balonowych i sterowcowych na licencje Part-FCL.

Oznacza to, że kandydatom którzy po dniu 8 kwietnia 2013 r. spełnią nowe wymagania będą wydawane licencje Part-FCL wprost, natomiast kandydatom, którzy po tej dacie do dnia 8 kwietnia 2015 roku rozpoczną szkolenia na dotychczasowych zasadach, będą mogły być wydane również licencje Part-FCL z zastosowaniem Raportu Zaliczenia Szkolenia (patrz: art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1178/2011).

Po dniu 8 kwietnia 2013 roku wszystkie licencje krajowe pilotów szybowcowych, balonowych i sterowcowych, którym będzie kończyła się ważność będą konwertowane, w

oparcu o Raport Konwersji, sukcesywnie na licencje Part-FCL na uprzedni wniosek o wymianę licencji.

Przyjęcie powyższych założeń spowoduje, że w okresie pomiędzy 8 kwietnia 2013 roku, a 7 kwietnia 2018 roku, możliwe będzie pilotowanie na terytorium Polski EASA-owskich szybowców, balonów i sterowców zarówno przez posiadaczy licencji krajowej, jak i przez posiadaczy licencji Part-FCL.

Po dniu 8 kwietnia 2018 r. do pilotowania EASA-owskich szybowców, balonów i sterowców koniecznym będzie posiadanie licencji EASA-owskiej.

e. Licencja LAPL

ULC zamierza rozpocząć przyjmowanie wniosków o wydanie licencji Part-FCL LAPL od dnia 8 kwietnia 2013 roku, od tych wszystkich kandydatów, którzy do tego czasu przejdą szkolenie wg nowych programów w tych ośrodkach szkoleniowych, które zdążą się do tego czasu certyfikować na zgodność z nowymi wymaganiami Part-ORA.

Po dniu 8 kwietnia 2015 r. nie będzie możliwości wykonywania czynności pilota na lekkich EASA-owskich samolotach, śmigłowcach, szybowcach i balonach bez posiadania, co najmniej, licencji LAPL.

f. Wpis uprawnień zgodnie z przepisami FCL.800, FCL.805 i FCL.815 Załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011

Od dnia 8 kwietnia 2013 r. Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza osiągnąć gotowość do wpisywania uprawnień: akrobacyjnych (pkt FCL.800), do holowania szybowców i banerów (pkt FCL.805) oraz do lotów w terenie górzystym (pkt FCL.815) i pilota doświadczalnego do licencji Part-FCL.

W przypadkach wymiany licencji JAR-owskich lub konwersji licencji krajowych po dniu 8 kwietnia 2013 r., ww. uprawnienia będą wpisywane do licencji Part-FCL w oparciu o Raport Konwersji.

Tym niemniej, do dnia 8 kwietnia 2015 roku na terytorium Polski możliwe będzie wykorzystywanie w ww. sytuacjach dotychczasowych uprawnień/upoważnień wymaganych przez przepisy krajowe do wykonywania ww. czynności.

Po dniu 8 kwietnia 2015 r. nie będzie też możliwości wykonywania ww. operacji na samolotach EASA-owskich bez właściwego wpisu uprawnienia do licencji.

g. Personel pokładowy

Od dnia 8 kwietnia 2013 r. Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza osiągnąć gotowość do wymiany aktualnych świadectw ukończenia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz do wydawania nowym kandydatom na członków personelu pokładowego, świadectw dopuszczenia do pracy zgodnie z Załącznikiem V do rozporządzenia nr 1178/2011.

Od dnia 8 kwietnia 2013 r. organ zamierza osiągnąć gotowość do wykonywania badań zdrowotnych (lotniczo-lekarskich) personelu pokładowego zgodnie z wymaganiami Podczęści C załącznika IV do rozporządzenia nr 1178/2011. Tym niemniej, badania i oceny lekarskie członków personelu pokładowego, które zostały przeprowadzone zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 i pozostaną ważne w dniu 8 kwietnia 2013 r., będą uznawane za ważne do momentu upływu wcześniejszego z poniższych terminów:

- a) końca okresu ważności ustalonego przez właściwy organ zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3922/91 lub

b) końca okresu ważności przewidzianego w przepisie MED.C.005 w Załączniku IV do rozporządzenia nr 1178/2011.

Okres ważności będzie liczony od daty ostatniego badania lekarskiego lub oceny lekarskiej.

Aktualne w dniu 8 kwietnia 2013 r. świadectwa ukończenia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego wydane zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3922/91 („EU-OPS”) będą uznawane za spełniające wymogi rozporządzenia (WE) nr 1178/2011 i po dniu 8 kwietnia 2013 r. będą zastępowane świadectwami dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnymi z wzorem określonym w załączniku V (Part-CC) do rozporządzenia nr 1178/2011, najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2017 r.

Osoby, posiadające nieaktualne świadectwa EU-OPS oraz które nie pracowały w zarobkowym transporcie lotniczym przez okres dłuższy niż 5 lat, przed uznaniem ich za spełniające wymogi rozporządzenia nr 1178/2011, będą zobowiązane przejść szkolenie wstępne i zdać stosowny egzamin zgodnie z wymogami załącznika V (Part-CC) do niniejszego rozporządzenia.

Członkowie personelu pokładowego uczestniczący w zarobkowym użytkowaniu śmigłowców, którzy w dniu 8 kwietnia 2013 r. będą spełniali wymogi w zakresie szkolenia, egzaminów i bieżącej praktyki zawarte w stosownych przepisach JAR-OPS dotyczących lotniczych przewozów zarobkowych z wykorzystaniem śmigłowców, będą uznani za spełniających wymogi rozporządzenia nr 1178/2011. W oparciu o przyjęte przez krajowy nadzór odroczenie, świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodne z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011 będą wydawane im w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2015 r.

Osoby, które nie pracowały w zarobkowym transporcie lotniczym na śmigłowcach przez okres dłuższy niż 5 lat, przed uznaniem ich za spełniających wymogi rozporządzenia nr 1178/2011 będą zobowiązane przejść szkolenie wstępne i zdać stosowny egzamin zgodnie z wymogami załącznika V (Part-CC) do ww. rozporządzenia.

h. Uznawanie licencji pozaunijnych

Wspólnotowe rozporządzenia: (WE) nr 216/2008 oraz (WE) nr 1178/2011 nakładają na wszystkich pilotów:

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

- obowiązek posiadania licencji zgodnej z Part-FCL lub licencji pozaunijnej, uznanej (poddanej walidacji – *validations*) przez Państwo Członkowskie UE zgodnie z wymaganiami Part-FCL.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1178/2011, Urząd Lotnictwa Cywilnego zamierza do dnia 8 kwietnia 2014 r. stosować krajowe zasady uznawania licencji pozaunijnych w odniesieniu do pilotów wykonujących loty niekomercyjne. W przypadku pilotów wykonujących loty komercyjne, uznanie zgodnie z rozporządzeniem nr 1178/2011 będzie wymagane od dnia 8 kwietnia 2013 r.

Po dniu 8 kwietnia 2014 r., na mocy przepisów rozporządzenia nr 1178/2011, posiadacz licencji „pozaunijnej” będzie mógł uznać ją jedynie raz i uznanie to będzie ograniczone czasowo.

Zatwierdzanie organizacji szkoleniowych oraz operatorów FSTD

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza w dniu 8 kwietnia 2013 r. osiągnąć gotowość do przeprowadzania procesów certyfikacyjnych i wydawania certyfikatów EASA-owskich, w stosunku do wszystkich organizacji szkoleniowych planujących rozpocząć szkolenia według nowych wymagań, które po dniu 8 kwietnia 2013 r. złożą odpowiedni wniosek.

Do dnia 8 kwietnia 2013 r. ULC zamierza również opracować i przesłać do uzgodnień w EASA Raport Zaliczenia Szkoleń rozpoczętych przed dniem 8 kwietnia 2015 r. i prowadzonych zgodnie z wymaganiami Aneksu I do Konwencji Chicagowskiej w ośrodkach krajowych szkolących do licencji szybowcowych, balonowych i sterowcowych.

a. Ośrodki JAR-owskie (szkolenia samolotowe i śmigłowcowe)

Do dnia 7 kwietnia 2013 r. ULC zamierza kontynuować wydawanie certyfikatów JAR-owskich na dotychczasowych zasadach tym organizacjom, które do dnia 8 stycznia 2013 r. złożą odpowiedni wniosek o certyfikację lub recertyfikację (bez możliwości rozszerzenia zakresu zatwierdzenia) i do dnia 7 kwietnia 2013 roku udowodnią spełnienie wszystkich dotychczasowych wymagań.

Nowe organizacje szkolące, składające wnioski po dniu 8 kwietnia 2013 r. będą zobowiązane spełnić już nowe wymagania rozporządzenia nr 1178/2011 w całości.

Po dniu 8 kwietnia 2013 r., w „okresie przejściowym” do dnia 8 kwietnia 2014 roku JAR-owskie ośrodki FTO/TRTO będą traktowane jako spełniające wymagania Części-ORA/FCL rozporządzenia nr 1178/2011. Szkolenia w nich prowadzone, będą więc podstawą do wydania licencji Part-FCL, o ile ich uczestnicy zdążą zdać wszystkie wymagane egzaminy do dnia 8 marca 2016 r.

Tym niemniej, do dnia 8 kwietnia 2014 r. wszystkie certyfikowane JAR-owskie ośrodki szkolenia lotniczego będą zobowiązane dostosować swoje systemy zarządzania (w tym wdrożyć „Safety Management System”) i systemy jakości do nowych wymagań unijnych. Do czasu zatwierdzenia zmiany i uzyskania nowego certyfikatu organizacji JAR-owskie będą mogły szkolić jedynie w zakresie starego (JAR-owskiego) zatwierdzenia.

W przypadku szkoleń kończących się po dniu 8 kwietnia 2014 r. do wydania licencji Part-FCL niezbędnym będzie wykazanie, że szkolenie przeprowadzono w organizacji, która do dnia 8 kwietnia 2014 r. zgłosiła do Nadzoru fakt zakończenia okresu dostosowawczego, a co za tym idzie wdrożenia nowych wymagań.

Dla scertyfikowanych JAR-owskich ośrodków szkolenia, które dostosują się do nowych wymagań, ULC przewiduje możliwość przyjmowania wniosków o „docertyfikowanie” się od dnia 8 kwietnia 2013 roku. Ośrodki JAR-owskie będą mogły więc dostosowywać swoje systemy zarządzania (w tym SMS i QS), programy oraz procedury do nowych wymagań już od kwietnia 2012 r. i zgłaszać swoją gotowość do „docertyfikowania się” w okresie od dnia 8 kwietnia 2013 r. do dnia 8 kwietnia 2014 r., oczekując równocześnie na zatwierdzenie tych zmian i wymianę certyfikatu przez organ najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2017 r.

Jednocześnie należy stwierdzić, iż szkolenia prowadzone w organizacjach JAR-owskich do dnia 8 kwietnia 2014 r. będą zaliczane do wydania licencji Part-FCL bezwarunkowo, zaś szkolenia kończące się w okresie pomiędzy dniem 8 kwietnia 2014 r., a dniem 8 kwietnia 2016 roku, tylko w przypadku zgłoszenia w terminie do dnia 8 kwietnia

2014 r. gotowości do „docertyfikowania” przez podmiot, a szkolenia kończące się po dniu 8 kwietnia 2016 roku – jedynie po uzyskaniu zatwierdzenia zmian i nowego certyfikatu.

Od dnia 8 kwietnia 2017 roku prawo do prowadzenia szkoleń na licencji Part-FCL samolotowe i śmigłowcowe będą miały jedynie ośrodki szkolenia z certyfikatami „EASA-owskimi” – nowymi lub wymienionymi.

b. Ośrodki krajowe (szkolenia szybowcowe, sterowcowe i balonowe)

Nowe ośrodki planujące rozpocząć szkolenia w zakresie licencji balonowych, szybowcowych i sterowcowych według wymagań rozporządzenia nr 1178/2011, będą mogły składać wnioski o certyfikację od dnia 8 kwietnia 2013 r.

Krajowe, zatwierdzone ośrodki szkolące, prowadzące szkolenia do licencji szybowcowych, balonowych i sterowcowych będą mogły składać wnioski o certyfikację na zgodność z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011, od dnia 8 kwietnia 2013 roku.

Tym niemniej, ośrodki te będą mogły kontynuować prowadzenie szkoleń na licencji szybowcowe i balonowe na dotychczasowych zasadach (wg przepisów krajowych) do dnia wygaśnięcia ważności krajowego certyfikatu, nie dłużej jednak niż do dnia 8 kwietnia 2015 r. Szkolenia te będą mogły być zaliczone na potrzebę wydania licencji Part-FCL na podstawie Raportu Zaliczenia Szkolenia sporządzonego przez Nadzór i uzgodnionego z EASA (vide: art. 9 ust. 2 rozporządzenia nr 1178/2011).

Po dniu 8 kwietnia 2012 roku ważność krajowych certyfikatów ośrodków szkolących do licencji szybowcowych, balonowych i sterowcowych będzie przedłużana maksymalnie do dnia 31 grudnia 2014 r. – tj. z zachowaniem okresu przejściowego ok. 90 dni przed finalną datą 8 kwietnia 2015 r.

Do dnia 8 kwietnia 2015 r., wszystkie krajowe ośrodki szkolenia, zamierzające prowadzić szkolenia według nowych wymagań rozporządzenia nr 1178/2011, będą zobowiązane przejść proces certyfikacji i uzyskać nowe zatwierdzenie.

Po dniu 8 kwietnia 2015 r., żaden ośrodek szkolenia, który nie uzyska do tej daty zatwierdzenia zmian i nowego certyfikatu EASA-owskiego, nie będzie miał prawa rozpoczynania i prowadzenia szkoleń lotniczych na licencji Part-FCL szybowcowe, balonowe i sterowcowe.

c. Organizacje szkolące do licencji LAPL

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza w dniu 8 kwietnia 2013 r. osiągnąć gotowość do przeprowadzania procesów certyfikacyjnych i wydawania certyfikatów EASA-owskich, w stosunku do organizacji szkoleniowych planujących rozpocząć szkolenie do licencji LAPL według nowych wymagań, które po dniu 8 kwietnia 2013 r. złożą odpowiedni wnioski.

d. Operatorzy FSTD

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza w dniu 8 kwietnia 2013 r. osiągnąć gotowość do przeprowadzania badań kwalifikacyjnych dla nowych FSTD według wymagań rozporządzenia nr 1178/2011 oraz gotowość do wymiany istniejących certyfikatów kwalifikacji FSTD na wzór określony w załączniku VI do rozporządzenia nr 1178/2011.

Certyfikaty kwalifikacji FSTD zgodne z wymaganiami JAR-FSTD, wydane przed dniem 8 kwietnia 2013 roku, uznaje się za wydane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1178/2011. Tym niemniej, operatorzy FSTD zobowiązani będą do dostosowania swoich systemów zarządzania oraz procedur do wymagań rozporządzenia nr 1178/2011 do daty

pierwszego okresowego badania kwalifikacyjnego, które wypadnie po dniu 8 kwietnia 2013 r. Pozytywna ocena badań kwalifikacyjnych i wprowadzonych zmian będzie podstawą wymiany certyfikatu kwalifikacji na nowy, potwierdzający spełnienie nowych wymagań.

Równocześnie, nadzór ma czas do dnia 8 kwietnia 2017 roku na wymianę obecnych wzorów certyfikatów kwalifikacji FSTD na nowe. Oznacza to, że po dniu 8 kwietnia 2017 r. żaden operator FSTD nie będzie mógł prowadzić swojej działalności bez nowego certyfikatu.

Operatorzy FSTD, niebędący FTO lub AOC, zobowiązani będą do uzyskania zatwierdzenia swoich systemów zarządzania (po wprowadzeniu „SMS”) do dnia 8 kwietnia 2014 r. Oznacza to konieczność zakończenia prac dostosowawczych w tych przypadkach do dnia 8 października 2013 r.

Orzecznictwo lotniczo-lekarskie

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza w dniu 18 marca 2013 r. osiągnąć gotowość do wymiany JAR-owskich orzeczeń lotniczo-lekarskich na nowe, EASA-owskie oraz gotowość do wydawania EASA-owskich orzeczeń lotniczo-lekarskich wszystkim nowym kandydatom.

Dotychczas wydawane JAR-owskie orzeczenia lotniczo-lekarskie, Centra Medycyny Lotniczej oraz lekarze-orzecznicy będą mogli wydawać jeszcze do dnia 18 marca 2013 roku. Zachowują one ważność, jako odpowiednik orzeczenia „EASA-owskiego”, do momentu ich wymiany (po utracie ważności) na nowy wzór zgodny z wymaganiami Części-MED rozporządzenia nr 1178/2011, najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2017 r.

Od dnia 19 marca 2013 roku nowe orzeczenia lotniczo-lekarskie będą wydawane wg nowego wzoru i nowych zasad.

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza w dniu 19 marca 2013 r. osiągnąć gotowość do wymiany JAR-owskich certyfikatów lekarzy-orzeczników na EASA-owskie oraz gotowość do wydawania nowych, EASA-owskich certyfikatów, lekarzom-orzecznikom.

Krajowy Nadzór Lotniczy w Polsce zamierza w dniu 18 marca 2013 r. osiągnąć gotowość do zatwierdzania Centrów Medycyny Lotniczej na zgodność z nowymi wymaganiami EASA-owskimi oraz do wydawania certyfikatów według nowych wymagań.

Zatwierdzone Centra Medycyny Lotniczej (AeMC) będą zobligowane w pełni dostosować się do wymagań Części-ORA/MED do rozporządzenia nr 1178/2011 do dnia 8 kwietnia 2014 roku. Do tej daty AeMC będą mogły wystawiać EASA-owskie orzeczenia lotniczo-lekarskie wprost, które będą podstawą do wydania licencji „EASA-owskiej”. Jednakże, AeMC powinny rozpocząć przygotowania do „docertyfikowania się” do nowych wymagań zaraz po publikacji Części-ORA do rozporządzenia, tak aby mogły zgłosić gotowość do audytu dostosowawczego z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do daty 8 kwietnia 2014 roku, jednak nie wcześniej niż w dniu 18 marca 2013 roku. Po pozytywnym wyniku audytu, centrom, które go przeszły, dotychczasowe certyfikaty zostaną wymienione na nowe - „EASA-owskie”. ULC będzie miał na to czas do dnia 8 kwietnia 2017 roku.

W początkowym okresie po wejściu w życie rozporządzenia w sprawie załóg lotniczych nr 1178/2011, w tym m.in. Części-MED, badania lotniczo-lekarskie dla kandydatów na pilotów z licencją LAPL będą prowadzić uprawnieni i upoważnieni w danym czasie przez nadzór lekarze-orzecznicy. Jednocześnie, zakłada się, że system oparty na lekarzach medycyny ogólnej (lub medycyny pracy) przewidzianych dla orzeczeń LAPL zostanie wdrożony w kraju do dnia 8 kwietnia 2015 roku.

Zgodnie z zastosowaniem możliwego odroczenia, przyjmuje się, że badania (ocenę lotniczo-lekarską) personelu pokładowego będą do dnia 8 kwietnia 2014 r. prowadzili na dotychczasowych zasadach lekarze medycyny pracy. Jednocześnie, do dnia 8 kwietnia 2014 r. muszą zostać wdrożone wymagania podczęści C Części-MED rozporządzenia nr 1178/2011.