

**Uwagi Aeroklubu Polskiego do projektu rozporządzenia MTBiGM w sprawie świadectw
kwalifikacji (projekt z dnia 12 czerwca 2012 r.)**

1. Wprowadzenie ważności uprawnienia podstawowego na okres 5 lat jest równoznaczne z utrzymaniem dotychczasowego rozwiązania, przewidującego 5 letnią ważność świadectwa kwalifikacji. Zmiana ta jednak pociąga za sobą daleko idącą konsekwencję, nie mającą uzasadnienia w praktyce. Dotychczas bowiem przedłużenie ważności świadectwa kwalifikacji polegało na jego wymianie i wymagało złożenia wniosku o wymianę przed upływem ważności świadectwa kwalifikacji, bez dodatkowych egzaminów sprawdzających. Egzamin umiejętności wymagany był jedynie wówczas, jeśli wniosek o wymianę świadectwa kwalifikacji złożono po upływie terminu jego ważności. Tymczasem proponowana przez ULC zmiana sprowadza się do przedłużania ważności uprawnienia podstawowego co 5 lat, po sprawdzeniu umiejętności i wiadomości przez egzaminatora praktycznego. Rozwiązanie takie – wzorowane na przedłużaniu uprawnień wpisywanych do licencji – nie ma uzasadnienia w przypadku świadectw kwalifikacji. Świadectwa kwalifikacji powinny bowiem różnić się od licencji, zwłaszcza jeśli idzie o zasady ich ważności. Dlatego też wnosimy o utrzymanie dotychczasowego, sprawdzonego w praktyce rozwiązania, to jest:
 - a. utrzymania 5-letniego terminu ważności świadectw kwalifikacji, przedłużanego stosownym wnioskiem o wymianę lub wprowadzenie bezterminowej ważności świadectw kwalifikacji,
 - b. rezygnacji z wpisywania w świadectwach kwalifikacji tzw. uprawnień podstawowych i zapisania ich jako uprawnień wynikających wprost ze świadectwa kwalifikacji lub uprawnień wpisywanych jako uprawnienia dodatkowe (za wyjątkiem świadectw kwalifikacji UACP i MM, gdzie konieczne jest odróżnienie uprawnień podstawowych, o czym dalej)
 - c. utrzymania ważności uprawnienia dodatkowego wyłącznie w odniesieniu do uprawnienia instruktorskiego, z zachowaniem obowiązku uczestnictwa w seminarium instruktorskim organizowanym przez podmiot szkolący.
2. Konieczne jest sprecyzowanie zasad uznawania obcych świadectw kwalifikacji przez odniesienie zasad uznawania tylko do tych świadectw, których wymaga uznanie przez ULC (tj. z wyłączeniem świadectw uznanych *ex lege* na mocy ustawy) oraz wpisanie zasady, iż nie

można odmówić uznania obcego świadectwa, jeśli wnioskodawca podda się sprawdzeniu wiadomości i umiejętności przez egzaminatora państwowego. W takim przypadku uznanie świadectwa kwalifikacji powinno nastąpić na okres jego ważności (a nie na rok, co wymagałoby kolejnego egzaminu).

3. Na wniosek posiadacza obcego świadectwa kwalifikacji uznanego przez Prezesa ULC powinno być wydawane polskie świadectwa kwalifikacji. Zachęci to osoby wyszkolone za granicą do zdawania egzaminów w Polsce i uzyskiwania krajowego świadectwa kwalifikacji, co przyczyni się do wzmocnienia nadzoru i wzrostu poziomu bezpieczeństwa.
4. Postulujemy zapis, iż posiadanie licencji krajowej lub EAS-owskiej w odpowiedniej kategorii uprawnia do wykonywania czynności objętych odpowiednim świadectwem kwalifikacji i opublikowanie – dla uniknięcia wątpliwości – stosownej tabeli jako załącznika do rozporządzenia (np. posiadanie licencji szybowcowej uprawnia do pilotowania ultralekkich szybowców, etc.). Wzorem dla takich zapisów może być punkt 1.1.3 w załączniku nr 8 do projektu rozporządzenia (uznanie, że licencja mechanika PART uprawnia do wykonywania czynności mechanika obsługi posiadającego świadectwo kwalifikacji).
5. Niezależnie od powyższej uwagi wnosimy o zapisanie, że na wniosek posiadacza licencji krajowej lub EAS-owskiej odpowiedniej kategorii Prezes ULC wydaje – bez żadnych dalszych formalności – odpowiednie świadectwo kwalifikacji.
6. Odnośnie programów szkolenia postulujemy możliwość stosowania odstępstw lub zmian od modelowych wzorców tychże programów przygotowywanych przez Prezesa ULC. Podmioty szkolące szybciej zareagują na nowe metody szkoleń czy potrzeby praktyki, niż będzie to miało miejsce w procedurze „publikowania programów” w Dz. U. ULC.
7. Szkolenie teoretyczne nie powinno być szczegółowo regulowane rozporządzeniem (poprzez zapisywanie „minimów godzinowych”). Wzorem rozwiązań dla świadectw radiooperatora przepisy powinny się ograniczyć do wskazania, że kandydat do świadectwa kwalifikacji powinien wykazać się wiedzą w określonym zakresie, sprawdzaną w toku egzaminu państwowego. Sposób zapewnienia tej wiedzy w podmiocie szkolącym powinien być pozostawiony uznaniu podmiotu szkolącego. Jedynym wyjątkiem powinny być szkolenia

teoretyczne dla kandydatów na instruktorów, gdzie istnieje potrzeba zapewnienia szkoleń z metodyki w podmiocie szkolącym. Ewentualnie można zapisać, że szkolenie odbywa się metodą stacjonarną, seminaryjną, e-learningu lub samokształcenia.

8. Należy postulować, aby powyższą zasadę zawsze stosować w przypadku toku szkolenia indywidualnego (tj. bez określania min. godzin zajęć).
9. Szkolenie specjalistyczne do wykonywania lotów w nocy w warunkach VFR oraz w przestrzeni kontrolowanej (CVFR) powinny być jasno powiązane z zapisem wymagającym takiego przeszkolenia dla lotów, odpowiednio w warunkach VFR w nocy oraz w przestrzeni kontrolowanej. Innymi słowy, szkolenia te powinny być obligatoryjne dla wykonywania wspomnianych lotów. Natomiast nie powinny to być uprawnienia wpisywane do świadectwa kwalifikacji, lecz wyłącznie do dokumentacji osobistej (jak to zaproponowano w projekcie).
10. W przypadku paralotni powinno się zachować uprawnienie TANDEM wpisywane do świadectwa kwalifikacji, wzorem uprawnienia TANDEM dla spadochronów. Jest to bowiem zbliżone uprawnienie, a nadto wpis w świadectwie kwalifikacji jest niezbędny do wykazania uprawnienia w czasie lotów poza granicami Polski. Uprawnienie to nie powinno być ograniczane okresem ważności.
11. Wymagania dla uprawnienia INS w przypadku paralotni powinny być nieco zmodyfikowane. Po pierwsze, wymóg nalotu ogólnego (1.4.1) powinien wynosić minimum 150 godzin. Po drugie, wskazane jest wykształcenie średnie. Po trzecie, należy postulować wprowadzenie wymogu, aby kandydat na uprawnienie INS „w okresie 3 lat przed złożeniem wniosku wziął udział we współzawodnictwie sportowym na tej kategorii statku powietrznego, na którą posiada uprawnienie i uzyskał punktowane miejsce”.
12. Dla uzyskania uprawnienia PPGG tj. motoparalotni wymóg 10 godzin na motoparalotni (1.3.2.1 p. 3) jest nadmierny, wystarczy 5 godzin.
13. W przypadku świadectw kwalifikacji UACP projekt w ogóle nie odnosi się do nowego projektu ULC w zakresie „klasyfikacji statków powietrznych” i w konsekwencji nie uwzględnia nowych klas/kategorii statków powietrznych.

Dlatego też wnosimy o rewizję założeń dla świadectw kwalifikacji UACP i wprowadzenie następujących uprawnień:




- a. UACP(A) - na samoloty
- b. UACP(H) - na śmigłowce
- c. UACP(G) - na szybowce
- d. UACP(B) - na balony (brak w projekcie)
- e. UACP(GP)- wiatrakowce do 560 kg (zamiast odrębnego świadectwa)
- f. uprawnienia do startów/ładowań na wodzie w przypadku UACP(A)i(H).

14. Dodatkowo wnosimy o zapisanie, że świadectwo UACP do 495 kg (nomenklatura ustawy Prawo lotnicze) uprawnia także do pilotowania wiatrakowców o MTOM do 560 kg oraz statków powietrznych o MTOM do 600 kg, pod warunkiem że statek taki odpowiada stosownym kryteriom Załącznika II Rozporządzenia bazowego EASA i mieści się w stosownej kategorii klasy urządzenia latające, zgodnie z projektem rozporządzenia w/s klasyfikacji statków powietrznych (historyczna, amatorska, repliki, eksperymentalna). Stosowne ustalenia w tym zakresie zapadły na spotkaniu w lutym br. w ULC, a podstawą prawną do wprowadzenia uzgodnionego rozwiązania miał być art. 94 ust. 9 ustawy Prawo lotnicze. Mając na względzie wymogi techniki legislacyjnej wnosimy także o powołanie tego przepisu w podstawie prawnej projektowanego rozporządzenia oraz wyraźne zapisanie, że na mocy tego przepisu wprowadza się – zamiast licencji – wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji w odniesieniu do: wiatrakowców o MTOM do 560 kg oraz niektórych statków powietrznych o MTOM do 600 kg (w kategoriach: historyczna, amatorska, repliki, eksperymentalna).

15. Konieczne jest zapisanie w ramach każdego z uprawnień na UACP, że świadectwo takie uprawnia także do wykonywania czynności lotniczych na innych urządzeniach latających, po przeszkoleniu specjalistycznym (np. posiadacz UACP(G) powinien być uprawniony do lotów na ultralekkim motoszybowcu, skrzydłowcu czy mięśniolocie). Stosowna tabela może zostać ujęta jako załącznik do projektu (z uwzględnieniem rozporządzenia o klasyfikacji).

16. Postulujemy – uwzględniając punkty 6-9 i 15 powyżej – rozważenie następującej regulacji szkolenia do świadectw kwalifikacji:

- a) Szkolenie podstawowe – do pierwszego świadectwa kwalifikacji, zgodne z programami ULC lub programami danego ośrodka (z zastrzeżeniem, że w zakresie szkoleń teoretycznych rozporządzenie określa tylko minima programowe, bez godzin);
- b) Szkolenie uzupełniające – w zakresie przeszkolenia na nowy rodzaj urządzenia latającego (zamiast tzw. trybu indywidualnego);
- c) Szkolenia specjalistyczne – na przeszkolenie w ramach danego rodzaju urządzenia latającego

	Świadectwo kwalifikacji UACP (z wpisem jednej z podkategorii podstawowej jak poniżej) oraz uprawnienie instruktorskie					SZKOLENIE POZIOMU 1 (szkolenia dla kandydatów nie posiadających żadnego świadectwa kwalifikacji oraz szkoleń do uprawnień instruktorskich) programy szkoleń uzgadniane z prezesem urzędu / ogłaszane w dzienniku urzędowym
Podkategoria podstawowa	Samoloty	Szybowce	Śmigłowce	Wiatrakowce	Balony	SZKOLENIE POZIOMU 2  (przeszkolenia dla posiadaczy ŚK na inną podkategorię podstawową UACP np. z samolotu na wiatrakowiec) programy szkolenia ustalają indywidualnie szkoły lotnicze bez konieczności uzgadniania Prezesem ULC
Podkategoria rozszerzona	-Motoszybowiec -Wodne -Hybryda samolotu i innego UL (np. pionowzlot)	-Motoszybowiec -Skrzydłowiec -Hybryda szybowca i innego UL 	-Hybryda śmigłowca i innego UL -Wodne	-Wiroszybowiec -Hybryda wiatrakowca i innego UL (np. pionowzlot)	-Sterowiec -Hybryda balonu i innego UL	SZKOLENIE POZIOMU 3  (szkolenie w ramach danej podkategorii podstawowej na podkategorię rozszerzoną) przeszkolenia dokonuje dowolny instruktor z uprawnieniem na daną podkategorię podstawową. Uprawnienie wpisuje się do dokumentacji osobistej pilota

17. Uprawnienia INS(G) będą miały sens jeśli wyraźnie będą uprawniały do nadzorowania lotów szkolnych (obecny zapis jest nieprecyzyjny).
18. W odniesieniu do świadectw kwalifikacji mechaników wskazujemy, że propozycja zmierza do nadmiernego przeregulowania uprawnień dotyczących nieskomplikowanych statków powietrznych. Powinno być jedno świadectwo mechanika, zgodnie z art. 95 ust. 2 punkt 7 ustawy Prawo lotnicze, a dopiero na poziomie uprawnień można rozgranicyć uprawnienia do obsługi technicznej poszczególnych rodzajów statków powietrznych wskazanych w art. 95 ust. 7 p. 1 do 5a ustawy Prawo lotnicze. Nadmienić trzeba również, iż zdaje się że brak jest podstaw prawnych do tego, aby regulować uprawnienia „mechanika poświadczania obsługi technicznej” w odniesieniu do spadochronów „jako całości” (zob. art. 95 ust. 2 p. 7 ustawy). W konsekwencji proponujemy regulację zbliżoną do regulacji dotychczasowej i wprowadzenie jednego świadectwa mechanika urządzenia latającego (zgodnie z nomenklaturą projektu rozporządzenia w/s klasyfikacji statków powietrznych) oraz dwóch tylko rodzajów uprawnień:
- a. Uprawnienia poziomu B - dotyczącego samolotu, śmigłowca i wiatrakowca jako całości,
 - b. Uprawnienia poziomu A - dotyczącego pozostałych statków powietrznych klasy urządzenie latające (obejmującego m.in. lotnie, motolotnie, parolotnie, jak i pozostałe urządzenia – szybowce, balony, BSP, wiropłaty, etc.), za wyjątkiem spadochronów.
19. Wprowadzenie „uprawnień podstawowych” odpowiadających klasom wyszkolenia B, C i D do świadectw skoczków spadochronowych nie ma żadnego uzasadnienia. Klasy wyszkolenia są wewnętrznymi regulacjami federacji sportowych i nie ma żadnej przyczyny, dla której należałoby przejąć je do regulacji państwowych. Zresztą, pomimo wpisania różnych „klas wyszkolenia” projektodawcy nie rozróżniają zakresu uprawnień wynikających z tych klas.

20. W konsekwencji wnosimy o rozważenie następującego schematu świadectw kwalifikacji i uprawnień wpisywanych do tych świadectw

Nazwa specjalności posiadacza świadectwa kwalifikacji		Symbol świadectwa kwalifikacji	Uprawnienia wpisywane do świadectwa
pilot lotni	hang glider pilot	HGP	INS, INS (G)
pilot motolotni	powered hang glider pilot	PHGP	PHG (S) INS, INS (G)
pilot paralotni	paraglider pilot	PGP	PPG, PPGG, TANDEM, INS, INS (G)
pilot ultralekkiego statku powietrznego (do 495kg oraz do 600kg)	ultralight aircraft pilot	UACP	Podstawowe: UACP (A), UACP (H), UACP (GP), UACP (G), UACP (B) Uzupełniające: UACP (A-S), UACP (H-S) INS, INS (G)
pilot-operator bezzałogowego statku powietrznego (pow. 30 kg)	unmanned aircraft pilot-operator	UAVO	
skoczek spadochronowy	parachute jumper	PJ	TADNEM, AFF, S/L
mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych	aircraft maintenance mechanic	MM	Uprawnienie poziomu B na UL: samoloty, śmigłowce, wiatrakowce Uprawnienie poziomu A na pozostałe UL