

1) Przedłużanie ważności uprawnień wpisanych do licencji/świadectw kwalifikacji

Tabela 1, Część II, 2.2.

Propozycja MI

4. Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde uprawnienie	
1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	25
2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota sterowcowego	50
3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego	100
4) pilota samolotowego liniowego, śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	150
10. Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji, za każde uprawnienie	40

Propozycja AP: Usunąć w całości

Uzasadnienie

Przedłużenie ważności uprawnienia obecnie nie podlega opłacie

Wprowadzenie opłaty jest niezasadne, albowiem przedłużenie uprawnienia następuje na podstawie:

Po pierwsze, przedłużenia uprawnienia na podstawie egzaminu – wówczas opłata za egzamin praktyczny

Po drugie, przedłużenia uprawnienia na podstawie praktyki – ULC tylko weryfikuje dokumenty potwierdzone w ośrodku szkolenia lotniczego posiadającego certyfikat

Dodatkowo należy mieć na względzie, że uprawnienia są ważne rok/dwa lata – ich wprowadzenie i bariera finansowa spowoduje utrudnienie w utrzymaniu uprawnień

Zakładając przedłużenie kilku uprawnień (np. SEP(L), IR oraz FI(A) w CPL w trakcie roku – łącznie 300 złotych)

Ponadto należy pamiętać, że personel lotniczy wymienia co 5 lat licencję i wtedy uiszcza opłatę.

2. Certyfikacja ośrodków szkolenia mechaników w zakresie szkoleń i egzaminowania na typach statków powietrznych

Tabela 1, Część III, 2.2.

Propozycja MI

8. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach/podkategoriach:	
1) B1.1, B1.3, B2	1000
2) B1.2, B1.4	600
3) inne kategorie/podkategorie	500

Propozycja AP

8. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach/podkategoriach:	
1) B1.1, B1.3, B2	350
2) B1.2, B1.4	300
3) inne kategorie/podkategorie	250

Uzasadnienie

Obecnie taka certyfikacja nie podlega opłacie, gdyż MTO płacą tylko za ogólny certyfikat

To jest dodatkowa opłata za certyfikat uprawniający MTO do szkoleń/egzaminowania na typach samolotów

Ośrodki szkoleniowe mechaników MTO w zakresie prowadzenia szkoleń i egzaminowania na konkretnym typie samolotów mają uiszczać opłatę za każdy typ. Wobec tego pojedyncza opłata nie powinna być wygórowana bo ośrodki nie będą rozwijać zakresu uprawnień, a mechanicy będą szkolić się w zagranicznych MTO

3. Certyfikacja ośrodków szkolenia mechaników w zakresie szkoleń i egzaminowania na typach statków powietrznych

Tabela 1, Część III, 2.2.

Propozycja MI

10. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 216/2008/WE i wydanie certyfikatu na: 1) statek powietrzny jako całość 2) płatowiec 3) silnik 4) awionika	opłata podstawowa
	300
	zwiększona o opłatę za każdą specjalność
	1000
	500

Propozycja AP

10. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 216/2008/WE i wydanie certyfikatu na: 1) statek powietrzny jako całość 2) płatowiec 3) silnik 4) awionika	opłata podstawowa
	300
	zwiększona o opłatę za każdą specjalność
	500
	250

Uzasadnienie

Jak w poprzednim punkcie

4. Wpis zastawu cywilnego/rejestrowego

Tabela 1, Część III, 3.2

Propozycja MI

10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego/rejestrowego w świadectwie rejestracji lub świadectwie ewidencji	1000
--	------

Propozycja AP

10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego/rejestrowego w świadectwie rejestracji lub świadectwie ewidencji	100
--	-----

Uzasadnienie

Brak podstaw do pobierania opłaty za wpis zastawu

Wpis zastawu następuje na podstawie dokumentów urzędowych lub cywilnoprawnych

Wpis taki to tylko formalny zapis zastawu na podstawie odpowiednich dokumentów

5. Poświadczenie ARC

Tabela 1, Część III, 3.4

Propozycja MI

2a. Wydanie poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację organizacji CAMO (wg Part-M podczęść G z przywilejem M.A.711(b)) - obejmuje to inspekcje ULC, zatwierdzanie wszelkiego typu dokumentacji i ich zmian	30% opłaty określonej w pkt 1
---	-------------------------------

Propozycja AP

2a. Wydanie poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację organizacji CAMO (wg Part-M podczęść G z przywilejem M.A.711(b)) - obejmuje to inspekcje ULC, zatwierdzanie wszelkiego typu dokumentacji i ich zmian	10 % opłaty określonej w pkt 1
---	--------------------------------

Uzasadnienie

Przy wydaniu poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację CAMO ULC jest tylko „pośrednikiem”

Odpowiedzialność ponosi CAMO, użytkownik płaci CAMO za rekomendację

ULC pobiera opłatę za nadzór nad CAMO

6. Certyfikacja jednostek zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO)

Tabela 1, Część III, 3.6.

Propozycja MI

2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (Continuing Airworthiness Management Organisation) CAMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:				
1) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	4500	2250	2250	1500
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	3000	1500	1500	1100
3) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	2250	1100	1100	750
4) spełniającej wymagania PL-6 ppkt 8.5		1100	1100	750
3. Rozszerzenie lub zmiana zakresu certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO)				
1) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	750	300	300	150
	za każdy dodany typ statku powietrznego			
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	750	300	300	150
	za każdy dodany typ statku powietrznego			
3) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	750	300	300	150
	za każdy dodany typ statku powietrznego			
4) spełniającej wymagania PL-6 ppkt 8.5		220	220	70
<p>A1 - samoloty o masie do startu powyżej 5 700 kg</p> <p>A2 - samoloty o masie do startu 5 700 kg i poniżej</p> <p>A3 - śmigłowce</p> <p>A4 - statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 i A3</p> <p>B1 - silniki turbinowe</p> <p>B2 - silniki tłokowe</p> <p>B3 - silniki pomocnicze APU</p> <p>* w przypadku zatwierdzenia w wielu klasach końcowa opłata jest sumą opłat w poszczególnych klasach</p>				

Propozycja AP (w miejsce skreślonej propozycji MI)

2.	Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO) po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:					
2.1.	spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1 4500 1000	A2 2250 750	A3 2250 500	A4 1500 250	Part M/G – należy przez to rozumieć Część M podsekcję G Załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE PL-6 – należy przez to rozumieć przepisy wydane na podstawie art. 159 ustawy
2.2.	spełniającej wymagania PART M /G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	3000 700	1500 500	1500 300	1100 200	
2.3.	spełniającej wymagania PART M /G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	2250 500	1100 400	1100 250	750 150	
2.4.	spełniającej wymagania PL-6	0	1100 400	1100 250	750 150	
3.	rozszerzenie lub zmiana zakresu certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO) – 10 % opłaty za certyfikat za każdy dodany typ statku powietrznego					
	spełniającej wymagania PART M/G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	750	300	300	150	
	spełniającej wymagania PART M /G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	750	300	300	150	
	spełniającej wymagania PART M /G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	750	300	300	150	
	spełniającej wymagania PL-6		220	220	70	

Uzasadnienie

Obecnie brak opłaty za certyfikację CAMO (uiszcza się zwrot kosztów dodatkowych, w tym dojazdów inspektorów oraz za zatwierdzenia dokumentów CAMO)

Certyfikacja CAMO (zarządzanie zdadnością) nie może być droższe niż AMO (obsługa techniczna)

Zbyt wysokie opłaty spowodują przejście użytkowników do CAMO z innych krajów UE

7. Certyfikacja i rejestracja lotnisk

Tabela 1, Część III, 3.8

(a) rejestracja lotnisk

Propozycja MI (skreślona) / Propozycja AP (wpisana bez skreślenia)

1.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie promesy:	
	a) o literze kodu* A, B	45.000 5.000
	b) o literze kodu C, D, E	30.000 25.000
2.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie promesy:	
	a) o literze kodu A, B	1.500
	b) o literze kodu C, D, E	3.000
3.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego i wydanie zezwolenia:	
	a) o literze kodu A, B	20.000 10.000
	b) o literze kodu C, D, E	40.000
4.	Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie zezwolenia:	
	a) o literze kodu A, B	2.000
	b) o literze kodu C, D, E	4.000
5.	Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku publicznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:	
	a) o literze kodu A, B	25.000 7.000
	b) o literze kodu C, D, E	50.000 30.000

Uzasadnienie

Obecnie opłaty zależne od kategorii lotnisk, odrębnie w grupach A, B, C, D, E

Propozycja MI, aby liczyć opłaty tylko w dwóch grupach (A-B oraz C-E) oznacza spadek opłaty dla dużych lotnisk, wzrost dla małych.

W propozycji AP bardzo istotny wzrost opłat

Propozycja AP uśrednia obecnie obowiązujące opłaty

(b) zmiany eksploatacyjne

Propozycja MI

12. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska: a) o literze kodu A, B b) o literze kodu C, D, E	1.300 2.600
---	----------------

Propozycja AP

Dopisać lotnisk użytku publicznego

12. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska użytku publicznego : a) o literze kodu A, B b) o literze kodu C, D, E	1.300 2.600
--	----------------

Uzasadnienie

W przypadku lotnisk użytku wyłącznego, wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej wymaga od użytkownika wykazania w ULC jego zasadności. Ponieważ wymogi dla lotnisk użytku wyłącznego są zdecydowanie niższe, niż w przypadku lotnisk użytku wyłącznego, nakład pracy ULC jest niewielki. Ponadto należy pamiętać, że w przypadku lotniska użytku wyłącznego rola ULC jest mniejsza, gdyż każde lądowanie wymaga zgody użytkownika (który odpowiada za bezpieczną eksploatację). Inaczej w przypadku lotniska publicznego, gdzie każdy użytkownik może lądować bez zgody zarządzającego, w godzinach otwarcia lotniska

(c) odstępstwa od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających

Propozycja MI

16. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających	5.000
---	-------

Propozycja AP: skreślić lub zastąpić

16. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających	od 100 do 2500
---	----------------

Uzasadnienie

Dotychczas nie podlegało opłacie

Nakład pracy i kosztów zależy od rodzaju (zakresu) odstępstwa

(d) przedłużenie certyfikatu

Propozycja MI

19. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska przedłużającego ważność certyfikatu lotniska	50 % stawki określonej w pkt 17
--	---------------------------------

Podobnie w 3.12 (certyfikaty służb żeglugi)

Propozycja AP – skreślić

Uzasadnienie

Posiadacz certyfikatu płaci za pierwszą certyfikację oraz opłaty za stały, roczny nadzór. W ramach tego nadzoru sprawdza się, czy spełnia wymogi prawa. Opłaty te – znacznie wzrastające w stosunku do obecnych – powinny zawierać w sobie koszty przedłużenia certyfikatu. Jeżeli bowiem posiadacz certyfikatu płaci za roczny nadzór i spełnia wymogi, to przedłużenie certyfikatu powinno być formalnością. Takie rozwiązanie przyjęto w odniesieniu do innych certyfikatów (np. AOC,AWC).

8. Zmiany związane z certyfikatami AOC, AWC

Tabela 1, Część III, 3.13

Propozycja MI

1. Rozszerzenie floty i związana z tym zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC	W zależności od MTOW statku powietrznego		
	<10t	>10t	
	300	600	
2. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC nie związana z flotą	W zależności od wielkości jednostki organizacyjnej		
	M	ŚR	D
	200	300	500

Propozycja AP

1. Rozszerzenie floty i związana z tym zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC	100 zł
2. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC nie związana z flotą	50 zł

Uzasadnienie

Obecnie brak jest takiej opłaty

Brak uzasadnienia dla wprowadzenia opłaty w znacznej wysokości (wszak jest opłata za roczny nadzór)

Zmiany, o których mowa nie wymagają znacznego nakładu pracy – weryfikacji dokumentacji dostarczonej przez użytkownika, który ma opracowane standardowe procedury

W większości przypadków rozszerzenie dotyczy tego samego typu statku – w takich przypadkach formalności powinny być minimalne

9. Odstępstwa od wymogów EU-OPS

Tabela 1, Część III, 3.13

Propozycja MI

5. Wydanie decyzji w sprawie zwolnień oraz odstępstw od przepisów EU-OPS zgodnie z art. 8 ust 2 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91	10000
---	-------

Propozycja AP – zmniejszyć do 1.000 zł

Uzasadnienie

Prawo UE zezwala na odstępstwa od wymogów prawa UE w zakresie transportu lotniczego

Z odstępstw tych korzystają głównie mali, lokalni przewoźnicy

Dla przykładu – UE zezwoliła na odstępstwo w zakresie możliwości wykonywania lotów pasażerskich (widokowych) na samolotach AN-2

Nadmierna opłata spowoduje, że polscy przewoźnicy będą mniej konkurencyjni

Poza tym, chcąc wykazać możliwość odstępstwa, przewoźnik ponosi znaczne koszty (wykazanie ULC spełnienia warunków, obsługa prawna, etc.)

10. Loty w strefach – odstępstwa

Tabela 1, Część III, 3.13

Propozycja MI

8. Wydanie zgody na wykonywanie lotów w strefach, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące	800
--	-----

Propozycja AP – skreślić

Uzasadnienie

Operator chcący wykonać lot w w/w strefie powinien wykazać ULC spełnienie warunków. Podstawowym warunkiem jest posiadanie certyfikatu (opłata roczna)

11. Medycyna lotnicza

Tabela 1, Część III, 3.13

Propozycja MI (skreślona)

Propozycja AP (wpisana)

9.	Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej	3.000 1.000	
10.	Wydanie certyfikatu dla lekarza orzecznika	500 200	

Uzasadnienie

Obecnie brak opłaty

Proponowane są zbyt wysokie

12. Egzamininy językowe - angielski

Tabela 2, Część I, 1.1

Propozycja MI

1. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego oraz egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 ICAO Licencjonowanie Personelu	300
--	-----

Propozycja AP

Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 ICAO	300	zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 ICAO Licencjonowanie Personelu
<i>Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia</i>	150	

Uzasadnienie

Obecnie brak opłaty

Powinna być niższa opłata za egzamin przedłużający uprawnienie

13. Egzaminy na uprawnienia dodatkowe świadectwa kwalifikacji

Tabela 2, Część I, 1.2

Propozycja MI

4. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	100
---	-----

Propozycja AP

Zmniejszyć do 50 zł

Uzasadnienie

Oplata 100 zł za przedłużenie uprawnienia w świadectwie kwalifikacji jest znacznie wyższa od opłaty za egzamin na świadectwo kwalifikacji.

14. Egzamininy praktyczne przedłużające ważność uprawnień – licencje

Tabela 2, Część I, 1.2

Propozycja MI

2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji	300
--	-----

Propozycja AP

Zmniejszyć do 100 zł

Uzasadnienie

Opłaty za przedłużanie uprawnień w drodze egzaminów powinny stanowić część opłaty za egzamin na uprawnienie (która wynosi według projektu 300 zł)

15. Nadzór nad posiadaczem AOC

Tabela 3, część III

Propozycja MI

8. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC	Opłata podstawowa 200 zwiększona o 200 za każdy statek powietrzny wpisany do certyfikatu mający poniżej 495 kg MTOW i zwiększona o 500 za każdy statek wpisany do certyfikatu mający powyżej 495 kg MTOW
--	--

Propozycja AP

8. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC	Opłata podstawowa 200 zwiększona o 200 za każdy statek powietrzny wpisany do certyfikatu mający poniżej 495 kg MTOW i zwiększona o 500 za każdy statek wpisany do certyfikatu mający powyżej 495 kg MTOW
--	--

Uzasadnienie

Obecna opłata jest znacznie niższa od proponowanej przez MI

Obecnie zależy od wielkości przedsiębiorstwa posiadającego certyfikat AWC m ś d

5. Opłata roczna za okresowe i doraźne kontrole posiadacza certyfikatu AWC prowadzona przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w trybie art. 162 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze**	200	500	1.000
---	-----	-----	-------

16. Nadzór nad FTO, TRTO, CTO lub CAPTO

Tabela 3, część IV

Propozycja MI

1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu FTO, TRTO, CTO, AMO lub CAPTO szkolącym:	700
---	-----

Propozycja AP

1.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu FTO, TRTO, CTO, lub CAPTO	700	<i>Obejmuje koszty przedłużenia ważności certyfikatu</i>
	FTO	700	
	TRTO	500	
	CTO, CAPTO	400	

Uzasadnienie

Opłata za nadzór powinna być zróżnicowana w zależności od certyfikatu

Podobnie jak jest z opłatą za pierwsze wydanie certyfikatu

(ponadto błędne wpisanie AMO – to organizacja obsługi technicznej)

17. Nadzór nad MTO

Tabela 3, część IV

Propozycja MI (skreślona)

Propozycja AP (wpisana)

2.	Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu organizacji szkoleniowej Part-147	500	<i>Obejmuje koszty przedłużenia ważności certyfikatu</i>
	2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu organizacji szkoleniowej Part-147 szkolącego na kategorię/podkategorię	500	
	1) B1.2; B1.4; B.2 za każdą kategorię/podkategorię	500	
	2) B1.1; B1.3 w zakresie ogólnolotniczym, za każdą kategorię/podkategorię	500	
	5) B1.1; B1.3 za każdy typ	500	
	3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi mechaników lotniczych obsługi technicznej, innych niż organizacje Part-147		

Uzasadnienie

Zbyt znaczne opłaty za nadzór nad MTO spowodują spadek ich konkurencyjności

Mechanicy zaczną się szkolić w organizacjach MTO w innych krajach UE (szkolenia tam zaliczone ULC ma obowiązek uznać bez żadnych formalności)

18. Nadzór nad posiadaczami certyfikatu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO)

Tabela 3, część V

Propozycja MI

2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO):				
1) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1 2250	A2 1125	A3 1125	A4 750
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	1500	750	750	550
3) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	1125	550	550	375
4) spełniającej wymagania PL-6 ppkt 8.5		550	550	375

Propozycja AP

2.	<i>Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO):</i>	<i>50 % opłaty jak za pierwsze wydanie certyfikatu CAMO zgodnie z tabelą I, część III, punkt 3.6, ppkt 2</i>	<i>Obejmuje koszty przedłużenia ważności certyfikatu</i>
----	---	--	--

Uzasadnienie

Nadzór nad CAMO (zarządzanie zdadnością do lotu – w uproszczeniu zarządzanie dokumentacją) powinien kosztować mniej niż AMO (obsługa techniczna).

Opłata za roczny nadzór powinna zawierać koszty re-certyfikacji (ciągły nadzór oznacza spełnianie wymogów)

Można uprościć, ustalając opłatę za roczny nadzór jako 50 % opłaty za pierwszą certyfikację