

Warszawa, dnia 17 lutego 2017 r.

Poz. 288

**OBWIESZCZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 17 stycznia 2017 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
w sprawie świadectw kwalifikacji**

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 296 i 1579) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 664), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 września 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 1630).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje § 2–8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 września 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 1630), które stanowią:

„§ 2. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany jego świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, zwanego dalej „świadectwem kwalifikacji operatora (UAVO)”, i uprawnień do niego wpisanych, wydanych na podstawie rozporządzenia zmienianego w § 1, na świadectwa kwalifikacji i uprawnienia do nich wpisane na warunkach określonych w ust. 4.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się najpóźniej 30 dni przed upływem ważności uprawnienia podstawowego wpisanego do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO).

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, podaje się imię i nazwisko, numer PESEL, datę i miejsce urodzenia, imiona rodziców, obywatelstwo, adres zamieszkania, numer telefonu lub adres poczty elektronicznej wnioskującego.

4. Wymiana, o której mowa w ust. 1, może nastąpić najpóźniej:

- 1) w dniu upływu ważności uprawnienia podstawowego wpisanego do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO);
- 2) w dniu upływu ważności uprawnienia podstawowego, które zostało wpisane do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) jako ostatnie – w przypadku gdy do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) jest wpisane więcej niż jedno uprawnienie podstawowe.

5. Świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z:

- 1) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego samolot bezzałogowy (A), śmigłowiec bezzałogowy (H), sterowiec bezzałogowy (AS), wielowirnikowiec bezzałogowy (MR) lub inny bezzałogowy statek powietrzny (O) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego do 2 kg – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem dodatkowym określającym kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg);

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

- 2) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego samolot bezzałogowy (A) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 2 kg do 7 kg lub
 - b) od 7 kg do 25 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i samolot bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(A) < 25 kg);
- 3) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego śmigłowiec bezzałogowy (H) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 2 kg do 7 kg, lub
 - b) od 7 kg do 25 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i śmigłowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(H) < 25 kg);
- 4) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego sterowiec bezzałogowy (AS) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 2 kg do 7 kg lub
 - b) od 7 kg do 25 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(AS) < 25 kg);
- 5) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego wielowirnikowiec bezzałogowy (MR) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 2 kg do 7 kg lub
 - b) od 7 kg do 25 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i wielowirnikowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(MR) < 25 kg);
- 6) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego inny bezzałogowy statek powietrzny (O) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 2 kg do 7 kg lub
 - b) od 7 kg do 25 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(AS) < 25 kg);
- 7) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego samolot bezzałogowy (A) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 25 kg do 50 kg lub
 - b) od 50 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i samolot bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(A) < 150 kg);

- 8) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego śmigłowiec bezzałogowy (H) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 25 kg do 50 kg lub
 - b) od 50 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i śmigłowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(H) < 150 kg);
- 9) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego sterowiec bezzałogowy (AS) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 25 kg do 50 kg lub
 - b) od 50 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(AS) < 150 kg);
- 10) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego wielowirnikowiec bezzałogowy (MR) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 25 kg do 50 kg lub
 - b) od 50 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i wielowirnikowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(MR) < 150 kg);
- 11) uprawnieniem podstawowym dotyczącym kategorii statku powietrznego inny bezzałogowy statek powietrzny (O) wraz z uprawnieniem podstawowym dotyczącym maksymalnej masy startowej (MTOM) bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) od 25 kg do 50 kg lub
 - b) od 50 kg– podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniami dodatkowymi określającymi kategorię oraz masę startową statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg) i aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(AS) < 150 kg);
- 12) uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów jedynie w zasięgu wzroku operatora VLOS – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów jedynie w zasięgu wzroku;
- 13) uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów jedynie w zasięgu wzroku operatora VLOS wraz z uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów poza zasięgiem wzroku operatora BVLOS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów w zasięgu i poza zasięgiem wzroku;
- 14) uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów poza zasięgiem wzroku operatora BVLOS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem podstawowym do wykonywania lotów w zasięgu i poza zasięgiem wzroku;
- 15) uprawnieniem dodatkowym instruktora INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem dodatkowym instruktora INS.

§ 3. Świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) oraz wpisane do nich uprawnienia wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 4. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i szkolenia praktycznego do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres roku od dnia wejścia w życie rozporządzenia. Zaświadczenia uznaje się za zaświadczenia potwierdzające ukończenie odpowiednio szkolenia teoretycznego lub szkolenia praktycznego do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) zgodnie z przepisami rozporządzenia.

§ 5. 1. Szkolenia lotnicze do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) rozpoczęte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za przeprowadzone zgodnie z przepisami rozporządzenia.

2. Nadzorowaną praktykę instruktorską do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) rozpoczętą przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za odbytą zgodnie z przepisami rozporządzenia.

3. Egzamininy państwowe do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) przeprowadzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za przeprowadzone zgodnie z przepisami rozporządzenia.

§ 6. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ogłasza programy szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO), o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia zmienianego w § 1, najpóźniej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

2. Podmioty szkolące wprowadzą do stosowania programy szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO), o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia zmienianego w § 1, najpóźniej 30 dni od dnia ich ogłoszenia.

3. Szkolenie lotnicze do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) rozpoczęte przed dniem wprowadzenia do stosowania programów szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia zmienianego w § 1, może być kontynuowane na podstawie dotychczasowych warunków.

§ 7. Podmioty szkolące, prowadzące działalność szkoleniową przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, do czasu wprowadzenia do stosowania programów szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a, prowadzą szkolenie lotnicze na dotychczasowych warunkach.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury i Budownictwa: wz. *K. Smoliński*

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
i Budownictwa z dnia 17 stycznia 2017 r. (poz. 288)

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 3 czerwca 2013 r.

w sprawie świadectw kwalifikacji

Na podstawie art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904, 1361 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory świadectw kwalifikacji;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectw kwalifikacji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
 - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania świadectwa kwalifikacji oraz wynikających z niego uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcego świadectwa kwalifikacji oraz wynikających z niego uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających ze świadectw kwalifikacji;
- 6) zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz wzór i tryb uzyskiwania tego świadectwa, uwzględniając równorzędność ukończonych kursów i szkoleń;
- 7) wymagania dla świadectw kwalifikacji nieprzewidzianych w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do świadectw kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej oraz informatora lotniskowej służby powietrznej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do otrzymania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych oraz tryb uzyskiwania i wzór tego świadectwa określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) egzaminie państwowym – rozumie się przez to egzamin składający się z części teoretycznej i praktycznej, złożony przed komisją egzaminacyjną albo organizacją szkoleniową, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) egzaminie praktycznym – rozumie się przez to część praktyczną egzaminu państwowego;

¹⁾ Obecnie działem administracji rządowej – transport kieruje Minister Infrastruktury i Budownictwa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

- 3) egzaminie teoretycznym – rozumie się przez to część teoretyczną egzaminu państwowego;
- 4) egzaminatorze praktycznym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, upoważnionego do przeprowadzenia egzaminu praktycznego;
- 5) egzaminatorze teoretycznym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, upoważnionego do przeprowadzenia egzaminu teoretycznego;
- 6) komisji egzaminacyjnej – rozumie się przez to komisję egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 6a)²⁾ masie startowej – rozumie się przez to masę bezzałogowego statku powietrznego gotowego do lotu;
- 7) orzeczeniu lotniczo-lekarskim – rozumie się przez to orzeczenie o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 8) podmiocie szkolącym – rozumie się przez to przedsiębiorcę prowadzącego działalność szkoleniową, o której mowa w art. 95a ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 9) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 10) rozporządzeniu nr 216/2008/WE – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 11) szkoleniu lotniczym – rozumie się przez to szkolenie lotnicze prowadzone w ramach działalności szkoleniowej;
- 12) uprawnieniu – rozumie się przez to uprawnienia podstawowe oraz uprawnienia dodatkowe wpisane do świadectwa kwalifikacji oraz z nim związane i stanowiące jego część, a także określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do niego;
- 13) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectw kwalifikacji

§ 4. 1. Ze względu na wymagania niezbędne do uzyskania poszczególnych świadectw kwalifikacji wyróżnia się następujące świadectwa kwalifikacji:

- 1) pilota lotni;
- 2) pilota paralogotni;
- 3) pilota motolotni;
- 4) pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;
- 5) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe;
- 6) skoczek spadochronowy;
- 7) mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, o których mowa w pkt 1–5.

2. Wprowadza się wymóg posiadania następujących świadectw kwalifikacji:

- 1) pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg;
- 2) mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 6 i ust. 2 pkt 1.

²⁾ Dodany przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 września 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 1630), które weszło w życie z dniem 6 listopada 2016 r.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 199 z 31.07.2009, str. 6, Dz. Urz. UE L 309 z 24.11.2009, str. 51, Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 54, Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 34 oraz Dz. Urz. UE L 3 z 06.01.2016, str. 1.

§ 5. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki dla świadectwa kwalifikacji:

- 1) pilota lotni – określa załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 2) pilota paralotni – określa załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 3) pilota motolotni – określa załącznik nr 4 do rozporządzenia;
- 4) pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg – określa załącznik nr 5 do rozporządzenia;
- 5) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – określa załącznik nr 6 do rozporządzenia;
- 6) skoczek spadochronowego – określa załącznik nr 7 do rozporządzenia;
- 7) pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg – określa załącznik nr 8 do rozporządzenia;
- 8) mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych – określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Do świadectwa kwalifikacji:

- 1) wpisuje się uprawnienia podstawowe;
- 2) mogą zostać wpisane uprawnienia dodatkowe.

2. Uprawnienia dla poszczególnych świadectw kwalifikacji określają załączniki nr 2–9 do rozporządzenia.

§ 7. 1. W razie zaistnienia takiej potrzeby Prezes Urzędu może dokonać w świadectwach kwalifikacji wpisów niestandardowych, określając jednocześnie termin ich ważności. Wpisy niestandardowe potwierdzają posiadanie przez członka personelu lotniczego dodatkowych kwalifikacji i umiejętności.

2. Do świadectwa kwalifikacji, jako wpis niestandardowy, może zostać wpisane upoważnienie do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej R/T. Przepis nie dotyczy świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych.

3. Warunkiem dokonania wpisu niestandardowego, o którym mowa w ust. 2, jest odbycie szkolenia teoretycznego i praktycznego w oparciu o program szkolenia obejmujący szkolenie w zakresie łączności oraz zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego z tego przedmiotu albo posiadane przez członka personelu lotniczego takiego wpisu w innej licencji lub świadectwie kwalifikacji.

4. Warunkiem dokonania wpisu niestandardowego innego niż wpis, o którym mowa w ust. 2, może być odbycie szkolenia lotniczego specjalistycznego, o którym mowa w § 34.

§ 8. Wzór świadectwa kwalifikacji określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

§ 9. Skróty nazw specjalności członków personelu lotniczego i symbole świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Szczegółowe warunki i sposób wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania świadectwa kwalifikacji oraz wynikających z niego uprawnień

§ 10. 1. Świadectwo kwalifikacji lub uprawnienia wydaje się kandydatowi, który spełnił wymagania określone w ustawie oraz przepisach rozporządzenia.

2. Świadectwo kwalifikacji lub uprawnienia wydaje się na wniosek złożony do Prezesa Urzędu, przy czym wydanie świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy następuje na podstawie wniosku o wydanie świadectwa kwalifikacji i wpisanie co najmniej jednego uprawnienia podstawowego.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, podaje się imię i nazwisko, numer PESEL, datę i miejsce urodzenia, imiona rodziców, obywatelstwo, adres zamieszkania, numer telefonu lub adres poczty elektronicznej wnioskującego.

4. Świadcstwo kwalifikacji może być wydane posiadaczowi dokumentu stwierdzającego posiadane kwalifikacje, wydanego dla specjalności, o których mowa w § 4, przez właściwy organ państwa obcego, zwanego dalej „obcym świadectwem kwalifikacji”, po spełnieniu warunków polegających na posiadaniu praktyki lotniczej w zakresie odpowiadającym co najmniej wymaganiom określonym w prawie polskim dla danego świadectwa kwalifikacji oraz zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem praktycznym.

§ 11. 1. Warunkiem wydania świadectwa kwalifikacji jest uzyskanie co najmniej jednego uprawnienia podstawowego wpisywanego do świadectwa kwalifikacji, o które ubiega się kandydat.

2. Następne uprawnienia podstawowe mogą być wydane po odbyciu i zaliczeniu szkolenia lotniczego w zakresie danego uprawnienia podstawowego oraz zdaniu egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego.

3. Warunkiem wydania uprawnienia dodatkowego jest posiadanie co najmniej jednego ważnego uprawnienia podstawowego, z którym jest związane to uprawnienie dodatkowe, oraz odbycie i zaliczenie szkolenia lotniczego w zakresie tego uprawnienia dodatkowego, zdanie egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego i odbycie nadzorowanej praktyki instruktorskiej, jeżeli egzamin lub praktyka są wymagane.

4. W przypadku gdy do wydania uprawnienia instruktorskiego jest wymagane odbycie z wynikiem pozytywnym nadzorowanej praktyki instruktorskiej, kandydat po zdaniu egzaminu praktycznego zgłasza się w celu odbycia tej praktyki do podmiotu szkolącego, prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie specjalności, o które ubiega się kandydat.

5. Nadzorowana praktyka instruktorska jest prowadzona przez instruktora nadzorującego, wyznaczonego przez kierownika szkolenia podmiotu szkolącego. Instruktor nadzorujący ponosi bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczny przebieg praktyki.

6. Nadzorowana praktyka instruktorska powinna odbyć się w czasie nie dłuższym niż 3 lata od dnia zdania egzaminu praktycznego.

7. Po zakończeniu nadzorowanej praktyki instruktorskiej kierownik szkolenia podmiotu szkolącego, o którym mowa w ust. 5, wystawia zaświadczenie o ukończeniu praktyki z rekomendacją instruktora nadzorującego. Zaświadczenie zawiera imię i nazwisko odbywającego nadzorowaną praktykę instruktorską.

§ 12. 1. Świadcstwo kwalifikacji wydaje się bezterminowo, jednak jego ważność jest uzależniona od ważności co najmniej jednego uprawnienia podstawowego albo uprawnienia instruktora naziemnego INS(G) we wszystkich świadectwach kwalifikacji, w których występuje, i ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego, jeżeli jest ono wymagane.

2. Uprawnienia podstawowe wydaje się na okres 5 lat, z wyjątkiem uprawnień podstawowych pilota lotni, pilota paralotni i mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, które wydaje się bezterminowo.

3. Uprawnienia dodatkowe wydaje się na okres 3 lat, z wyjątkiem uprawnienia pilota lotni i pilota paralotni do wykonywania lotów z pasażerem TANDEM, które wydaje się bezterminowo, jednak jego ważność jest uzależniona od wykonania co najmniej 20 godzin lotów samodzielnych lub z pasażerem w okresie ostatnich 12 miesięcy, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej.

§ 13. 1. Ważność uprawnienia podstawowego przedłuża się na podstawie sprawdzenia wiedzy i umiejętności przeprowadzonego przez instruktora uprawnionego do prowadzenia szkolenia lotniczego w zakresie przedłużanego uprawnienia. Ważność uprawnienia dodatkowego przedłuża się na podstawie sprawdzenia wiedzy i umiejętności przeprowadzonego przez egzaminatora praktycznego.

2. Przedłużenie ważności uprawnienia następuje nie wcześniej niż na 12 miesięcy przed dniem upływu ważności danego uprawnienia i nie później niż w dniu upływu jego ważności.

3. Wpisu przedłużenia ważności uprawnienia dokonuje instruktor lub egzaminator praktyczny, o których mowa w ust. 1, na podstawie sprawdzenia wiedzy i umiejętności. Okresy przedłużonej ważności uprawnienia są liczone od dnia upływu poprzedniego okresu jego ważności.

4. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia wiedzy i umiejętności:

- 1) Prezes Urzędu zawiesza uprawnienie na wniosek instruktora lub egzaminatora praktycznego, o których mowa w ust. 1;
- 2) instruktor lub egzaminator praktyczny, o których mowa w ust. 1, wskazuje w protokole sprawdzenia wiedzy i umiejętności zakres dodatkowego szkolenia lotniczego niezbędnego do przywrócenia ważności uprawnienia.

5. Po utracie ważności uprawnienia jego ważność może być wznowiona na podstawie sprawdzenia wiedzy i umiejętności przeprowadzonych przez egzaminatora praktycznego, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. Po utracie ważności uprawnienia pilota lotni i pilota paralotni do wykonywania lotów z pasażerem TANDEM, jego ważność może być wznowiona na podstawie wykonania 3 lotów sprawdzających z pasażerem pod nadzorem instruktora, poprzedzonych odbyciem co najmniej 20 godzin lotów samodzielnych w okresie ostatnich 12 miesięcy, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej.

§ 14. 1. Świadcstwo kwalifikacji podlega wymianie:

- 1) po uzyskaniu uprawnienia wpisywanego do świadectwa kwalifikacji;
- 2) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnienia;
- 3) w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do świadectwa kwalifikacji, w tym również danych adresowych;
- 4) w razie sprostowania błędu;
- 5) po wypełnieniu miejsc na wpisy;
- 6) w razie uszkodzenia albo zniszczenia dokumentu świadectwa kwalifikacji;
- 7) w razie utraty dokumentu świadectwa kwalifikacji;
- 8) w razie dokonania wpisu niestandardowego, o którym mowa w § 7.

2. Wymiany świadectwa kwalifikacji dokonuje się na wniosek o wydanie świadectwa kwalifikacji złożony do Prezesa Urzędu, w którym zaznacza się przyczynę wymiany tego świadectwa kwalifikacji. Do wniosku stosuje się przepis § 10 ust. 3.

3. W świadectwie kwalifikacji wydanym w wyniku wymiany wpisuje się ważne uprawnienia posiadane przez członka personelu lotniczego w dniu wydania tego świadectwa kwalifikacji, z uwzględnieniem § 12 ust. 2.

4. W przypadku uszkodzenia, zniszczenia albo utraty dokumentu świadectwa kwalifikacji jest wydawany duplikat znajdującego się w teczce osobowej członka personelu lotniczego dokumentu, uaktualniony w zakresie ważności uprawnień na podstawie dokumentu świadectwa kwalifikacji, jeżeli został załączony do wniosku, o którym mowa w ust. 2, lub na podstawie znajdujących się w teczce protokołów ze sprawdzenia wiedzy i umiejętności oraz innych dokumentów dotyczących posiadanych uprawnień i ograniczeń.

§ 15. 1. Prezes Urzędu może w przypadkach, o których mowa w art. 100 ust. 1 ustawy, zawiesić świadectwo kwalifikacji lub uprawnienie.

2. Członek personelu lotniczego, którego świadectwo kwalifikacji zostało zawieszona, nie może przez okres zawieszenia korzystać z zawieszona świadectwa kwalifikacji ani ze związanego z nim uprawnienia.

3. Członek personelu lotniczego, któremu zawieszona jedyne posiadane uprawnienie podstawowe, nie może przez okres zawieszenia korzystać również z uprawnień dodatkowych.

4. Jeżeli członek personelu lotniczego posiadał w świadectwie kwalifikacji kilka uprawnień podstawowych, w przypadku zawieszenia jednego z nich nie może on przez okres zawieszenia korzystać z tego uprawnienia podstawowego oraz z uprawnień dodatkowych, których uzyskanie jest uzależnione od posiadania uprawnienia podstawowego, które zostało zawieszona.

5. Członek personelu lotniczego, któremu zawieszona uprawnienie dodatkowe, nie może przez okres zawieszenia korzystać z tego uprawnienia. Zawieszenie uprawnienia dodatkowego nie ma wpływu na możliwość korzystania ze świadectwa kwalifikacji i innych wpisanych do niego uprawnień.

§ 16. W przypadku zawieszenia świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia posiadacz świadectwa kwalifikacji niezwłocznie przekazuje dokument świadectwa kwalifikacji Prezesowi Urzędu w celu dokonania wpisu odpowiednio o zawieszeniu świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia.

§ 17. Zawieszając świadectwo kwalifikacji lub uprawnienie:

- 1) określa się okres zawieszenia;
- 2) można wskazać termin i sposób spełnienia wymagań określonych w art. 96 ust. 1 ustawy, niezbędnych do przywrócenia zawieszzonego świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia.

§ 18. 1. Zawieszone świadectwo kwalifikacji lub uprawnienie przywraca się na wniosek zainteresowanego, jeżeli upłynął okres zawieszenia lub zostały spełnione wymagania niezbędne do przywrócenia zawieszzonego świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia, o których mowa w § 17 pkt 2.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się kopię ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego, jeżeli jest ono wymagane, oraz dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań niezbędnych do przywrócenia zawieszzonego świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia, jeżeli zostały określone zgodnie z § 17 pkt 2.

§ 19. 1. Jeżeli członek personelu lotniczego nie może spełnić wymagań, o których mowa w § 17 pkt 2, Prezes Urzędu cofa zawieszone świadectwo kwalifikacji lub zawieszone uprawnienie.

2. W decyzji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia można określić warunki ich ponownego wydania dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej lub posiadanej wiedzy i umiejętności.

3. Członek personelu lotniczego, którego świadectwo kwalifikacji lub uprawnienie zostało cofnięte, nie może wykonywać lotów i innych czynności lotniczych związanych z posiadaniem tego świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia.

4. Członek personelu lotniczego, któremu cofnięto uprawnienie podstawowe, nie może wykonywać lotów i innych czynności lotniczych, do których uprawnia go uprawnienie dodatkowe, związane z cofniętym uprawnieniem podstawowym.

5. Jeżeli cofnięte uprawnienie podstawowe było jedynym uprawnieniem podstawowym, członek personelu lotniczego nie może wykonywać lotów i innych czynności lotniczych, do których uprawnia go posiadane świadectwo kwalifikacji.

§ 20. Członek personelu lotniczego, którego świadectwo kwalifikacji zostało cofnięte, niezwłocznie przekazuje je Prezesowi Urzędu, za pokwitowaniem, chyba że świadectwo kwalifikacji zostało już uprzednio zatrzymane przez Prezesa Urzędu lub inny właściwy organ.

Rozdział 4

Szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcego świadectwa kwalifikacji oraz wynikających z niego uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa

§ 21. 1. Osoba ubiegająca się o uznanie obcego świadectwa kwalifikacji składa do Prezesa Urzędu wniosek o uznanie oraz kopię obcego świadectwa kwalifikacji, a jego oryginał okazuje na wezwanie Prezesa Urzędu. Do wniosku stosuje się przepis § 10 ust. 3.

2. Warunkiem uznania obcego świadectwa kwalifikacji oraz korzystania z niego jest:

- 1) posiadanie praktyki lotniczej w zakresie odpowiadającym co najmniej wymaganiom określonym w prawie polskim dla danego świadectwa kwalifikacji;
- 2) posiadanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego, spełniającego co najmniej jeden z następujących warunków:
 - a) zostało wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,
 - b) zostało wydane przez państwo, z którym Rzeczpospolita Polska zawarła umowę o uznawaniu orzeczeń lotniczo-lekarskich,
 - c) zostało wydane przez polskie centra medycyny lotniczej lub polskich lekarzy orzeczników– jeżeli jest ono wymagane dla specjalności, o których mowa w § 4.

3. Prezes Urzędu może uzależnić uznanie obcego świadectwa kwalifikacji od poddania się osoby ubiegającej się o uznanie sprawdzeniu wiedzy i umiejętności przez egzaminatora teoretycznego lub egzaminatora praktycznego. W takim przypadku Prezes Urzędu wyznacza termin sprawdzenia wiedzy i umiejętności oraz określa jego zakres.

§ 22. 1. Uznania obcego świadectwa kwalifikacji dokonuje się na okres jego ważności, jeżeli określono w nim taki termin, lub na okres ważności badań lotniczo-lekarskich, jednak nie dłużej niż na okres 5 lat.

2. Prezes Urzędu stwierdza uznanie obcego świadectwa kwalifikacji przez wydanie świadectwa uznania, którego wzór określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

§ 23. 1. Uznanie obcego świadectwa kwalifikacji uprawnia jego posiadacza do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w zakresie określonym w świadectwie uznania wyłącznie na statkach powietrznych podlegających nadzorowi Prezesa Urzędu.

2. Uznanie obcego świadectwa kwalifikacji nie uprawnia jego posiadacza do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w charakterze instruktora oraz lotów i innych czynności lotniczych o charakterze zarobkowym.

§ 24. 1. Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić uznanie obcego świadectwa kwalifikacji w przypadkach, o których mowa w art. 100 ustawy.

2. Do cofnięcia oraz zawieszenia i przywrócenia uznania obcego świadectwa kwalifikacji i uprawnienia stosuje się odpowiednio przepisy § 15–20.

Rozdział 5

Szczegółowe warunki i sposób uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych

§ 25. 1. Kwalifikacje lotnicze uzyskuje się w toku szkolenia lotniczego, o którym mowa w rozdziale 6.

2. Zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania kwalifikacji lotniczych dla poszczególnych świadectw kwalifikacji i uprawnień określają załączniki nr 2–9 do rozporządzenia.

§ 26. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych następuje przez sprawdzenie wiedzy i umiejętności, które przeprowadza się:

- 1) w procesie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zgodnie z programami szkolenia posiadanymi przez podmiot szkolący, odpowiednimi dla danego rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego;
- 2) przed wydaniem świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia;
- 3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia dodatkowego;
- 4) w celu utrzymania ważności uprawnienia podstawowego mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych;
- 5) jeżeli świadectwo kwalifikacji lub uprawnienie zostało zawieszona w związku z zaistnieniem okoliczności, o których mowa w art. 100 ust. 1 pkt 4 ustawy, stwierdzonych w szczególności w wyniku badania wypadku albo incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego;
- 6) w celu bieżącej kontroli umiejętności pilotażowych, w odniesieniu do świadectw kwalifikacji, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2 pkt 1;
- 7) na podstawie imiennego skierowania wystawionego przez Prezesa Urzędu w celu poddania się osoby ubiegającej się o uznanie obcego świadectwa kwalifikacji sprawdzeniu wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 21 ust. 3;
- 8) przed dokonaniem w świadectwie kwalifikacji wpisu niestandardowego, o którym mowa w § 7 ust. 2, chyba że wpis ten jest dokonywany na podstawie wpisu w innej licencji lub świadectwie kwalifikacji;
- 9) w celu przedłużenia ważności uprawnienia podstawowego;
- 10) w celu wznowienia ważności uprawnienia podstawowego.

§ 27. 1. Sprawdzenia wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 26 pkt 1, 6 i 9, dokonuje instruktor w zakresie posiadanych kwalifikacji.

2. W sprawdzeniu wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w ust. 1, może brać udział osoba wykonująca w imieniu Prezesa Urzędu kontrolę przestrzegania przez podmiot szkolący przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

3. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 26 pkt 2, 3, 5, 7 i 10, prowadzi się w drodze egzaminu państwowego. Sprawdzenia wiedzy i umiejętności lotniczych dokonuje egzaminator teoretyczny lub egzaminator praktyczny.

4. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 26 pkt 4 i 8, prowadzi się w drodze egzaminu państwowego przed komisją egzaminacyjną.

5. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadku, o którym mowa w § 26 pkt 4, prowadzi się co 5 lat od dnia uzyskania uprawnienia podstawowego. Sprawdzenia wiedzy i umiejętności lotniczych nie prowadzi się, jeżeli mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego udokumentuje wykonywanie czynności obsługowych przez okres 6 miesięcy w ciągu ostatnich 2 lat.

§ 28. 1. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności lotniczych jest przeprowadzane w celu stwierdzenia spełnienia przez kandydata wymagań niezbędnych do wydania świadectwa kwalifikacji lub wydania, przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia.

2. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w przypadkach, o których mowa w § 26 pkt 3, 9 i 10, obejmuje zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania uprawnienia, którego ważność jest przedłużana lub wznowiana.

Rozdział 6

Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego

§ 29. 1. Zakres szkolenia lotniczego wymagany do uzyskania poszczególnych świadectw kwalifikacji lub uprawnień określają załączniki nr 2–9 do rozporządzenia.

2. Szkolenie lotnicze składa się:

- 1) ze szkolenia teoretycznego – nauczanie wiedzy lotniczej – dla wszystkich świadectw kwalifikacji,
- 2) ze szkolenia praktycznego:
 - a) na ziemi i w locie – nauczanie umiejętności praktycznych – dla pilotów, skoczków spadochronowych i operatorów bezzałogowych statków powietrznych używanych w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,
 - b) na ziemi – dla mechaników poświadczenia obsługi statków powietrznych,
- 3) z uzupełniającego szkolenia praktycznego – w formie nadzorowanej praktyki instruktorskiej, w zakresie wymaganym do uzyskania uprawnień instruktorskich, w przypadkach wskazanych w załącznikach nr 2–9 do rozporządzenia

– które są prowadzone zgodnie z programami szkolenia odpowiednimi do zakresu i rodzaju prowadzonej działalności szkoleniowej.

3. Podmiot szkolący prowadzący szkolenie lotnicze lub weryfikację wiedzy i umiejętności kandydata wystawia zaświadczenie o ukończeniu szkolenia lotniczego albo zaświadczenie o odbytym szkoleniu lotniczym. Zaświadczenia zawierają imię i nazwisko kandydata.

§ 30. 1. Osoba, która wykazała przed podmiotem szkolącym prowadzącym szkolenie lotnicze, że posiada niektóre z wymaganych elementów wiedzy lub umiejętności uzyskane w procesie szkolenia lotniczego prowadzonego przez uprawnione podmioty, w szczególności przez podmioty szkolące, certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego, jednostki organizacyjne lotnictwa państwowego lub podmioty prowadzące szkolenie lotnicze w państwach obcych, może być szkolona według indywidualnego toku szkolenia lotniczego.

2. Indywidualny tok szkolenia lotniczego opracowuje instruktor prowadzący szkolenie lotnicze, na podstawie posiadanego przez podmiot szkolący programu szkolenia.

3. Indywidualny tok szkolenia lotniczego może być realizowany po jego zatwierdzeniu przez kierownika szkolenia podmiotu szkolącego, w którym będzie prowadzone szkolenie lotnicze.

4. Osoba, która wykazała przed podmiotem szkolącym prowadzącym szkolenie lotnicze, że posiada wiedzę i umiejętności oraz praktykę lotniczą, uzyskane w procesie szkolenia lotniczego, o którym mowa w ust. 1, niezbędne do uzyskania świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia, o które się ubiega, może otrzymać zaświadczenie o spełnieniu wymagań w zakresie szkolenia lotniczego do tego świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia. Zaświadczenie zawiera imię i nazwisko osoby, o której mowa w ust. 1.

§ 31. Uczestnik szkolenia praktycznego powinien posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskie, jeżeli jest ono wymagane dla świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia, o które ubiega się kandydat.

§ 32. 1. Szkolenie lotnicze jest prowadzone przez podmioty szkolące, z zastrzeżeniem ust. 4.

2. Z zastrzeżeniem § 34, podmioty szkolące mogą prowadzić szkolenie lotnicze tylko w zakresie wynikającym z posiadanego zaświadczenia o wpisie do rejestru podmiotów szkolących, przy spełnieniu warunków określonych w ust. 3 oraz przepisach wydanych na podstawie art. 95a ust. 4 ustawy.

3. Szkolenie lotnicze jest prowadzone:

- 1) zgodnie z:
 - a) aktualnymi programami szkolenia, dotyczącymi rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego prowadzonego przez dany podmiot szkolący, wskazanymi we wniosku o wpis do rejestru podmiotów szkolących lub wniosku o rozszerzenie wpisu do rejestru podmiotów szkolących,
 - b) procedurami planowania, prowadzenia i dokumentowania przebiegu szkolenia lotniczego,
 - c) materiałami szkoleniowymi odpowiednimi do rodzaju i zakresu prowadzonego szkolenia lotniczego;
- 2) przez kadre dydaktyczno-instruktorską, posiadającą kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu prowadzonego szkolenia lotniczego;
- 3) przy wykorzystaniu bazy dydaktyczno-instruktorskiej odpowiedniej do rodzaju i zakresu prowadzonego szkolenia lotniczego;
- 4) przy wykorzystaniu statków powietrznych odpowiednich do rodzaju i zakresu prowadzonego szkolenia lotniczego, z wyłączeniem statków powietrznych wymienionych w lit. a–c oraz h w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE;
- 5) w sposób bezpieczny, niezagrażający bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu;
- 6) metodą:
 - a) stacjonarną,
 - b) seminaryjną,
 - c) e-learningu lub
 - d) samokształcenia– niezależnie od metody szkolenia podmiot szkolący weryfikuje wiedzę teoretyczną kandydata do uzyskania świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia w celu wydania zaświadczenia potwierdzającego nabycie wymaganej wiedzy;
- 7) w taki sposób, aby na każdym etapie szkolenia praktycznego uczestnik szkolenia wykonywał czynności lotnicze pod nadzorem wyznaczonego instruktora.

4.⁴⁾ Szkolenie lotnicze w celu uzyskania uprawnienia dodatkowego określającego kategorię oraz masę startową statku powietrznego, wpisanego do świadectwa kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, może odbywać się metodą samokształcenia przy uwzględnieniu zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych dla tego uprawnienia określonych w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 33. 1. Prezes Urzędu określa programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a, i ogłasza je w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, osobno dla każdego rodzaju świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia. Podmiot szkolący, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, może opracować i przedłożyć do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu własny program szkolenia.

2. Programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a:

- 1) uwzględniają warunki i specyfikę szkolenia lotniczego prowadzonego dla poszczególnych świadectw kwalifikacji i uprawnień;

⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 2) podlegają aktualizacji stosownie do zmian przepisów lotniczych oraz uzasadnionych potrzeb szkoleniowych;
- 3) mogą być aktualizowane przez Prezesa Urzędu, na wniosek podmiotów szkolących lub przedstawicieli środowiska lotniczego, stosownie do uzasadnionych potrzeb szkoleniowych, popartych praktyką i doświadczeniem wnioskujących.

3. W przypadku aktualizacji programu szkolenia, podmiot szkolący, który opracował własny program szkolenia i uzyskał jego zatwierdzenie zgodnie z ust. 1, wprowadza tę aktualizację do własnego programu szkolenia i przedkłada go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu.

§ 34. 1. Podmioty szkolące mogą prowadzić szkolenie lotnicze specjalistyczne, mające na celu uzyskanie przez członków personelu lotniczego dodatkowych kwalifikacji i umiejętności, potwierdzonych wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej dokonanych przez instruktora prowadzącego szkolenie.

2. Szkolenie lotnicze specjalistyczne jest prowadzone przez instruktora posiadającego uprawnienia i kwalifikacje odpowiednie do danego rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego specjalistycznego.

3. Szkolenie lotnicze specjalistyczne może być prowadzone w celu uzyskania kwalifikacji do:

- 1) wykonywania lotów:
 - a) w nocy w warunkach VFR,
 - b) w przestrzeni kontrolowanej (CVFR), jeżeli członek personelu lotniczego posiada upoważnienie do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej R/T,
 - c) akrobacyjnych,
 - d) połączonych z holowaniem szybowców,
 - e) połączonych z holowaniem banerów;
- 2) wywożenia skoczków spadochronowych;
- 3) innych czynności lotniczych niewymienionych w pkt 1 i 2.

§ 35. 1. Podmiot szkolący opracowuje program szkolenia lotniczego specjalistycznego.

2. Podmiot szkolący przekazuje Prezesowi Urzędu informacje dotyczące rodzajów prowadzonych szkoleń lotniczych specjalistycznych oraz program szkolenia lotniczego specjalistycznego, o którym mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia wprowadzenia go do stosowania.

Rozdział 7

Szczegółowe warunki prowadzenia rejestru personelu lotniczego

§ 36. 1. W ramach rejestru personelu lotniczego, o którym mowa w art. 102 ustawy, Prezes Urzędu prowadzi rejestr członków personelu lotniczego posiadających świadectwa kwalifikacji, zwany dalej „rejestrem”, na który składają się teczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.

2. Teczka osobowa członka personelu lotniczego zawiera:

- 1) podstawowe dane osobowe członka personelu lotniczego:
 - a) imiona i nazwisko,
 - b) nr PESEL i miejsce urodzenia, a w przypadku osób, które nie mają przyznanego numeru PESEL, wpisuje się zamiast niego datę urodzenia,
 - c) obywatelstwo,
 - d) adres zamieszkania oraz, na żądanie członka personelu lotniczego, adres do korespondencji;
- 2) osobisty numer członka personelu lotniczego, którym są oznaczane wszystkie wydane mu świadectwa kwalifikacji;
- 3) wykaz wszystkich świadectw kwalifikacji z uwzględnieniem:
 - a) oznaczenia świadectwa kwalifikacji,

- b) daty wydania świadectwa kwalifikacji,
 - c) wpisanych do świadectwa kwalifikacji uprawnień, z oznaczeniem terminu ich ważności i przedłużenia ich ważności,
 - d) okresów zawieszeń świadectw kwalifikacji i uprawnień wpisanych do tego dokumentu oraz dat przywrócenia ich ważności,
 - e) oznaczenia oraz daty decyzji oraz prawomocnych orzeczeń sądowych dotyczących cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności świadectwa kwalifikacji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji;
- 4) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie świadectwa kwalifikacji oraz o wydanie albo wznowienie ważności wpisywanych do tego dokumentu uprawnień;
 - 5) protokoły z przeprowadzonych egzaminów państwowych, wymaganych do wydania świadectwa kwalifikacji albo do wydania lub wznowienia ważności wpisywanych do tego dokumentu uprawnień;
 - 6) decyzje oraz prawomocne orzeczenia sądowe dotyczące cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności świadectwa kwalifikacji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do świadectwa kwalifikacji;
 - 7) informacje dotyczące wypadków i incydentów lotniczych z udziałem członka personelu lotniczego;
 - 8) pisemne informacje o dacie i okolicznościach utraty lub zniszczenia dokumentu świadectwa kwalifikacji.

§ 37. 1. Rejestr obejmuje odrębnie prowadzony dział osób, którym wydano świadectwa uznania obcych świadectw kwalifikacji.

2. Do działu rejestru, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio § 36 ust. 2, z tym że rejestr uzupełnia się o daty ważności wydanych świadectw uznania obcych świadectw kwalifikacji.

§ 38. 1. Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje:

- 1) w razie śmierci albo uznania za zmarłego;
- 2) w razie cofnięcia wszystkich świadectw kwalifikacji.

2. Teczkę osobową członka personelu lotniczego skreślonego z rejestru przechowuje się w rejestrze przez okres:

- 1) 3 lat następujących po roku, w którym nastąpiła śmierć członka personelu lotniczego;
- 2) 10 lat następujących po roku, w którym członek personelu lotniczego został uznany za zmarłego;
- 3) 5 lat następujących po roku, w którym decyzja o cofnięciu ostatniego świadectwa kwalifikacji stała się ostateczna.

Rozdział 8

Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających ze świadectwa kwalifikacji

§ 39. 1. Członek personelu lotniczego może korzystać ze świadectwa kwalifikacji tylko w okresie ważności co najmniej jednego uprawnienia podstawowego oraz ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego, jeżeli jest ono wymagane.

2. Członek personelu lotniczego może wykonywać loty i inne czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) posiadanego świadectwa kwalifikacji z wpisem co najmniej jednego uprawnienia podstawowego;
- 2) posiadanych uprawnień;
- 3) kwalifikacji nabytych w wyniku szkolenia lotniczego specjalistycznego pod warunkiem posiadania świadectwa kwalifikacji z ważnym co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym.

§ 40. 1. Członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go świadectwo kwalifikacji, powinien posiadać je przy sobie wraz z następującymi dokumentami:

- 1) orzeczeniem lotniczo-lekarskim, jeżeli jest ono wymagane;

- 2) dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- 3) aktualnie wypełnionym osobistym dokumentem praktyki lotniczej, jeżeli z dokumentu tego wynikają dodatkowe kwalifikacje i umiejętności lub podstawa utrzymania ważności uprawnienia.

2. Przepisu ust. 1 pkt 3 nie stosuje się do pilotów lotni i paralotni.

§ 41. Członek personelu lotniczego i kandydat na członka personelu lotniczego, odbywający szkolenie lotnicze, powstrzymują się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku, gdy:

- 1) odczuwają dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia im wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny;
- 2) znajdują się pod wpływem:
 - a) leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną,
 - b) alkoholu,
 - c) narkotyków albo innych środków odurzających.

§ 42. 1. Członek personelu lotniczego przy wykonywaniu czynności lotniczych stosuje się do ograniczeń medycznych, zamieszczonych w orzeczeniu lotniczo-lekarskim.

2. Przepis ust. 1 stosuje się do kandydata uczestniczącego w szkoleniu praktycznym do świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia.

Rozdział 9

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 43. Świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 44. 1. Prezes Urzędu dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany jego świadectwa kwalifikacji i uprawnień, wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1603, z późn. zm.⁵⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie licencjonowania”, na świadectwa kwalifikacji i uprawnienia lotnicze na warunkach określonych w ust. 3. Do wniosku stosuje się przepis § 10 ust. 3.

2. Wymiana, o której mowa w ust. 1, może nastąpić najpóźniej w dniu upływu ważności dotychczasowego świadectwa kwalifikacji.

3. Świadectwa kwalifikacji i uprawnienia, o których mowa w ust. 1, podlegają wymianie na odpowiadające im świadectwa kwalifikacji i uprawnienia, z tym że:

- 1) w odniesieniu do świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP):
 - a) świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym HG,
 - b) świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem instruktorskim INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym HG i uprawnieniem dodatkowym INS;
- 2) w odniesieniu do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PP):
 - a) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) wydane bez ograniczeń – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PP,
 - b) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na paralotni z napędem PPG – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PPG,

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. poz. 632 i 1867, z 2006 r. poz. 1160, z 2009 r. poz. 808 i 942 oraz z 2010 r. poz. 1119.

- c) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na motoparalotni PPGG – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PPGG,
 - d) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na paralotni z napędem PPG i ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na motoparalotni PPGG – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PPG i uprawnieniem podstawowym PPGG,
 - e) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z uprawnieniem PPG – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PP i uprawnieniem podstawowym PPG,
 - f) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z uprawnieniem PPGG – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PP i uprawnieniem podstawowym PPGG,
 - g) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z uprawnieniami PPG i PPGG – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PP, uprawnieniem podstawowym PPG i uprawnieniem podstawowym PPGG,
 - h) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z uprawnieniem INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PP i uprawnieniem instruktora INS,
 - i) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z uprawnieniem PPG lub PPGG i uprawnieniem INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) wraz z uprawnieniem podstawowym PP i odpowiednim uprawnieniem podstawowym PPG lub uprawnieniem podstawowym PPGG oraz jednocześnie z uprawnieniem dodatkowym INS,
 - j) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na paralotni z napędem PPG oraz uprawnieniem INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PPG i uprawnieniem dodatkowym INS,
 - k) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na motoparalotni PPGG oraz uprawnieniem INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PPGG i uprawnieniem dodatkowym INS,
 - l) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na paralotni z napędem PPG i wpisanym ograniczeniem do wykonywania lotów wyłącznie na motoparalotni PPGG oraz uprawnieniem INS – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PPG, uprawnieniem podstawowym PPGG i uprawnieniem dodatkowym INS,
 - m) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z wpisanym uprawnieniem CP – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym PP i uprawnieniem dodatkowym TANDEM;
- 3) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym PHG(L), a jeżeli do tego świadectwa wpisane było dodatkowo uprawnienie instruktorskie INS – świadectwo to podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym PHG(L) i uprawnieniem dodatkowym INS;
- 4) świadectwo kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego (UAP) – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP) z uprawnieniem podstawowym UAP(L), a jeżeli do tego świadectwa wpisane było dodatkowo uprawnienie instruktorskie INS, świadectwo to podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP) z uprawnieniem podstawowym UAP(L) i uprawnieniem dodatkowym INS(A);
- 5) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(B) albo uprawnieniem podstawowym PJ(C), jeżeli członek personelu lotniczego udokumentuje wykonanie co najmniej 200 skoków w łącznym czasie swobodnego spadania nie krótszym niż 1 godzina albo uprawnieniem podstawowym PJ(D), jeżeli członek personelu lotniczego udokumentuje wykonanie co najmniej 500 skoków w łącznym czasie swobodnego spadania nie krótszym niż trzy godziny;
- 6) świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowca ultralekkiego (UAGP) – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP) z uprawnieniem podstawowym UAG(L), a jeżeli do tego świadectwa wpisane było dodatkowo uprawnienie INS, świadectwo to podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP) z uprawnieniem podstawowym UAG(L) i uprawnieniem dodatkowym INS;

- 7) świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM), z tym że:
- uprawnienie dotyczące płatowca samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg AF(A) – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe AFPP(A),
 - uprawnienie dotyczące płatowca śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg AF(H) – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe AFPP(H),
 - uprawnienie dotyczące płatowca wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg AF(AG) – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe AFPP(AG),
 - uprawnienie dotyczące awioniki samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg AV(A) – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe AV,
 - uprawnienie dotyczące awioniki śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg AV(H) – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe AV,
 - uprawnienie dotyczące awioniki wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg AV(AG) – podlega wymianie na uprawnienie podstawowe AV.

4. Ważność uprawnień wydanych zgodnie z przepisami ust. 3 ogranicza się do okresu ważności, na jakie zostały wydane dotychczasowe uprawnienia.

5. Świadectwo kwalifikacji wydane na podstawie rozporządzenia w sprawie licencjonowania, które utraciło swoją ważność, podlega wymianie na warunkach określonych w ust. 3, po wznowieniu odpowiedniego uprawnienia podstawowego zgodnie z § 13 ust. 5.

6. Uprawnienie instruktorskie wydane na podstawie rozporządzenia w sprawie licencjonowania, które utraciło swoją ważność, wpisuje się do odpowiedniego świadectwa kwalifikacji na warunkach określonych w ust. 3, po wznowieniu odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego zgodnie z § 13 ust. 5.

§ 45. 1. Prezes Urzędu dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany licencji skoczka spadochronowego zawodowego i uprawnień, wydanych na podstawie rozporządzenia w sprawie licencjonowania, na świadectwo kwalifikacji na warunkach określonych w ust. 3. Do wniosku stosuje się przepis § 10 ust. 3.

2. Wymiana może nastąpić najpóźniej w dniu upływu ważności licencji skoczka spadochronowego zawodowego.

3. Licencja i uprawnienia, o których mowa w ust. 1, podlegają wymianie na następujących warunkach:

- licencja skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) z uprawnieniem instruktora spadochronowego PJIR – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D) oraz uprawnieniem dodatkowym INS(SL);
- licencja skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) z uprawnieniem specjalnym instruktora spadochronowego bez prawa wykonywania czynności instruktora spadochronowego na pokładzie statku powietrznego i wykonywania skoków GPJIR – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem dodatkowym INS(G);
- licencja skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) z uprawnieniem instruktora spadochronowego PJIR oraz uprawnieniem TANDEM – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D), uprawnieniem dodatkowym INS(SL), uprawnieniem dodatkowym INS(TANDEM) i uprawnieniem dodatkowym TANDEM;
- licencja skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) z uprawnieniem instruktora spadochronowego PJIR oraz uprawnieniem AFF – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D), uprawnieniem dodatkowym INS(SL) i uprawnieniem dodatkowym INS(AFF);
- licencja skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) z nieważnym uprawnieniem PJIR lub AFF lub TANDEM – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D) z terminem ważności odpowiadającym terminowi ważności licencji.

4. Ważność uprawnień wpisywanych do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) wydanego zgodnie z przepisami ust. 3 ogranicza się do okresu ważności uprawnień wpisanych do licencji skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P).

5. Licencja skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) wydana na podstawie rozporządzenia w sprawie licencjonowania, która utraciła swoją ważność, podlega wymianie na warunkach określonych w ust. 3, po wznowieniu odpowiedniego uprawnienia podstawowego zgodnie z § 13 ust. 5.

6. Uprawnienie instruktorskie wpisane do licencji skoczka spadochronowego zawodowego CPL(A) wydane na podstawie rozporządzenia w sprawie licencjonowania, które utraciło swoją ważność, wpisuje się do odpowiedniego świadectwa kwalifikacji na warunkach określonych w ust. 3, po wznowieniu odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego zgodnie z § 13 ust. 5.

§ 46. 1. Prezes Urzędu dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ), wydanego na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1015), oraz uprawnień i wpisów niestandardowych zamieszczonych w tym świadectwie kwalifikacji na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) na warunkach określonych w ust. 3. Do wniosku stosuje się przepis § 10 ust. 3.

2. Wymiana, o której mowa w ust. 1, może nastąpić najpóźniej w dniu upływu ważności świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego.

3. Świadectwo kwalifikacji, uprawnienia oraz wpisy niestandardowe, o których mowa w ust. 1, podlegają wymianie na odpowiadające im świadectwo kwalifikacji i uprawnienia lotnicze, z tym że:

- 1) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem instruktora spadochronowego PJIR – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D) oraz uprawnieniem dodatkowym INS(SL);
- 2) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem instruktora spadochronowego PJIR i uprawnieniem AFF – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D), uprawnieniem dodatkowym INS(SL) i uprawnieniem dodatkowym INS(AFF);
- 3) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem instruktora spadochronowego (PJIR) i uprawnieniem do wykonywania skoków z pasażerem TANDEM – podlega wymianie na świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym PJ(D), uprawnieniem dodatkowym INS(SL), uprawnieniem dodatkowym INS(TANDEM) i uprawnieniem dodatkowym (TANDEM).

4. Ważność uprawnień w świadectwie kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) wydanym zgodnie z przepisami ust. 3 ogranicza się do okresu ważności uprawnień wpisanych do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) wydanego na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy, o której mowa w ust. 1.

5. Świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w ust. 1, które utraciło swoją ważność, podlega wymianie na warunkach określonych w ust. 3, po wznowieniu odpowiedniego uprawnienia podstawowego zgodnie z § 13 ust. 5.

6. Uprawnienie instruktorskie, które utraciło swoją ważność, wpisane do świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w ust. 1, wpisuje się do odpowiedniego świadectwa kwalifikacji na warunkach określonych w ust. 3, po wznowieniu odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego zgodnie z § 13 ust. 5.

§ 47. 1. Kwalifikacje wynikające z posiadanych ważnych lub bezterminowych uprawnień, wpisanych do świadectw kwalifikacji wydanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, które nie zostały przewidziane w rozporządzeniu jako uprawnienia wpisywane do świadectw kwalifikacji, wpisuje się na wniosek posiadacza, do świadectwa kwalifikacji wydanego w wyniku wymiany na warunkach określonych w § 43–46 jako wpisy niestandardowe, o których mowa w § 7. Dokonanie wpisu niestandardowego uznaje się za potwierdzenie przez Prezesa Urzędu spełnienia przez posiadacza świadectwa kwalifikacji wymagań w zakresie szkolenia lotniczego specjalistycznego, o którym mowa w § 34. Do wniosku stosuje się przepis § 10 ust. 3.

2. W przypadku posiadania w świadectwie kwalifikacji wpisu upoważnienia do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej R/T w języku polskim, w świadectwie kwalifikacji wydanym zgodnie z przepisami rozporządzenia dokonuje się wpisu upoważnienia do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej R/T, jako wpisu niestandardowego, o którym mowa w § 7 ust. 2.

§ 48. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres roku od dnia wejścia w życie rozporządzenia. Zaświadczenia uznaje się za zaświadczenia potwierdzające ukończenie odpowiednio szkolenia teoretycznego lub szkolenia praktycznego zgodnie z przepisami rozporządzenia.

§ 49. 1. Szkolenie lotnicze rozpoczęte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za przeprowadzone zgodnie z przepisami rozporządzenia.

2. Nadzorowaną praktykę instruktorską rozpoczętą przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za odbytą zgodnie z przepisami rozporządzenia.

3. Nadzorowaną praktykę instruktorską do uzyskania uprawnienia PJIR wpisywanego do licencji skoczka spadochronowego zawodowego CDL(P) rozpoczętą i zakończoną przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za odbytą zgodnie z przepisami rozporządzenia.

4. Egzamin państwowe przeprowadzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za przeprowadzone zgodnie z przepisami rozporządzenia.

§ 50. 1. Prezes Urzędu ogłasza programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a, najpóźniej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

2. Podmioty szkolące wprowadzają do stosowania programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a, najpóźniej 30 dni od dnia ich ogłoszenia.

3. Szkolenie lotnicze rozpoczęte przed dniem wprowadzenia do stosowania programów szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a, może być kontynuowane na podstawie dotychczasowych warunków.

§ 51. Podmioty szkolące, prowadzące działalność szkoleniową przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, do czasu wprowadzenia do stosowania programów szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a, prowadzą szkolenie lotnicze na dotychczasowych warunkach.

§ 52. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia^{6),7)}

⁶⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 7 czerwca 2013 r.

⁷⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1603, z 2005 r. poz. 632 i 1867, z 2006 r. poz. 1160, z 2009 r. poz. 808 i 942 oraz z 2010 r. poz. 1119), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

Załącznik nr 1**ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI WYMAGANYCH DO OTRZYMANIA ŚWIADECTWA OPERATORA TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ TRYB I WZÓR UZYSKIWANIA TEGO ŚWIADECTWA**

1.1. Kandydat ubiegający się o świadectwo operatora tankowania statków powietrznych powinien nabyć w trakcie szkolenia wiedzę z zakresu:

- 1) prawa lotniczego;
- 2) przepisów dotyczących przechowywania i obrotu paliwami;
- 3) wiedzy ogólnotechnicznej: jednostki miar, fizyka i chemia szczególnie w zakresie niezbędnym przy pracy z paliwami lotniczymi;
- 4) możliwości i ograniczeń człowieka albo czynnika ludzkiego;
- 5) bezpieczeństwa procesu tankowania;
- 6) sprzętu i procedur tankowania;
- 7) wiedzy ogólnej o statku powietrznym;
- 8) pokładowych instalacji paliwowych statku powietrznego.

1.1.2. Kandydat ubiegający się o świadectwo operatora tankowania statków powietrznych powinien wykazać, że posiada następujące umiejętności:

- 1) wykorzystania instrukcji obsługi oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla urządzenia tankującego;
- 2) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz obrotu technologicznego, innymi narzędziami, materiałami, w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub zespole tego statku powietrznego;
- 3) skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości;
- 4) zachowania odpowiednich środków ostrożności chroniących podzespoły i materiały podczas posługiwania się nimi;
- 5) zachowania wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- 6) dokumentowania operacji tankowania.

1.2.1. Kandydat ubiegający się o świadectwo operatora tankowania statków powietrznych powinien wykazać, że odbył pod nadzorem instruktora szkolenie obejmujące 50 tankowań statków powietrznych.

1.2.2. Ilość tankowań, o których mowa w pkt 1.2.1, może być zmniejszona o 50% dla kandydatów, którzy posiadają wyższe wykształcenie techniczne.

1.3.1. Do świadectwa operatora tankowania statków powietrznych może być wpisane uprawnienie instruktora – operatora tankowania statków powietrznych operatorowi tankowania statków powietrznych, który:

- 1) posiada ważne świadectwo operatora tankowania statków powietrznych i dokumenty potwierdzające wykonywanie czynności wynikających z posiadanego świadectwa, przez okres co najmniej 3 lat;
- 2) w ciągu ostatnich 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wydanie uprawnienia instruktora – operatora tankowania statków powietrznych wykonał co najmniej 50 tankowań;
- 3) ukończył kurs szkoleniowy na uprawnienie instruktora – operatora tankowania statków powietrznych, obejmujący:
 - a) szkolenie teoretyczne w zakresie przedmiotów:
 - metodyka i organizacja szkolenia operatorów tankowania statków powietrznych,
 - zasady wykonywania czynności lotniczych operatora tankowania statków powietrznych,
 - b) szkolenie praktyczne kandydata ubiegający się o uzyskanie uprawnień instruktora – operatora tankowania statków powietrznych w zakresie umiejętności nauczania kandydata na operatora tankowania statków powietrznych.

1.3.2. Uprawnienie, o którym mowa w pkt 1.3.1, jest ważne przez okres 3 lat i jego ważność może być przedłużona, nie później niż w ostatnim dniu terminu ważności, jeżeli w okresie 12 miesięcy poprzedzających wygaśnięcie terminu ważności jego posiadacz przeprowadził szkolenia co najmniej dwóch kandydatów na operatora tankowania statków powietrznych.

1.3.3. W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w pkt 1.3.2, ważność uprawnienia, o którym mowa w pkt 1.3.1, może być wznowiona w terminie 6 miesięcy od dnia upływu terminu ważności tego uprawnienia po odbyciu szkolenia wznawiającego wiedzę i umiejętności, obejmującego program kursu szkoleniowego do uprawnień instruktora – operatora tankowania statków powietrznych.

1.3.4. W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w pkt 1.3.3, ponowne wydanie uprawnienia instruktora – operatora tankowania statków powietrznych może nastąpić wyłącznie po spełnieniu warunków określonych w pkt 1.3.1.

1.3.5. Wpisania uprawnienia instruktora – operatora tankowania statków powietrznych do świadectwa operatora tankowania statków powietrznych dokonuje pracodawca instruktora.

2. Świadectwo operatora tankowania statków powietrznych zawiera następujące elementy:

- 1) stronę tytułową;
- 2) standardowe części oznaczone numeracją rzymską, zawierające wpisy do świadectwa:
 - a) część I zawiera nazwę specjalności lotniczej posiadacza świadectwa w języku polskim i angielskim,
 - b) część II zawiera numer świadectwa zapisany według systemu numeracji przyjętego przez pracodawcę wydającego świadectwo,
 - c) część III zawiera nazwisko i imię posiadacza świadectwa, wpisane alfabetem łacińskim, nawet wówczas, gdy pisownia nazwiska i imienia w języku ojczystym posiadacza jest pisana innym alfabetem,
 - d) część IV zawiera datę i miejsce urodzenia posiadacza świadectwa,

- e) część V zawiera adres posiadacza świadectwa: nazwę ulicy, nr domu i mieszkania, kod pocztowy, nazwę miejscowości, nazwę kraju wpisane w języku polskim i angielskim,
- f) część VI zawiera obywatelstwo posiadacza świadectwa wpisane w języku polskim i angielskim,
- g) część VII zawiera podpis posiadacza świadectwa,
- h) część VIII jest przeznaczona na podpis wydającego świadectwo oraz datę wydania świadectwa,
- i) część IX zawiera odcisk pieczęci pracodawcy wydającego świadectwo,
- j) część X w języku polskim i angielskim zawiera datę ważności świadectwa,
- k) część XI w języku polskim i angielskim zawiera wpis uprawnienia instruktorskiego przez wpisanie słowa: „TAK” („YES”) oraz wpisanie daty wydania uprawnienia,
- l) część XII w języku polskim i angielskim zawiera wpisy typów statków powietrznych, do tankownia których został przeszkolony posiadacz świadectwa.

WZÓR ŚWIADECTWA OPERATORA TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH

Strona 1

<p>Pracodawca</p> <p>.....</p> <p>ŚWIADECTWO OPERATORA TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH</p> <p><i>CERTIFICATE OF QUALIFICATIONS OF THE AIRCRAFT REFUELING SYSTEMS OPERATOR</i></p>	I	Świadectwo operatora tankowania statków powietrznych. <i>Certificate of qualifications of the aircraft refueling systems operator.</i>
	II	Nr świadectwa / <i>Certificate number:</i>
	III	Imię i nazwisko posiadacza / <i>Name and surname of holder:</i>
	IV	Data i miejsce urodzenia / <i>Date and place of birth:</i>
	V	Adres zamieszkania / <i>Adress of holder:</i>
	VI	Obywatelstwo / <i>Nationality:</i>
	VII	Podpis posiadacza / <i>Signature of holder:</i>
	VIII	Podpis wydającego / <i>Signature of issuing officer:</i> Data wydania / <i>Date of issue:</i>
	IX	Pieczęć pracodawcy / <i>Stamp of TO:</i>

Strona 2

X	<p>Ważność: Niniejsze świadectwo musi być ponownie wydane przed: DD.MM.RRRR</p> <p><i>Posiadacz Świadectwa jest upoważniony do korzystania z uprawnień wynikających ze Świadectwa i ważnych uprawnień wpisanych do Świadectwa.</i></p> <p><i>Świadectwo może być wykorzystywane tylko łącznie z dowodem potwierdzającym tożsamość ze zdjęciem.</i></p>	X	<p><i>Validity:</i> This certificate is to be re-issued no later than: DD.MM.YYYY <i>The certificate holder is entitled to exercise certificate privileges and valid ratings placed in this certificate.</i> <i>This certificate must be accompanied by an legal identity document of the certificate holder containing a photograph.</i></p>
XI	Uprawnienia instruktorskie:	XI	<i>Instructor's privileges:</i>
XII	Statki powietrzne:	XII	<i>Aircrafts:</i>

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY,
UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI PILOTA LOTNI (HGP)

1.1. Przepisy ogólne

1. 1. 1. Świadcstwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i 1.2.2.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) jest wpisywane uprawnienie podstawowe do pilotowania lotni HG.

1.2.1.1. Uprawnienie podstawowe do pilotowania lotni HG wpisuje się do świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego oraz po zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie tego uprawnienia podstawowego.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS;
- 2) uprawnienie instruktora naziemnego INS(G);
- 3) uprawnienie do wykonywania lotów z pasażerem TANDEM, zwane dalej „uprawnieniem TANDEM”.

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) oraz uprawnienia podstawowego do pilotowania lotni HG. Uprawnienie instruktora INS może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS pod warunkiem posiadania przez instruktora INS co najmniej 60 godzin nalotu jako instruktor INS.

1.2.2.2. Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G) upoważnia do wykonywania czynności instruktora bez możliwości wykonywania lotów.

1.2.2.3. Uprawnienie TANDEM upoważnia do wykonywania lotów z pasażerem.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) i uprawnień podstawowych

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) nawigacja;
- 5) procedury operacyjne;
- 6) osiągi i planowanie lotu;
- 7) wiedza ogólna o lotni;
- 8) zasady lotu;

- 9) bezpieczeństwo lotów;
- 10) transport, konserwacja i obsługa statku powietrznego i wyposażenia.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1, może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG, który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego albo świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP), świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP) albo świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym, może być ograniczone do zagwarantowania temu kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–10.

1.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania lotni do lotu, jej obsługę naziemną, łącznie z oceną jej zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego i nawigacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych;
- 3) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne powinno obejmować co najmniej 5 godzin lotu, w tym 50 startów i lądowań oraz co najmniej 3 loty żaglowe o czasie nie krótszym niż 20 minut każdy.

1.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako dowódca lotni osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla tego uprawnienia.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie instruktora INS. Pilot lotni ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać uprawnienie podstawowe do pilotowania lotni HG;
- 2) posiadać 150 godzin nalotu na lotni jako dowódca lotni;
- 3) ukończyć 18 rok życia.

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje co najmniej 130 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;

- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania.

1.4.1.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 4 godziny ćwiczeń w ramach szkolenia naziemnego oraz co najmniej 8 godzin lotów metodycznych w ramach szkolenia w powietrzu.

1.4.1.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.1.1.

1.4.1.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) oraz uprawnienia podstawowego do pilotowania lotni HG.

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 5 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG.

1.4.1.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie uprawnienia podstawowego do pilotowania lotni HG, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.2. Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G). Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G) może uzyskać członek personelu lotniczego posiadający świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z ważnym uprawnieniem instruktora INS, który przestał spełniać wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy do wykonywania czynności lotniczych, do których upoważnia uprawnienie instruktora INS.

1.4.3. Uprawnienie TANDEM. Pilot lotni ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać świadectwo kwalifikacji pilota lotni (HGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym do pilotowania lotni HG;
- 2) posiadać 50 godzin nalotu jako dowódca lotni;
- 3) ukończyć 18 rok życia.

1.4.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia TANDEM obejmuje tematykę z następujących przedmiotów:

- 1) technika lotu w tandemie;
- 2) instruktaż pasażera;
- 3) sytuacje niebezpieczne;
- 4) pierwsza pomoc.

1.4.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia TANDEM może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia teoretycznego i obejmuje co najmniej naukę startu i lądowania z pasażerem.

1.4.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.3.1.

1.4.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do wykonywania lotów z pasażerem.

1.4.3.5. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia TANDEM jest posiadanie świadectwa kwalifikacji pilota lotni (HGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym HG, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed egzaminatorem teoretycznym i praktycznym egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia TANDEM.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY,
UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI PILOTA PARALOTNI (PGP)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i 1.2.2.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) wpisuje się następujące uprawnienia podstawowe dotyczące poszczególnych kategorii statku powietrznego:

- 1) uprawnienie do pilotowania paralotni PP;
- 2) uprawnienie do pilotowania paralotni z napędem PPG;
- 3) uprawnienie do pilotowania motoparalotni PPGG.

1.2.1.1. Uprawnienia podstawowe wpisuje się do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz po zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie danego uprawnienia podstawowego. W przypadku posiadania co najmniej jednego uprawnienia podstawowego, o którym mowa w pkt 1.2.1, kolejne uprawnienie podstawowe jest wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu praktycznego przed egzaminatorem praktycznym w zakresie tego uprawnienia podstawowego, o które ubiega się kandydat.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS;
- 2) uprawnienie instruktora naziemnego INS(G);
- 3) uprawnienie do wykonywania lotów z pasażerem TANDEM, zwane dalej „uprawnieniem TANDEM”.

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) oraz poszczególnych uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1, pod warunkiem posiadania przez instruktora INS uprawnienia podstawowego oraz co najmniej 60 godzin nalotu jako dowódca danej kategorii statku powietrznego, którego dotyczy to ważne uprawnienie podstawowe oraz prowadzone szkolenie lotnicze. Uprawnienie instruktora INS może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS pod warunkiem wyszkolenia przez instruktora INS co najmniej 60 kandydatów do uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1, w tym co najmniej 10 w każdej kategorii statku powietrznego.

1.2.2.2. Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G) upoważnia do wykonywania czynności instruktora bez możliwości wykonywania lotów.

1.2.2.3. Uprawnienie TANDEM upoważnia do wykonywania lotów z pasażerem w zakresie posiadanych ważnych uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) i uprawnień podstawowych

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) nawigacja;
- 5) procedury operacyjne;
- 6) osiągi i planowanie lotu;
- 7) wiedza ogólna o statku powietrznym;
- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów;
- 10) transport, konserwacja i obsługa statku powietrznego i wyposażenia.

Przedmioty, o których mowa w ppkt 5–10, obejmują zakres wiedzy odnoszący się do danej kategorii statku powietrznego, której dotyczy uprawnienie podstawowe objęte szkoleniem.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne do uzyskania kolejnych uprawnień podstawowych powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–10.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1.1, może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia.

1.3.1.3. Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym, posiadającym ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego, świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP), świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP) albo świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym, może być ograniczone do zagwarantowania kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–10.

1.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z uprawnieniem podstawowym albo do kolejnego uprawnienia podstawowego powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu statku powietrznego danej kategorii, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego i nawigacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych;
- 3) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne powinno obejmować:

- 1) co najmniej 3 godziny lotu, w tym nie mniej niż 30 lotów, z czego 10 lotów z wysokości nie mniejszej niż 200 metrów – w przypadku uprawnienia do pilotowania paralotni PP;
- 2) co najmniej 3 godziny lotu z napędem, w tym wykonanie 3 przelotów po wyznaczonej trasie do miejsca lądowania oddalonego od miejsca startu o co najmniej 15 km – w przypadku uprawnienia do pilotowania paralotni z napędem PPG;

- 3) co najmniej 5 godzin lotu na motoparalotni, w tym wykonanie 3 przelotów po wyznaczonej trasie do miejsca lądowania oddalonego od miejsca startu o co najmniej 15 km – w przypadku uprawnienia do pilotowania motoparalotni (PPGG).

1.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) wraz z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega, w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.

1.3.3.1. Kandydat, o którym mowa w pkt 1.3.1.3, ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) wraz z uprawnieniem podstawowym, powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega, w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–10.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) wraz z uprawnieniem podstawowym albo o kolejne uprawnienie podstawowe powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako dowódca danej kategorii statku powietrznego osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w zakresie wymaganym dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie instruktora INS. Pilot paralotni ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać co najmniej jedno uprawnienie podstawowe, o którym mowa w pkt 1.2.1;
- 2) posiadać 150 godzin nalotu ogólnego na tej kategorii statku powietrznego, na którą posiada uprawnienie podstawowe;
- 3) ukończyć 21 rok życia;
- 4) w okresie 3 lat przed złożeniem wniosku o wydanie uprawnienia wziąć udział w sportowej rywalizacji zawodniczej na tej kategorii statku powietrznego, na którą posiada uprawnienie podstawowe, i uzyskać punktowane miejsce.

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje co najmniej 130 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania.

1.4.1.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 4 godziny ćwiczeń w ramach szkolenia naziemnego oraz co najmniej 8 lotów metodycznych w ramach szkolenia w powietrzu.

1.4.1.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.1.1.

1.4.1.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) wraz z uprawnieniami podstawowymi, które są wpisane do świadectwa kwalifikacji tego kandydata.

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 30 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1, oraz przeprowadzenie co najmniej 50 godzin wykładów.

1.4.1.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie co najmniej jednego uprawnienia podstawowego dla danej kategorii statku powietrznego, o którym mowa w pkt 1.2.1, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.2. Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G). Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G) może uzyskać członek personelu lotniczego posiadający świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z ważnym uprawnieniem instruktora INS, który przestał spełniać wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy do wykonywania czynności lotniczych, do których upoważnia uprawnienie instruktora INS.

1.4.3. Uprawnienie TANDEM. Pilot paralotni ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać świadectwo kwalifikacji pilota paralotni z ważnym co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1;
- 2) posiadać 50 godzin nalotu jako dowódca danej kategorii statku powietrznego;
- 3) ukończyć 18 rok życia.

1.4.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia TANDEM obejmuje tematykę z następujących przedmiotów:

- 1) technika lotu w tandemie;
- 2) instruktaż pasażera;
- 3) sytuacje niebezpieczne;
- 4) pierwsza pomoc.

1.4.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia TANDEM może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia teoretycznego i obejmuje co najmniej naukę startu i lądowania z pasażerem.

1.4.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla uprawnienia TANDEM w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.3.1.

1.4.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do wykonywania lotów z pasażerem.

1.4.3.5. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia TANDEM jest posiadanie świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z ważnym co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed egzaminatorem teoretycznym i praktycznym egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia TANDEM.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI PILOTA MOTOLOTNIA (PHGP)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i 1.2.2.

1.1.2. Członek personelu lotniczego posiadający świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym oraz co najmniej 100 godzin nalotu jako dowódca motolotni jest upoważniony również do wykonywania lotów na motolotni z pasażerem.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) jest wpisywane uprawnienie podstawowe do pilotowania motolotni lądowych PHG(L).

1.2.1.1. Uprawnienie podstawowe wpisuje się do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz po zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie uprawnienia podstawowego.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS;
- 2) uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S).

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) oraz uprawnienia podstawowego lub uprawnienia dodatkowego, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 2, pod warunkiem że posiadane przez instruktora INS uprawnienia są ważne. Uprawnienie instruktora INS może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia dodatkowego, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1, pod warunkiem posiadania przez instruktora INS co najmniej 60 godzin nalotu jako instruktor INS.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) nawigacja;
- 5) procedury operacyjne;
- 6) osiągi i planowanie lotu;
- 7) wiedza ogólna o statku powietrznym;

- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym, który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego lub świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP), świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP) albo świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym, może być ograniczone do zagwarantowania temu kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–9.

1.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu motolotni, jej obsługę naziemną, łącznie z oceną jej zdatności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego i nawigacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych;
- 3) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne powinno obejmować nie mniej niż 25 godzin lotu, w tym co najmniej 8 godzin lotu w charakterze dowódcy motolotni, 4 godziny lotu nawigacyjnego, w tym co najmniej 1 przelot nawigacyjny, podczas którego należy wykonać jedno lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko startu.

1.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę teoretyczną niezbędną dla tego uprawnienia podstawowego w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.

1.3.3.1. Kandydat, o którym mowa w pkt 1.3.1.2, ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę teoretyczną niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–9.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) wraz z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako dowódca motolotni osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla uprawnienia podstawowego.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie instruktora INS. Pilot motolotni ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe, o którym mowa w pkt 1.2.1;
- 2) posiadać 150 godzin nalogu jako dowódca motolotni;
- 3) ukończyć 18 rok życia.

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje co najmniej 130 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania;
- 11) przygotowanie do lotu i eksploatacja motolotni.

1.4.1.2. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia teoretycznego i obejmuje co najmniej 6 godzin lotów metodycznych w ramach szkolenia w powietrzu, co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi oraz nauczanie posługiwania się radiostacją naziemną.

1.4.1.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.1.1.

1.4.1.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym.

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym, i może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego.

1.4.1.6. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.2. Uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S). Pilot motolotni ubiegający się o uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) powinien:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe, o którym mowa w pkt 1.2.1;
- 2) posiadać co najmniej 100 godzin nalotu ogólnego na motolotniach.

1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) obejmuje wiedzę z następujących przedmiotów:

- 1) budowa i wyposażenie motolotni z pływakami;
- 2) prawo, przepisy i procedury poruszania się po akwenach wodnych;
- 3) zasady wykonywania startów i lądowań na wodzie;
- 4) sytuacje awaryjne podczas startów i lądowań z akwenów wodnych.

1.4.2.2. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia teoretycznego i obejmuje co najmniej 6 godzin lotów na dwusterze z instruktorem.

1.4.2.3. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu

praktycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.2.1, oraz umiejętności z zakresu:

- 1) przygotowania motolotni do lotu, jej obsługi naziemnej, łącznie z oceną jej zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych, praktyczną oceną warunków meteorologicznych i stanu powierzchni wody w miejscu zamierzonego lądowania lub startu;
- 3) poruszania się po wodzie, kotwiczenia, dobijania do brzegu lub pomostu, cumowania, wyciągania na pomost lub na brzeg z uwzględnieniem przepisów regulujących poruszanie się statków nawodnych odpowiednio w żegludze śródlądowej lub na wodach przybrzeżnych;
- 4) wykonywania procedur pilotażowych, normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych mogących wystąpić w czasie startów i lądowań na akwenach wodnych oraz sytuacjach przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie motolotni.

1.4.2.4. Warunkiem wydania uprawnienia do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdanie przed egzaminatorem praktycznym egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia do pilotowania motolotni wodnych PHG(S).

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI PILOTA STATKU POWIETRZNEGO O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ (MTOM) DO 495 KG (UACP)

1.1 Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP), zwane dalej „świadectwem kwalifikacji pilota (UACP)”, upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów na statkach powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg danej kategorii wymienionych w załączniku II lit. e i g do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 216/2008/WE”, w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa pkt 1.2.1 i 1.2.2, oraz ukończonych szkoleń lotniczych specjalistycznych, o których mowa w § 34 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia.

1.1.2. Świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) z ważnym uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1 lub 2, upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów na statku powietrznym danej kategorii, który spełnia kryteria wskazane w lit. a–c i lit. h w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE i posiada maksymalną masę startową (MTOM) do 600 kg.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota UACP

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) są wpisywane następujące uprawnienia podstawowe dotyczące poszczególnych kategorii statku powietrznego:

- 1) uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych UAP(L);
- 2) uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L);
- 3) uprawnienie do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP.

1.2.1.1. Uprawnienia podstawowe wpisuje się do świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz po zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie danego uprawnienia podstawowego.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S);
- 2) uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S);
- 3) uprawnienie instruktora samolotu ultralekkiego INS(A), zwane dalej „uprawnieniem instruktora INS(A)”;
- 4) uprawnienie instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H), zwane dalej „uprawnieniem instruktora INS(H)”;
- 5) uprawnienie instruktora szybowca ultralekkiego INS(GL), zwane dalej „uprawnieniem instruktora INS(GL)”.

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS(A) upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem

podstawowym do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych UAP(L), do pozostałych uprawnień w zakresie danej kategorii statku powietrznego posiadanych przez instruktora INS(A) oraz do prowadzenia szkoleń specjalistycznych w ramach posiadanych kwalifikacji. Uprawnienie instruktora INS(A) może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS(A) pod warunkiem posiadania przez instruktora INS(A) co najmniej 100 godzin nalogu jako instruktor INS(A).

1.2.2.2. Uprawnienie instruktora INS(H) upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L) oraz do pozostałych uprawnień w zakresie danej kategorii statku powietrznego posiadanych przez instruktora INS(H). Uprawnienie instruktora INS(H) może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS(H) pod warunkiem posiadania przez instruktora INS(H) co najmniej 100 godzin nalogu jako instruktor INS(H).

1.2.2.3. Uprawnienie instruktora INS(GL) upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP oraz do pozostałych uprawnień w zakresie danej kategorii statku powietrznego posiadanych przez instruktora INS(GL). Uprawnienie instruktora INS(GL) może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS(GL) pod warunkiem posiadania przez instruktora INS(GL) co najmniej 100 godzin nalogu jako instruktor INS(GL).

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) i uprawnień podstawowych

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) łączność;
- 5) nawigacja;
- 6) procedury operacyjne;
- 7) osiągi i planowanie lotu;
- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów;
- 10) obsługa statku powietrznego i wyposażenia.

Przedmioty, o których mowa w ppkt 6–10, obejmują zakres wiedzy odnoszący się do danej kategorii statku powietrznego, której dotyczy uprawnienie podstawowe objęte szkoleniem.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne w celu uzyskania kolejnych uprawnień podstawowych powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 6–10.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1.1, może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia.

1.3.1.3. Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym, który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego, świadectwo kwalifikacji pilota paralotni

(PGP), świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP) albo świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym, może być ograniczone do zagwarantowania temu kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 6–10.

1.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym albo do kolejnego uprawnienia podstawowego powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu statku powietrznego danej kategorii, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdatości do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego i nawigacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych;
- 3) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych oraz wykonywanie lotów według przyrządów;
- 4) posługiwania się wyposażeniem radiowym i oraz prowadzenie korespondencji radiotelefonicznej;
- 5) posługiwania się wyposażeniem radionawigacyjnym, o ile statek powietrzny używany do szkolenia takie posiada.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne powinno obejmować:

- 1) co najmniej 28 godzin lotu, w tym co najmniej 8 godzin lotu w charakterze dowódcy statku powietrznego, z czego co najmniej 4 godziny lotu nawigacyjnego, w tym przelot nawigacyjny co najmniej 150 km, podczas którego należy wykonać jedno lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko startu – w przypadku uprawnienia do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego UAP(L);
- 2) co najmniej 28 godzin lotu, w tym co najmniej 8 godzin lotu w charakterze dowódcy statku powietrznego, z czego co najmniej 4 godziny lotu nawigacyjnego, w tym przelot nawigacyjny co najmniej 150 km, podczas którego należy wykonać 1 lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko startu – w przypadku uprawnienia do pilotowania śmigłowca ultralekkiego lądowego UHP(L);
- 3) co najmniej 15 godzin lotu, w tym co najmniej 2 godziny lotu w charakterze dowódcy statku powietrznego, w tym 1 lot trwający nie krócej niż 1 godzinę oraz co najmniej 45 startów i lądowań – w przypadku uprawnienia do pilotowania szybowca ultralekkiego lądowego UGLP.

1.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega, w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.

1.3.3.1. Kandydat, o którym mowa w pkt 1.3.1.3, ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym, powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega, w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 6–10.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym albo o kolejne uprawnienie podstawowe powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako dowódca danej kategorii statku powietrznego osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla uprawnienia podstawowego, o które się

ubiega. Egzamin praktyczny przeprowadza się na typie statku powietrznego, na którym prowadzone było szkolenie.

1.3.5. Członek personelu lotniczego posiadający licencję uprawniającą do:

- 1) pilotowania samolotów – może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych UAP(L) bez szkolenia teoretycznego i praktycznego,
- 2) pilotowania śmigłowców – może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L) bez szkolenia teoretycznego i praktycznego,
- 3) pilotowania szybowców – może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP bez szkolenia teoretycznego i praktycznego

– pod warunkiem, że zdał egzamin praktyczny u egzaminatora praktycznego na świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym na odpowiednią kategorię statku powietrznego.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S). Pilot samolotu ultralekkiego ubiegający się o uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S) powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych UAP(L), o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1;
- 2) posiadać co najmniej 100 godzin nalotu ogólnego na samolocie ultralekkim lądowym.

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S) obejmuje co najmniej 6 godzin zegarowych wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) budowa i wyposażenie wodnosamolotu;
- 2) prawo, przepisy i procedury poruszania się po akwenach wodnych;
- 3) zasady wykonywania startów i lądowań na wodzie;
- 4) sytuacje awaryjne podczas startów i lądowań z akwenów wodnych.

1.4.1.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotów na dwusterze z instruktorem.

1.4.1.3. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.1.1, oraz umiejętności z zakresu:

- 1) przygotowania samolotu ultralekkiego do lotu, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych, praktyczną oceną warunków meteorologicznych i stanu powierzchni wody w miejscu zamierzonego lądowania lub startu;
- 3) poruszania się po wodzie, kotwiczenia, dobijania do brzegu lub pomostu, cumowania, wyciągania na pomost lub na brzeg, z uwzględnieniem przepisów regulujących

poruszanie się statków nawodnych odpowiednio w żegludze śródlądowej lub na wodach przybrzeżnych;

- 4) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych mogących wystąpić w czasie startów i lądowań na akwenach wodnych oraz sytuacjach przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego lub w innym zatwierdzonym dokumencie.

1.4.1.4. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych UAP(L), ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdanie przed egzaminatorem praktycznym egzaminu z umiejętności w zakresie uprawnienia do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych.

1.4.2. Uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S). Pilot śmigłowca ubiegający się o uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S) powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L);
- 2) posiadać co najmniej 100 godzin nalotu ogólnego na śmigłowcu ultralekkim lądowym;
- 3) ukończyć 18 rok życia;
- 4) spełniać wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy.

1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S) obejmuje co najmniej 6 godzin zegarowych wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) budowa i wyposażenie śmigłowca z pływakami;
- 2) prawo, przepisy i procedury poruszania się po akwenach wodnych;
- 3) zasady wykonywania startów i lądowań na wodzie;
- 4) sytuacje awaryjne podczas startów i lądowań z akwenów wodnych.

1.4.2.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotów na dwusterze z instruktorem.

1.4.2.3. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotów o których mowa w pkt 1.4.2.1, oraz umiejętności z zakresu:

- 1) przygotowania śmigłowca ultralekkiego do lotu, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych, praktyczną oceną warunków meteorologicznych i stanu powierzchni wody w miejscu zamierzonego lądowania lub startu;
- 3) poruszania się po wodzie, kotwiczenia, dobijania do brzegu lub pomostu, cumowania, wyciągania na pomost lub na brzeg, z uwzględnieniem przepisów regulujących poruszanie się statków nawodnych odpowiednio w żegludze śródlądowej lub na wodach przybrzeżnych;
- 4) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych, mogących wystąpić w czasie startów i lądowań na akwenach wodnych oraz sytuacjach przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego lub w innym zatwierdzonym dokumencie.

1.4.2.4. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania ultralekkich śmigłowców lądowych UHP(L), ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdanie przed egzaminatorem państwowym egzaminu w zakresie uprawnienia do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S).

1.4.3. Uprawnienie instruktora INS(A). Pilot samolotu ultralekkiego ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(A) powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego UAP(L);
- 2) posiadać 200 godzin nalotu jako dowódca na samolotach ultralekkich;
- 3) ukończyć 21 rok życia.

1.4.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(A) obejmuje co najmniej 130 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania;
- 11) przygotowanie do lotu i eksploatacja samolotu ultralekkiego.

1.4.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(A) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotów metodycznych oraz co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi.

1.4.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(A) powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.3.1.

1.4.4.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(A) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego UAP(L).

1.4.4.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego i obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania samolotu ultralekkiego UAP(L).

1.4.4.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(A) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego UAP(L), ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS(A) oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.4.6.1. Uprawnienie instruktora INS(A) może być wydane członkowi personelu lotniczego posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania samolotów z ważnym uprawnieniem instruktora ogólnego FI(A). Przepisu pkt 1.4.4.6 nie stosuje się.

1.4.4.6.2. Ważność uprawnienia instruktora INS(A), o którym mowa w pkt 1.4.4.6.1, jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora ogólnego FI(A).

1.4.5. Uprawnienie instruktora INS(H). Pilot śmigłowca ultralekkiego ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(H) powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania śmigłowca ultralekkiego lądowego UHP(L);
- 2) posiadać 150 godzin nalotu jako dowódca na śmigłowcach ultralekkich;
- 3) ukończyć 21 rok życia;
- 4) spełniać wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy.

1.4.5.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(H) obejmuje co najmniej 130 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania;
- 11) przygotowanie do lotu i eksploatacja śmigłowca ultralekkiego.

1.4.5.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(H) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotów metodycznych oraz co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi.

1.4.5.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(H) powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.5.1.

1.4.5.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(H) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L).

1.4.5.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego i obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L).

1.4.5.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(H) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L), ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie

przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS(A) oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.5.6.1. Uprawnienie instruktora INS(H) może być wydane członkowi personelu lotniczego posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania śmigłowców z ważnym uprawnieniem instruktora ogólnego FI(H). Przepisu pkt 1.4.5.6 nie stosuje się.

1.4.5.6.2. Ważność uprawnienia instruktora INS(H), o którym mowa w pkt 1.4.5.6.1, jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora ogólnego FI(H).

1.4.6. Uprawnienie instruktora INS(GL). Pilot szybowca ultralekkiego ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(GL) powinien:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP;
- 2) posiadać 100 godzin nalotu jako dowódca szybowca ultralekkiego;
- 3) ukończyć 21 rok życia.

1.4.6.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(GL) obejmuje co najmniej 100 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości, ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania;
- 11) przygotowanie do lotu i eksploatacja szybowca ultralekkiego.

1.4.6.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(GL) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje:

- 1) co najmniej 5 godzin lotów metodycznych, w tym 40 startów i lądowań, z uwzględnieniem co najmniej dwóch rodzajów startu;
- 2) co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi.

1.4.6.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(GL) powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.6.1.

1.4.6.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(GL) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP.

1.4.6.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego i obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota (UACP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP.

1.4.6.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(GL) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania szybowców ultralekkich

UGLP, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS(GL) oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.6.6.1. Uprawnienie instruktora INS(GL) może być wydane członkowi personelu lotniczego posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania szybowców z ważnym uprawnieniem instruktora. Przepisu pkt 1.4.6.6 nie stosuje się.

1.4.6.6.2. Ważność uprawnienia instruktora INS(GL), o którym mowa w pkt 1.4.6.6.1, jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY,
UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADCTWA KWALIFIKACJI OPERATORA BEZZAŁOGOWEGO
STATKU POWIETRZNEGO UŻYWANEGO W CELACH INNYCH NIŻ REKREACYJNE
LUB SPORTOWE (UAVO)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, zwane dalej „świadectwem kwalifikacji operatora (UAVO)”, upoważnia do samodzielnego wykonywania czynności lotniczych w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i 1.2.2.

1.2. Uprawnienia wpisywane do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) są wpisywane następujące uprawnienia podstawowe:

- 1) uprawnienie do wykonywania lotów jedynie w zasięgu wzroku, zwane dalej „uprawnieniem VLOS”;
- 2) uprawnienie do wykonywania lotów w zasięgu i poza zasięgiem wzroku, zwane dalej „uprawnieniem BVLOS”.

1.2.1.1. Do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) wraz z uprawnieniem VLOS wpisuje się co najmniej jedno uprawnienie dodatkowe, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1.

1.2.1.2. Do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) wraz z uprawnieniem BVLOS wpisuje się co najmniej jedno uprawnienie dodatkowe, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1, o ile nie było ono już wpisane do świadectwa.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) mogą być wpisane uprawnienia dodatkowe:

- 1) określające kategorię oraz masę startową statku powietrznego, zwane dalej „uprawnieniem na kategorię statku powietrznego”:
 - a) bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg (UAV < 5 kg),
 - b) samolot bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(A) < 25 kg),
 - c) samolot bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(A) < 150 kg),
 - d) śmigłowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(H) < 25 kg),
 - e) śmigłowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(H) < 150 kg),
 - f) aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(AS) < 25 kg),
 - g) aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(AS) < 150 kg),
 - h) wielowirnikowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg (UAV(MR) < 25 kg),
 - i) wielowirnikowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg (UAV(MR) < 150 kg);
- 2) uprawnienie instruktora INS.

1.2.2.1. Uprawnienie na kategorię statku powietrznego upoważnia do wykonywania lotów tą kategorią i w zakresie masy startowej bezzałogowego statku powietrznego, którą określa to uprawnienie.

⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

1.2.2.2. Wraz z uprawnieniem, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1 lit. b–i, wpisuje się uprawnienie, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1 lit. a, o ile nie było ono już wpisane do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO).

1.2.2.3. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) i w zakresie posiadanych przez instruktora INS uprawnień podstawowych i dodatkowych, o których mowa w pkt 1.2.1 i 1.2.2. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania uprawnienia instruktora INS pod warunkiem wyszkolenia co najmniej 10 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO).

1.2.2.4. Posiadacz uprawnienia, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1 lit. b, d, f lub h, może wykonywać loty próbne albo próby w locie daną kategorią bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej większej niż 25 kg i nie większej niż 150 kg wpisaną do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO), realizowane na potrzeby jednostek naukowych, podmiotów projektujących lub produkujących bezzałogowe statki powietrzne, jeżeli loty te nie są lotami polegającymi na świadczeniu usług lotniczych.

1.2.2.5. Posiadacz uprawnienia, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 1 lit. c, e, g lub i, może wykonywać loty próbne albo próby w locie daną kategorią bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej większej niż 150 kg wpisaną do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO), realizowane na potrzeby jednostek naukowych, podmiotów projektujących lub produkujących bezzałogowe statki powietrzne, jeżeli loty te nie są lotami polegającymi na świadczeniu usług lotniczych.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) i uprawnień podstawowych

1.3.1. Uprawnienie VLOS

1.3.1.1. Uprawnienie VLOS wpisuje się do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie wymaganym dla tego uprawnienia.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze: przepisy dotyczące uzyskiwania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO), przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego, klasyfikacja przestrzeni powietrznej, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
- 2) człowiek jako operator bezzałogowego statku powietrznego;
- 3) zasady wykonywania lotów w zasięgu wzroku (VLOS);
- 4) bezpieczeństwo wykonywania lotów i sytuacje niebezpieczne;
- 5) obsługa, budowa i działanie systemów, podzespołów bezzałogowego statku powietrznego oraz zasady wykonywania lotów bezzałogowego statku powietrznego.

1.3.1.3. Szkolenie praktyczne.

Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) obsługi naziemnej i oceny jego zdolności do lotu;
- 3) bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych;
- 4) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.1.4. Szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne powinno uwzględniać różnorodność bezzałogowych statków powietrznych, na których będą one prowadzone, oraz zróżnicowany stopień wiedzy, umiejętności i praktyki osób przystępujących do takich szkoleń.

1.3.1.5. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla świadectwa kwalifikacji i uprawnienia, o które się ubiega, w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.2.

1.3.1.6. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne dla świadectwa kwalifikacji i uprawnienia, o które się ubiega, w zakresie, o którym mowa w pkt 1.3.1.3.

1.3.2. Uprawnienie BVLOS

1.3.2.1. Uprawnienie BVLOS wpisuje się do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie wymaganym dla tego uprawnienia.

1.3.2.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem BVLOS albo do uzyskania uprawnienia BVLOS w przypadku posiadania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze: przepisy dotyczące uzyskiwania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO), przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego, klasyfikacja przestrzeni powietrznej, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
- 2) meteorologia;
- 3) człowiek jako operator bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) nawigacja;
- 5) procedury operacyjne;
- 6) osiągi i planowanie lotu;
- 7) obsługa, budowa i działanie systemów, podzespołów bezzałogowego statku powietrznego oraz zasady wykonywania lotów bezzałogowego statku powietrznego;
- 8) zasady wykonywania lotów w zasięgu wzroku (VLOS) i poza zasięgiem wzroku (BVLOS);
- 9) bezpieczeństwo wykonywania lotów, sytuacje i procedury awaryjne.

1.3.2.3. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem BVLOS albo do uzyskania uprawnienia BVLOS w przypadku posiadania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 2) obsługi naziemnej i oceny jego zdolności do lotu;
- 3) bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych;
- 4) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.2.4. Szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne powinno uwzględniać różnorodność bezzałogowych statków powietrznych, na których będą one prowadzone, oraz zróżnicowany stopień wiedzy, umiejętności i praktyki osób przystępujących do takich szkoleń.

1.3.2.5. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem BVLOS albo o uzyskanie uprawnienia BVLOS w przypadku posiadania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla świadectwa kwalifikacji i uprawnienia, o które się ubiega, w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.2.2.

1.3.2.6. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem BVLOS albo o uzyskanie uprawnienia BVLOS w przypadku posiadania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) z uprawnieniem VLOS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne dla świadectwa kwalifikacji i uprawnienia, o które się ubiega, w zakresie, o którym mowa w pkt 1.3.2.3.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie na kategorię statku powietrznego

1.4.1.1. W przypadku ubiegania się o świadectwo kwalifikacji operatora (UAVO) po raz pierwszy uprawnienie na kategorię statku powietrznego wpisuje się do świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO) wraz z uprawnieniem VLOS lub wraz z uprawnieniem BVLOS.

1.4.1.2. W przypadku posiadania co najmniej jednego uprawnienia na kategorię statku powietrznego kolejne uprawnienie na kategorię statku powietrznego wpisuje się po zdaniu egzaminu praktycznego w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu bezzałogowego statku powietrznego danej kategorii;
- 2) obsługi naziemnej i oceny jego zdatności do lotu;
- 3) umiejętności bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych;
- 4) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.4.2. Uprawnienie instruktora INS

1.4.2.1. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie ważnego uprawnienia VLOS lub uprawnienia BVLOS, ukończenie szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego lub spełnienie warunków, o których mowa w pkt 1.4.2.8, a także zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz odbycie z wynikiem pozytywnym nadzorowanej praktyki instruktorskiej lub spełnienie warunków, o których mowa w pkt 1.4.2.8.

1.4.2.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje co najmniej 25 godzin wykładów i ćwiczeń z następujących przedmiotów:

- 1) pedagogika;
- 2) prawo lotnicze;
- 3) metodyka szkolenia;
- 4) zasady wykonywania lotów;
- 5) bezpieczeństwo wykonywania lotów;
- 6) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 7) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 8) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa wykonywania lotów.

1.4.2.3. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 4 godziny ćwiczeń w ramach szkolenia naziemnego oraz co najmniej 10 lotów metodycznych w ramach szkolenia w powietrzu.

1.4.2.4. Szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne powinno uwzględniać różnorodność bezzałogowych statków powietrznych, na których będą one prowadzone, oraz zróżnicowany stopień wiedzy, umiejętności i praktyki osób przystępujących do takich szkoleń.

1.4.2.5. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.2.2.

1.4.2.6. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO).

1.4.2.7. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji operatora (UAVO).

1.4.2.8. Wymagania w zakresie ukończenia szkolenia teoretycznego, o których mowa w pkt 1.4.2.2, i wymagania w zakresie ukończenia szkolenia praktycznego, o których mowa w pkt 1.4.2.3, oraz odbycia z wynikiem pozytywnym nadzorowanej praktyki instruktorskiej, o której mowa w pkt 1.4.2.7, uważa się za spełnione w przypadku, gdy osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora INS posiada:

- 1) ważne uprawnienie instruktora INS wpisane do innego świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1–4 i 6 oraz ust. 2 pkt 1;
- 2) ważne uprawnienie instruktora (FI) wpisane do licencji, o której mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. a–p ustawy.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI SKOCZKA SPADOCHRONOWEGO (PJ)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) upoważnia do samodzielnego wykonywania skoków w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i pkt 1.2.2.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) są wpisywane następujące uprawnienia podstawowe dotyczące klasy wyszkolenia:

- 1) uprawnienie klasy wyszkolenia B – PJ(B);
- 2) uprawnienie klasy wyszkolenia C – PJ(C);
- 3) uprawnienie klasy wyszkolenia D – PJ(D).

1.2.1.2. Posiadacz świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z klasą wyszkolenia B jest uprawniony do wykonywania skoków bez nadzoru instruktora oraz do samodzielnego układania czaszy głównej.

1.2.1.3. Posiadacz świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z klasą wyszkolenia C upoważniony jest do wykonywania wszystkich czynności, do których uprawnia PJ z klasą wyszkolenia B, oraz:

- 1) do wykonywania skoków na pokazach;
- 2) do pełnienia funkcji wyrzucającego z pokładu statku powietrznego, pod warunkiem ukończenia 18 roku życia.

1.2.1.4. Posiadacz świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z klasą wyszkolenia D jest upoważniony do wykonywania wszystkich czynności, do których uprawnia PJ z klasą wyszkolenia C, oraz do samodzielnego organizowania skoków.

1.2.1.5. Uprawnienia podstawowe wpisuje się do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie danego uprawnienia podstawowego. Do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) może być wpisane tylko jedno uprawnienie podstawowe.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS;
- 2) uprawnienie instruktora szkolenia metodą na linę INS(SL), zwane dalej „uprawnieniem instruktora INS(SL)”;
- 3) uprawnienie instruktora szkolenia metodą AFF INS(AFF), zwane dalej „uprawnieniem instruktora INS(AFF)”;
- 4) uprawnienie do wykonywania skoków z pasażerem TANDEM, zwane dalej „uprawnieniem TANDEM”;
- 5) uprawnienie instruktora szkolenia do uprawnienia TANDEM INS(TANDEM), zwane dalej „uprawnieniem instruktora INS(TANDEM)”;
- 6) uprawnienie instruktora naziemnego INS(G).

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia teoretycznego i praktycznego z ziemi i z powietrza uczniów skoczków, którzy ukończyli etap

szkolenia metodą AFF lub na linę oraz nadzorowania skoków uczniów skoczków lub kierowania skokami.

1.2.2.2. Uprawnienie instruktora INS(SL):

- 1) upoważnia do wykonywania wszystkich czynności instruktora INS oraz do szkolenia do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) metodą na linę;
- 2) upoważnia do szkolenia i nadzorowania praktyki instruktorskiej kandydatów ubiegających się o uprawnienie instruktora INS i uprawnienie instruktora INS(SL) pod warunkiem posiadania uprawnienia instruktora INS(SL) przez okres minimum 3 lat oraz uzyskania pozytywnej rekomendacji szefa szkolenia podmiotu szkolącego.

1.2.2.3. Uprawnienie instruktora INS(AFF):

- 1) upoważnia do wykonywania wszystkich czynności instruktora INS oraz do prowadzenia szkolenia do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) metodą AFF;
- 2) upoważnia do szkolenia i nadzorowania praktyki instruktorskiej kandydatów ubiegających się o uprawnienie instruktora INS i uprawnienie instruktora INS(AFF) pod warunkiem wykonania co najmniej 500 skoków jako instruktor INS(AFF) oraz uzyskania pozytywnej rekomendacji szefa szkolenia podmiotu szkolącego.

1.2.2.4. Uprawnienie TANDEM upoważnia do wykonywania skoków z pasażerem.

1.2.2.5. Uprawnienie instruktora INS(TANDEM):

- 1) upoważnia do wykonywania wszystkich czynności instruktora INS i do szkolenia kandydatów ubiegających się o uprawnienie TANDEM;
- 2) upoważnia do szkolenia i nadzorowania kandydatów ubiegających się o uprawnienie instruktora INS i uprawnienie instruktora INS(TANDEM) pod warunkiem wykonania co najmniej 500 skoków w charakterze instruktora INS(TANDEM) oraz uzyskania pozytywnej rekomendacji szefa szkolenia podmiotu szkolącego.

1.2.2.6. Uprawnienie instruktora naziemnego INS(G) upoważnia do wykonywania czynności instruktora bez możliwości wykonywania skoków, czynności instruktora na pokładzie statku powietrznego i czynności wynikających z uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia D.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) i uprawnień podstawowych

1.3.1. Szkolenie teoretyczne.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia B powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) ogólne bezpieczeństwo skoków;
- 4) ogólna wiedza o spadochronie;
- 5) teoria skoku spadochronowego;
- 6) zasady skoku spadochronowego.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia C powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) zasady wykonywania skoków w terenie ograniczonym;
- 2) obowiązki skoczka nadzorującego uczniów-skoczków na pokładzie statku powietrznego;

- 3) ogólne informacje dotyczące wykonywania lotów w ruchu kontrolowanym i niekontrolowanym;
- 4) znaki i sygnały stosowane podczas skoków;
- 5) meteorologia.

1.3.1.3. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia D powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) procedury operacyjne.

1.3.1.4. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1.1, 1.3.1.2 i 1.3.1.3, może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia, o których mowa w § 32 ust. 3 pkt 1 lit. a rozporządzenia.

1.3.2. Szkolenie praktyczne.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia B powinno obejmować wykonanie co najmniej 50 skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu w łącznym czasie swobodnego spadania nie krótszym niż 30 minut oraz zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) nauki układania spadochronu głównego do skoku, oceny jego zdatności, wykonania przeglądu spadochronu przed skokiem bez prawa wykonywania napraw i regulacji;
- 2) nauki sterowania położeniem ciała podczas swobodnego spadania we wszystkich płaszczyznach;
- 3) nauki lądowania w wyznaczonym miejscu oraz określania miejsca zrzutu.

1.3.2.2. Kandydat przystępujący do szkolenia praktycznego do uzyskania uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia C powinien posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia B oraz wykonać co najmniej 200 skoków w łącznym czasie swobodnego spadania nie krótszym niż 1 godzina. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia C powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) wykonywania skoków w terenie ograniczonym;
- 2) wykonywania czynności skoczka wyrzucającego uczniów skoczków;
- 3) współpracy z załogami statków powietrznych wywożących skoczków.

1.3.2.3. Kandydat przystępujący do szkolenia praktycznego do uzyskania uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia D powinien posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia C oraz wykonać co najmniej 500 skoków w łącznym czasie swobodnego spadania nie krótszym niż 3 godziny. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia podstawowego klasy wyszkolenia D powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) organizacji skoków spadochronowych;
- 2) współpracy z innymi użytkownikami lotniska;
- 3) zasad użytkowania przestrzeni powietrznej w zakresie wykonywania skoków spadochronowych.

1.3.4. Egzamin teoretyczny.

1.3.4.1. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia B powinien wykazać się przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.1.

1.3.4.2. Kandydat ubiegający się o uprawnienie podstawowe klasy wyszkolenia C powinien wykazać się przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia.

1.3.4.3. Kandydat ubiegający się o uprawnienie podstawowe klasy wyszkolenia D powinien wykazać się przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia.

1.3.5. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia B albo o uprawnienia podstawowe, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 2 i 3, powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że nabył umiejętności praktyczne w zakresie wymaganym dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie instruktora INS. Skoczek spadochronowy ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem klasy wyszkolenia D;
- 2) ukończyć 21 rok życia.

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje co najmniej 50 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy kierowania ruchem lotniczym na lotniskach niekontrolowanych i kontrolowanych;
- 4) meteorologia;
- 5) metodyka szkolenia;
- 6) organizacja lotów połączonych z wykonywaniem skoków spadochronowych;
- 7) łączność radiowa – kierowanie lotami związanymi z wyrzucaniem skoczków spadochronowych;
- 8) zasady wykonywania skoków spadochronowych;
- 9) pierwsza pomoc;
- 10) ogólne bezpieczeństwo lotów i skoków;
- 11) ogólna wiedza o spadochronie.

1.4.1.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 30 godzin zajęć dotyczących czynności:

- 1) związanych z organizacją skoków spadochronowych;
- 2) związanych z wykonywaniem skoków przez uczniów skoczków i skoczków spadochronowych;
- 3) wykonywanych na pokładzie statku powietrznego;
- 4) związanych z kierowaniem skokami i użytkowaniem stacji lotniskowej.

1.4.1.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę teoretyczną niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.1.1.

1.4.1.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia teoretycznego i praktycznego uczniów skoczków oraz umiejętności kierowania skokami.

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka.

1.4.1.5.1. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje przeprowadzenie co najmniej 50 godzin wykładów teoretycznych oraz sprawowanie nadzoru nad wykonaniem przez uczniów skoczków co najmniej 150 skoków szkolnych potwierdzone w listach załadowczych.

1.4.1.5.2. W przypadku ubiegania się o uprawnienie instruktora INS(SL) lub uprawnienie instruktora INS(AFF) na podstawie pkt 1.4.2.5 ppkt 2 lub pkt 1.4.3.5 ppkt 2, metodę szkolenia uczniów w trakcie praktyki określi instruktor nadzorujący szkolenie.

1.4.1.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem klasy wyszkolenia D, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie egzaminu państwowego w zakresie wymaganym dla uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.2. Uprawnienie instruktora INS(SL). Skoczek spadochronowy ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(SL) powinien posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem instruktora INS.

1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(SL) obejmuje tematykę z następujących przedmiotów:

- 1) metodyka i organizacja szkolenia uczniów skoczków i skoczków spadochronowych;
- 2) zasady wykonywania skoków spadochronowych metodą na linę;
- 3) organizacja lotów połączonych z wykonywaniem skoków spadochronowych metodą na linę;
- 4) ogólne bezpieczeństwo lotów i skoków.

1.4.2.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(SL) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje zajęcia dotyczące czynności:

- 1) związanych z organizacją skoków;
- 2) związanych z wykonywaniem skoków przez uczniów skoczków i skoczków spadochronowych;
- 3) wykonywanych na pokładzie statku powietrznego.

1.4.2.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(SL) powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę teoretyczną niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.2.1.

1.4.2.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(SL) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia teoretycznego i praktycznego metodą na linę.

1.4.2.5. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(SL) jest posiadanie:

- 1) ważnego uprawnienia instruktora INS lub uprawnienia instruktora INS(AFF), ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed egzaminatorem praktycznym egzaminu praktycznego w zakresie uprawnienia instruktora INS(SL); uprawnienie instruktora INS(SL) wpisuje się do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) zamiast uprawnienia instruktora INS; lub

- 2) ważnego świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia D i spełnienie wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnienia instruktora INS i uprawnienia instruktora INS(SL), określonych w pkt 1.4.1.1, 1.4.1.2 i 1.4.2.1–1.4.2.4.

1.4.3. Uprawnienie instruktora INS(AFF). Skoczek spadochronowy ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(AFF) powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem instruktora INS lub uprawnieniem instruktora INS(SL);
- 2) wykonać co najmniej 1000 skoków w łącznym czasie swobodnego spadania co najmniej 8 godzin.

1.4.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(AFF) obejmuje tematykę z następujących przedmiotów:

- 1) metodyka i organizacja szkolenia uczniów skoczków i skoczków spadochronowych;
- 2) zasady wykonywania skoków spadochronowych metodą AFF;
- 3) organizacja lotów połączonych z wykonywaniem skoków spadochronowych metodą AFF;
- 4) ogólne bezpieczeństwo lotów i skoków.

1.4.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(AFF) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje przygotowanie skoków z uczniem metodą AFF oraz wykonanie co najmniej 9 skoków metodycznych.

1.4.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(AFF) powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.3.1.

1.4.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(AFF) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia teoretycznego i praktycznego metodą AFF.

1.4.3.5. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(AFF) jest:

- 1) posiadanie ważnego uprawnienia instruktora INS lub uprawnienia instruktora INS(SL), ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed egzaminatorem praktycznym egzaminu praktycznego w zakresie uprawnienia instruktora INS(AFF); uprawnienie instruktora INS(AFF) wpisuje się do świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) zamiast uprawnienia instruktora INS; lub
- 2) posiadanie ważnego świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z uprawnieniem podstawowym klasy wyszkolenia D i spełnienie wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnienia instruktora INS i uprawnienia instruktora INS (AFF), określonych w pkt 1.4.1.1, 1.4.1.2 i 1.4.3.1–1.4.3.4.

1.4.4. Uprawnienie TANDEM. Skoczek spadochronowy ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem klasy wyszkolenia D;
- 2) wykonać co najmniej 1000 skoków na różnych typach spadochronów w łącznym czasie swobodnego spadania co najmniej 8 godzin;
- 3) ukończyć 21 rok życia.

1.4.4.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia TANDEM obejmuje tematykę z następujących przedmiotów:

- 1) technika skoku w tandemie;
- 2) obsługa kompletu spadochronowego;
- 3) elementy psychologii.

1.4.4.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia TANDEM może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 9 skoków z instruktorem prowadzącym szkolenie praktyczne.

1.4.4.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.4.1.

1.4.4.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie TANDEM powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do wykonywania skoków z pasażerem.

1.4.4.5. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia TANDEM jest posiadanie świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem klasy wyszkolenia D, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed egzaminatorem teoretycznym i praktycznym egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia TANDEM.

1.4.5. Uprawnienie instruktora INS(TANDEM). Skoczek spadochronowy ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(TANDEM) powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem instruktora INS albo uprawnieniem instruktora INS(SL) lub uprawnieniem instruktora INS(AFF) i ważnym uprawnieniem TANDEM;
- 2) wykonać co najmniej 1500 skoków, w tym co najmniej 500 w tandemie.

1.4.5.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(TANDEM) obejmuje tematykę z następujących przedmiotów:

- 1) zasady wykonywania skoków spadochronowych metodą TANDEM;
- 2) organizacja lotów połączonych z wykonywaniem skoków spadochronowych w trakcie szkolenia do uprawnienia instruktora INS(TANDEM);
- 3) ogólne bezpieczeństwo lotów i skoków.

1.4.5.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS(TANDEM) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje wykonanie co najmniej 5 skoków metodycznych.

1.4.5.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(TANDEM) powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w z zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.5.1.

1.4.5.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(TANDEM) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia teoretycznego i praktycznego do uprawnienia TANDEM.

1.4.5.5. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(TANDEM) jest posiadanie ważnego uprawnienia instruktora INS i ważnego uprawnienia TANDEM, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed egzaminatorem teoretycznym i praktycznym egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS(TANDEM).

1.4.6. Uprawnienie instruktora INS(G). Uprawnienie instruktora INS(G) może uzyskać skoczek spadochronowy posiadający ważne uprawnienie instruktora INS albo uprawnienie instruktora INS(SL), uprawnienie instruktora INS(AFF) lub uprawnienie instruktora INS(TANDEM), który przestał spełniać wymagania w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy niezbędne do wykonywania czynności instruktora związanych z wykonywaniem przez niego skoków spadochronowych.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI PILOTA WIATRAKOWCOWEGO O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ (MTOM) DO 560 KG (UAGP)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP), zwane dalej „świadectwem kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP)”, upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów na wiatrakowcu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg, zwanym dalej „wiatrakowcem”, w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i 1.2.2.

1.1.2. Członek personelu lotniczego posiadający świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym oraz nalot co najmniej 100 godzin jako dowódca wiatrakowca, jest upoważniony również do wykonywania lotów na wiatrakowcu z pasażerem.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) jest wpisywane uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowców lądowych UAG(L).

1.2.1.1. Uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowców lądowych UAG(L) wpisuje się po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz po zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie tego uprawnienia.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS;
- 2) uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S).

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym lub uprawnienia dodatkowego, o którym mowa w pkt 1.2.2 ppkt 2, pod warunkiem że posiadane przez instruktora INS uprawnienia są ważne. Uprawnienie instruktora INS może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania uprawnienia instruktora INS pod warunkiem posiadania przez instruktora INS co najmniej 60 godzin nalotu jako instruktor INS.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) nawigacja;

- 5) procedury operacyjne;
- 6) osiągi i planowanie lotu;
- 7) wiedza ogólna o statku powietrznym;
- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym, który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego albo ważne świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP), świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) albo świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP), może być ograniczone do zagwarantowania temu kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–9.

1.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym powinno zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu wiatrakowca, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego i nawigacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych;
- 3) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne powinno obejmować co najmniej 20 godzin lotu, w tym co najmniej 8 godzin lotu w charakterze pilota dowódcy wiatrakowca, 4 godziny lotu nawigacyjnego, w tym co najmniej 1 przelot nawigacyjny, podczas którego należy wykonać 1 lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko startu.

1.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.

1.3.3.1. Kandydat, o którym mowa w pkt 1.3.1.2, ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym, powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę teoretyczną niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5–9.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako dowódca wiatrakowca osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla tego uprawnienia.

1.3.5. Członek personelu lotniczego posiadający licencję uprawniającą do pilotowania wiatrakowców może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym bez konieczności ukończenia szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego, pod warunkiem, że zdał egzamin praktyczny przed egzaminatorem praktycznym w zakresie wymaganym do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie instruktora INS. Pilot wiatrakowcowy ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowców lądowych UAG(L);
- 2) posiadać 150 godzin nalotu ogólnego jako dowódca wiatrakowca;
- 3) ukończyć 18 rok życia.

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje co najmniej 130 godzin wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagrożenia bezpieczeństwa latania;
- 11) przygotowanie do lotu i eksploatacja motolotni.

1.4.1.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotów metodycznych w ramach szkolenia w powietrzu, co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi oraz posługiwanie się radiostacją naziemną.

1.4.1.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.1.1.

1.4.1.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym.

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym i może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego oraz zdaniu egzaminu państwowego.

1.4.1.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.1.6.1. Uprawnienie instruktora INS może być wydane członkowi personelu lotniczego posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania wiatrakowców z ważnym uprawnieniem instruktora. Przepisu pkt 1.4.1.6 nie stosuje się.

1.4.1.6.2. Ważność uprawnienia INS, o którym mowa w pkt 1.4.1.6.1, jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora wpisanego do licencji uprawniającej do pilotowania wiatrakowców.

1.4.2. Uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S). Pilot wiatrakowca ubiegający się o dodatkowe uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S) powinien posiadać:

- 1) ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowców lądowych UAG(L);
- 2) co najmniej 100 godzin nalotu ogólnego na wiatrakowcach.

1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S) obejmuje wiedzę z następujących przedmiotów:

- 1) budowa i wyposażenie wiatrakowca wodnego z pływakami;
- 2) prawo, przepisy i procedury poruszania się po akwenach wodnych;
- 3) zasady wykonywania startów i lądowań na wodzie;
- 4) sytuacje awaryjne podczas startów i lądowań z akwenów wodnych.

1.4.2.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotu na dwusterze z instruktorem.

1.4.2.3. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S) powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.2.1, oraz umiejętności z zakresu:

- 1) przygotowania wiatrakowca do lotu, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych, praktyczną oceną warunków meteorologicznych i stanu powierzchni wody w miejscu zamierzonego lądowania lub startu;
- 3) poruszania się po wodzie, kotwiczenia, dobijania do brzegu lub pomostu, cumowania, wyciągania na pomost lub na brzeg z uwzględnieniem przepisów regulujących poruszanie się statków nawodnych odpowiednio w żegludze śródlądowej lub na wodach przybrzeżnych;
- 4) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych mogących wystąpić w czasie startów i lądowań na akwenach wodnych oraz sytuacjach przewidzianych w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego.

1.4.2.4. Warunkiem wydania uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego, ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdanie przed egzaminatorem praktycznym egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S).

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH W ZAKRESIE WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I PRAKTYKI DLA ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI MECHANIKA POŚWIADCZENIA OBSŁUGI STATKÓW POWIETRZNYCH (MM)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) upoważnia do poświadczenia obsługi statków powietrznych w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM)

1.2.1. Do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych wpisuje się następujące uprawnienia podstawowe:

- 1) TM(A) – uprawnienie dotyczące samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, jako całości;
- 2) TM(H) – uprawnienie dotyczące śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, jako całości;
- 3) TM(AG) – uprawnienie dotyczące wiatrakowca o masie startowej (MTOM) do 560 kg, jako całości;
- 4) AFPP(A) – uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;
- 5) AFFP(H) – uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg;
- 6) AFPP(AG) – uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg;
- 7) AV – uprawnienie dotyczące awioniki i systemów elektrycznych samolotu i śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg oraz wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg;
- 8) TM(HG) – uprawnienie dotyczące lotni jako całości;
- 9) TM(PG) – uprawnienie dotyczące paralotni jako całości;
- 10) TM(PHG) – uprawnienie dotyczące motolotni jako całości;
- 11) TM(PPGG) – uprawnienie dotyczące motoparalotni jako całości;
- 12) TM(P) – uprawnienie dotyczące spadochronu jako całości;
- 13) TM(UGL) – szybowca o maksymalnej masie własnej nieprzekraczającej 80 kg dla statku jednomiejscowego lub 100 kg dla statku dwumiejscowego, w tym szybowca przeznaczonego do startu z nóg pilota, jako całości.

1.2.2. W przypadku gdy mechanik wykonujący obsługę statku powietrznego posiada licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE. L 315 z 28.11.2003, str. 1, z późn. zm. – Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 541)⁹⁾ (Part-66) w kategorii

⁹⁾ Utraciło moc na podstawie art. 7 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.), które weszło w życie z dniem 6 stycznia 2015 r.; odesłania do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 należy odczytywać jako odesłania do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VI.

B1, B2 lub B3, uprawnienia lotnicze wyszczególnione w pkt 1.2.1 ppkt 1–7 mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie „Załącznik do Formularza 26 EASA” – Krajowe uprawnienia poza zakresem Part–66.

1.2.3. Korzystanie z uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1–7, wpisanych do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) lub do licencji, o której mowa w pkt 1.2.2, jest uwarunkowane posiadaniem przez mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych co najmniej 6 miesięcy praktyki w obsłudze statków powietrznych, właściwej dla wpisanego uprawnienia, przez okres ostatnich 2 lat.

1.2.4. Mechanik, o którym mowa w pkt 1.2.2, może zostać zwolniony z obowiązku ukończenia szkolenia lotniczego, o którym mowa w pkt 1.3.1 i 1.3.2, oraz z obowiązku zdania egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 99 ust. 1 ustawy, w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii lub podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.

1.2.5. Korzystanie z uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 8–13, wpisanych do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM), jest uwarunkowane posiadaniem przez mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych co najmniej 6 miesięcy praktyki w obsłudze statków powietrznych, właściwej dla wpisanego uprawnienia, przez okres ostatnich 2 lat.

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędny do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) i uprawnień podstawowych

1.3.1. Szkolenie teoretyczne.

1.3.1.1. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) z co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1–7, oraz do uzyskania każdego kolejnego uprawnienia podstawowego, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1–7, powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo – w zakresie techniki lotniczej;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) nauki techniczne oraz ogólna wiedza o statku powietrznym;
- 4) technika lotnicza dotycząca statku powietrznego;
- 5) obsługa techniczna statku powietrznego;
- 6) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego.

1.3.1.1.1. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1.1, nie może trwać krócej niż 32 godziny zegarowe i może być realizowane jedynie metodą stacjonarną.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) z co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 8–13, oraz do uzyskania każdego kolejnego uprawnienia podstawowego, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 8–13, powinno zagwarantować kandydatowi nabycie wiedzy z następujących przedmiotów:

- 1) prawo – w zakresie techniki lotniczej;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) nauki techniczne – jednostki miar, atmosfera wzorcowa;
- 4) technika lotnicza dotycząca odpowiednio lotni, paralogni, motolotni, motoparalogni, spadochronu lub szybowca;
- 5) obsługa techniczna i bezpieczeństwo obsługi odpowiednio lotni, paralogni, motolotni, motoparalogni, spadochronu lub szybowca.

1.3.1.2.1. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1.2, nie może trwać krócej niż 16 godzin zegarowych i może być realizowane jedynie metodą stacjonarną.

1.3.2. Szkolenie praktyczne.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statków powietrznych (MM) oraz wpisywanych do niego uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1–7, obejmuje następujące elementy:

- 1) wykorzystanie instrukcji obsługowych;
- 2) identyfikację i umiejscowienie podzespołów oraz ich demontaż i montaż;
- 3) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- 4) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- 5) zachowanie wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- 6) dbałość o zdatność statku powietrznego;
- 7) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;
- 8) dokumentowanie poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

1.3.2.2. Szkolenie praktyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) oraz wpisywanych do niego uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 8–13, obejmuje następujące elementy:

- 1) wykorzystanie instrukcji obsługowych;
- 2) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i materiałami;
- 3) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- 4) dbałość o zdatność statku powietrznego;
- 5) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;
- 6) dokumentowanie poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi.

1.3.3. Egzamin teoretyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia podstawowego odpowiednio w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.1 albo 1.3.1.2.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) z uprawnieniem podstawowym powinien wykazać przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla tego uprawnienia podstawowego odpowiednio w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.2.1 albo 1.3.2.2.

1.3.5. Praktyka obsługowa.

1.3.5.1. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) z uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1–7, powinien wykazać się praktyką obsługową w stosunku do:

- 1) elementów statku powietrznego:
 - a) płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
 - b) awioniki i systemów elektrycznych– odnoszących się odpowiednio do statków powietrznych objętych uprawnieniami podstawowymi, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 4–7, wynoszącą co najmniej 6 miesięcy;

2) statków powietrznych jako całości objętych uprawnieniami podstawowymi, o których mowa w pkt 1.2.1 ppkt 1–3, wynoszącą co najmniej 12 miesięcy.

1.3.5.2. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) z uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt 8–13, powinien wykazać się praktyką obsługową wynoszącą co najmniej 3 miesiące, w zakresie statków powietrznych objętych uprawnieniami podstawowymi wymienionymi w pkt 1.2.1 ppkt 8–13.

1.3.5.3. Praktyka obsługowa, o której mowa w pkt 1.3.5, obejmuje wszystkie czynności obsługowe, do których wykonywania lub poświadczania będzie uprawniał świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) lub wpisane do niego uprawnienie lotnicze, zapewniające osiągnięcie biegłości i doświadczenia wymaganego do późniejszego samodzielnego ich wykonywania.

1.3.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia podstawowego jest ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przez komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie właściwym dla tego uprawnienia oraz wykazanie praktyki obsługowej w zakresie tego uprawnienia.

1.3.7. Wykonywanie czynności mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, w odniesieniu do statku powietrznego, na który uprawnienia lotnicze dotyczące typu nie są wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM), wymaga ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia lotniczego specjalistycznego w zakresie odpowiadającym szkoleniu praktycznemu, o którym mowa w pkt 1.3.2.2, odnoszącym się do tego typu statku powietrznego oraz posiadania bieżącej 6 miesięcznej praktyki w tym zakresie.

WZÓR ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI

1. Elementy składowe świadectwa kwalifikacji

Świadectwo posiada:

- 1) stronę tytułową określającą rodzaj dokumentu;
- 2) standardowe części oznaczone numeracją rzymską, zawierające wpisy do świadectwa kwalifikacji stałe i zmienne:
 - a) część I zawiera nadruk w języku polskim: „Rzeczpospolita Polska” i angielskim: „Republic of Poland”;
 - b) część II zawiera:
 - SYMBOL – symbol literowy świadectwa kwalifikacji wymieniony w tabeli nr 1 załącznika nr 11 do rozporządzenia,
 - datę pierwszego wydania świadectwa kwalifikacji według standardowego zapisu: dzień, miesiąc, rok, np. 20/03/2012,
 - oznaczenie PL – kod przydzielony Rzeczpospolitej Polskiej przez ONZ,
 - tytuł świadectwa kwalifikacji w języku polskim i angielskim,
 - c) część III zawiera numer świadectwa przedstawiony następująco: „PL.000.SYMBOL”, który zawiera:
 - oznaczenie PL – kod przydzielony Rzeczpospolitej Polskiej przez ONZ,
 - kolejne cyfry osobistego numeru członka personelu lotniczego, przydzielonego w rejestrze personelu lotniczego,
 - SYMBOL – symbol literowy świadectwa kwalifikacji wymieniony w tabeli nr 1 załącznika nr 11 do rozporządzenia,
 - d) część IV zawiera nazwisko i imię posiadacza świadectwa kwalifikacji, wpisane alfabetem łacińskim, nawet wówczas, gdy to imię i nazwisko w języku ojczystym posiadacza świadectwa kwalifikacji są pisane innym alfabetem,
 - e) część IVa zawiera datę urodzenia posiadacza świadectwa kwalifikacji,
 - f) część V zawiera adres posiadacza świadectwa kwalifikacji: nazwę ulicy, nr domu i mieszkania, kod pocztowy, nazwę miejscowości, nazwę kraju wpisane w języku polskim i angielskim,
 - g) część VI określa obywatelstwo posiadacza wpisane w języku polskim i angielskim,
 - h) część VII zawiera podpis posiadacza świadectwa kwalifikacji,
 - i) część VIII zawiera nazwę organu wydającego świadectwo kwalifikacji w języku polskim „Urząd Lotnictwa Cywilnego”,
 - j) część IX zawiera wpis: „Niniejsze świadectwo kwalifikacji jest wydawane bezterminowo i może być wykorzystane jedynie z dokumentem potwierdzającym tożsamość ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim, jeżeli jest wymagane.”; wpis ten jest dokonany w języku polskim i angielskim,
 - k) część X zawiera podpis Prezesa Urzędu albo osoby wydającej świadectwo kwalifikacji w jego imieniu oraz datę wydania świadectwa kwalifikacji,
 - l) część XI zawiera odcisk pieczęci Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
 - m) część XII zawiera wpisy uprawnień radiotelefonicznych w języku polskim i angielskim; nie dotyczy to świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM), w którym część XII nie występuje,

- n) część XIIa zawiera wpisy uprawnień lotniczych nadanych posiadaczowi świadectwa, podlegających przedłużeniu ważności; nie dotyczy to świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, w których wpisuje się uprawnienia bezterminowe,
- o) część XIIb zawiera wpisy dokonanych przedłużeń ważności wpisanych uprawnień lotniczych przez uprawnionego egzaminatora; nie dotyczy to świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM), w którym część XIIb nie występuje,
- p) część XIII jest przeznaczona na wpisanie uwag i ograniczeń w języku polskim i angielskim,
- q) część XIV zawiera nazwę miejsca urodzenia posiadacza świadectwa kwalifikacji (miejscowość, państwo) w języku polskim,
- r) część „Skróty zastosowane w tym świadectwie” zawiera informację o znaczeniu skrótów użytych w danym świadectwie kwalifikacji we wpisach uprawnień.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
Urząd Lotnictwa Cywilnego - ULC
Civil Aviation Authority - CAA

ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI
PERSONELU LOTNICZEGO
AVIATION PERSONNEL CERTIFICATE
OF QUALIFICATIONS

Wydane według wymagań polskich przepisów licencjonowania
Issued in accordance with Polish Licensing Requirements

I	Państwo wydania / State of issue: RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND
III	Numer świadectwa / Certificate number:
IV	Nazwisko i imię posiadacza / Last and first name of holder:
IV a	Data urodzenia / Date of birth:
XIV	Miejsce urodzenia / Place of birth:
V	Adres posiadacza / Address of holder:
VI	Obywatelstwo / Nationality:
VII	Podpis posiadacza / Signature of holder:
VIII	Organ wydający / Issuing competent authority: Urząd Lotnictwa Cywilnego
X	Podpis wydającego, data / Signature of issuing officer, date:
XI	Pieczęć ULC / Stamp of CAA:

II	Symbol świadectwa, data pierwszego wydania, kod państwa, tytuł:
IX	Ważność: Niniejsze świadectwo kwalifikacji jest wydane bezterminowo i może być wykorzystywane jedynie z dokumentem potwierdzającym tożsamość ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotnisko-lekarskim, jeżeli jest wymagane.
XII	Uprawnienie radiotelefoniczne:
XIII	Uwagi i ograniczenia:

II	Symbol of certificate, date of initial issue, country code, title:
IX	Validity: This certificate of qualification is issued lifetime and must be accompanied by a legal holder's identity document containing a photograph and a valid medical certificate, if required.
XII	Radiofrequency privileges:
XIII	Remarks and limitations:

XII a	Uprawnienia lotnicze podlegające przedłużeniu ważności <i>Ratings to be revalidated:</i>
Symbol - skrót uprawnienia <i>Indicator- abbreviation of rating</i>	Data ważności <i>Valid until</i>
Uwagi i ograniczenia <i>Remarks & Restrictions</i>	

XII b Przedłużenia ważności uprawnień lotniczych <i>XII b Revalidation of ratings</i>				
Podpis egzaminatora <i>Examiner's signature</i>	Nazwisko i nr uprawnień egzaminatora <i>Examiner's name and authorization No.</i>	Data ważności <i>Valid until</i>	Data egzaminu <i>Date of test</i>	Uprawnienie <i>Rating</i>

Skróty zastosowane w tym świadectwie <i>Abbreviations used in this certificate</i>	
--	--

**SKRÓTY NAZW SPECJALNOŚCI CZŁONKÓW PERSONELU LOTNICZEGO I SYMBOLE ŚWIADECTW
KWALIFIKACJI ORAZ UPRAWNIENI DO NICH WPISYWANYCH**

Tabela nr 1

Nazwa specjalności posiadacza świadectwa kwalifikacji		Symbol literowy świadectwa kwalifikacji	Symbol literowy uprawnień lotniczych, jakie są wpisywane do świadectwa kwalifikacji
pilot lotni	hang glider pilot	HGP	HG, INS, INS(G), TANDEM
pilot parolotni	paraglider pilot	PGP	PP, PPG, PPGG, INS, INS(G), TANDEM
pilot motolotni	powered hang glider pilot	PHGP	PHG(L), PHG(S), INS
pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg	ultralight aircraft pilot	UACP	UAP(L), UAP(S), UHP(L), UHP(S), UGLP, INS(A), INS(H), INS(GL)
operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne i sportowe	unmanned aircraft vehicle operator	UAVO	VLOS, BVLOS, INS, UAV<5kg, UAV(A)<25kg, UAV(A)<150kg, UAV(H)<25kg, UAV(H)<150kg, UAV(AS)<25kg, UAV(AS)<150kg, UAV(MR)<25kg, UAV(MR)<150kg
skoczek spadochronowy	parachute jumper	PJ	PJ(B), PJ(C), PJ(D), TANDEM, INS, INS(SL), INS(AFF), INS(TANDEM), INS(G)
pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg	ultralight autogyro pilot	UAGP	UAG(L), UAG(S), INS
mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych	aircraft maintenance mechanic	MM	Wszystkie z tabeli nr 3

Tabela nr 2

Uprawnienia lotnicze wpisywane do świadectw kwalifikacji pilotów i skoczków spadochronowych			
Symbol literowy uprawnienia lotniczego wpisywanego do świadectwa kwalifikacji	Nazwa w języku polskim	Nazwa w języku angielskim	Symbol literowy świadectwa kwalifikacji, do którego jest wpisywane uprawnienie lotnicze
1	2	3	4
TANDEM	uprawnienie do wykonywania lotów albo skoków z pasażerem	Tandem	PJ, HGP, PGP
INS	uprawnienie instruktora	Instructor rating	HGP, PHGP, PGP, UACP, UAGP, UAVO, PJ

¹⁰⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

1	2	3	4
INS(A)	uprawnienie instruktora samolotu ultralekkiego	Instructor rating (aeroplane)	UACP
INS(H)	uprawnienie instruktora śmigłowca ultralekkiego	Instructor rating (helicopter)	UACP
INS(GL)	uprawnienie instruktora szybowca ultralekkiego	Instructor rating (glider)	UACP
INS(SL)	uprawnienie instruktora szkolenia metodą na linę	Instructor rating/static line	PJ
INS(AFF)	uprawnienie instruktora szkolenia metodą AFF	Instructor rating/AFF	PJ
INS(TANDEM)	uprawnienie instruktora szkolenia do uprawnień TANDEM	Instructor rating/TANDEM	PJ
INS(G)	uprawnienie instruktora naziemnego	Ground Instructor rating	HGP, PGP, PJ
PJ(B)	uprawnienie klasy wyszkolenia B	class B	PJ
PJ(C)	uprawnienie klasy wyszkolenia C	class C	PJ
PJ(D)	uprawnienie klasy wyszkolenia D	class D	PJ
PP	uprawnienie podstawowe do pilotowania paralotni	Paraglider (rating)	PGP
PPG	uprawnienie podstawowe do pilotowania paralotni z napędem	Powered paraglider (rating)	PGP
PPGG	uprawnienie podstawowe do pilotowania motoparalotni	Powered paraglider with gear (rating)	PGP
UAP(L)	uprawnienie do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego	ultralight aeroplane (Land)	UACP
UAP(S)	uprawnienie do pilotowania samolotu ultralekkiego wodnego	ultralight aeroplane (Sea)	UACP
UHP(L)	uprawnienie do pilotowania śmigłowca ultralekkiego lądowego	ultralight helicopter (Land)	UACP
UHP(S)	uprawnienie do pilotowania śmigłowca ultralekkiego wodnego	ultralight helicopter (Sea)	UACP
UGLP	uprawnienie do pilotowania szybowca ultralekkiego (<i>rodzaj startu będzie wpisywany do dokumentacji osobistej pilota</i>)	ultralight glider pilot	UACP
HG	uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów na lotni	hang glider rating	HGP
PHG(L)	uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów na motolotni lądowej	powered hang glider rating (Land)	PHGP

1	2	3	4
PHG(S)	uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów na motolotni wodnej	powered hang glider rating (Sea)	PHGP
UAG(L)	uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowca ultralekkiego lądowego	ultralight autogyro (Land) rating	UAGP
UAG(S)	uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowca ultralekkiego wodnego	ultralight autogyro (Sea) rating	UAGP
VLOS	uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów w zasięgu wzroku	visual line of sight operations	UAVO
BVLOS	uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów w zasięgu i poza zasięgiem wzroku	beyond visual line of sight operations	UAVO
UAV<5kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego bezzałogowy statek powietrzny o masie startowej nie większej niż 5 kg	unmanned aerial vehicle up to 5kg	UAVO
UAV(A)<25kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego samolot bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg	unmanned aeroplane up to 25 kg	UAVO
UAV(A)<150kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego samolot bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg	unmanned aeroplane up to 150 kg	UAVO
UAV(H)<25kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego śmigłowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg	unmanned helicopter up to 25 kg	UAVO
UAV(H)<150kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego śmigłowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg	unmanned helicopter up to 150 kg	UAVO
UAV(AS)<25kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg	unmanned aerostat up to 25 kg	UAVO
UAV(AS)<150kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego aerostat bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg	unmanned aerostat up to 150 kg	UAVO
UAV(MR)<25kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego wielowimikowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 25 kg	unmanned multi rotor up to 25 kg	UAVO
UAV(MR)<150kg	uprawnienie dodatkowe na kategorię statku powietrznego wielowimikowiec bezzałogowy o masie startowej nie większej niż 150 kg	unmanned multi rotor up to 150 kg	UAVO

Tabela nr 3

Uprawnienia lotnicze wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM)		
Symbol literowy uprawnienia lotniczego wpisywanego do świadectwa kwalifikacji	Nazwa w języku polskim	Nazwa w języku angielskim
AFPP(A)	uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg	Airframe, power plant and electrical systems of aeroplane of weight no more than 495 kg (rating)
AFPP(H)	uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg	Airframe, power plant and electrical systems of helicopter of weight no more than 495 kg (rating)
AFPP(AG)	uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg	Airframe, power plant and electrical systems of autogyro of weight no more than 560 kg (rating)
AV	uprawnienie dotyczące awioniki samolotu i śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg	Avionics of aeroplane and helicopter of weight no more than 495 kg and autogyro of weight no more 560 kg (rating)
TM(A)	uprawnienie dotyczące samolotu o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, jako całości	Totality of aeroplane of weight no more than 495 kg (rating)
TM(H)	uprawnienie dotyczące śmigłowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, jako całości	Totality of helicopter of weight no more than 495 kg (rating)
TM(AG)	uprawnienie dotyczące wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg, jako całości	Totality of autogyro of weight no more than 560 kg (rating)
TM(HG)	uprawnienie dotyczące lotni jako całości	Totality of hang glider (rating)
TM(PHG)	uprawnienie dotyczące motolotni jako całości	Totality of powered hang glider (rating)
TM(PG)	uprawnienie dotyczące paralotni jako całości	Totality of paraglider (rating)
TM(PPGG)	uprawnienie dotyczące motoparalotni jako całości	Totality of powered paraglider with gear (rating)
TM(P)	uprawnienie dotyczące spadochronu jako całości	Totality of parachute (rating)
TM(UGL)	uprawnienie dotyczące szybowca ultralekkiego jako całości	Totality of ultralight glider

WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC
Civil Aviation Authority – CAA



ŚWIADECTWO UZNANIA
CERTIFICATE OF VALIDATION

do lotów albo skoków w FIR EPWW
flight or jump in FIR EPWW only

II	Świadectwo uznania ważne na równi z polskim świadectwem kwalifikacji <i>Certificate of validation valid as the polish certificate of qualification</i>
III	Numer świadectwa/Certificate number: XXYY/ZZ
IV	Imię i nazwisko posiadacza/Name and surname of holder:
IV a	Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth:
V	Adres zamieszkania/Address of holder:
VI	Obywatelstwo/Nationality:
VII	Podpis posiadacza/Signature of holder:
X	Podpis wydającego/Signature of issuing officer: Data wydania/Date of issue: Pieczęć wydającego/Stamp of CAA:
XI	

XII a Uznane uprawnienia lotnicze / Validated ratings	
Symbol – skrót uprawnienia / Indicator- abbreviation of rating	Uwagi i ograniczenia / Remarks & Restrictions
Data ważności / Valid until	

Ia	Państwo wydania uznawanego dokumentu:
Ia	Nazwa uznawanego dokumentu:
IIIa	Numer uznawanego dokumentu:
IX	Ważność: Niższe świadectwo uznania jest ważne do dnia xx.xx.xxxx. Posiadacz świadectwa może korzystać z wynikających z niego uprawnień tylko wtedy, gdy posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie - własne dla tych uprawnień. Świadectwo jest upoważniony do korzystania z uprawnień lotniczych i związanych z nimi obowiązków lotniczych w ramach świadectwa. Świadectwo może być wykorzystywane tylko łącznie z dokumentem potwierdzającym tożsamość ze zdjęciem oraz z oryginalnym dokumentem podlegającym uznaniu. Uwagi i ograniczenia: Świadectwo uznania nie uprawnia jego posiadacza do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w charakterze instruktorów oraz lotów i innych czynności lotniczych o charakterze zarobkowym.
XIII	

	Celowo pozostawiono niezapisaną. Intentionally left blank.
--	---

Ia	State of issue the original document:
IIa	Title of original document:
IIIa	Number of original document:
IX	Validity: This certificate of validation is valid until xx.xx.xxxx. The privileges of the certification shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privileges. The certificate holder is entitled to exercise original document privileges and valid ratings placed in this certificate. This certificate must be accompanied by an legal identity document of the certificate holder containing a photograph and by original document. Remarks and limitations: Certificate of validation does not authorize its owner to perform flights and other aviation operations as a flight instructor or flights and other aviation operations for commercial purposes.
XIII	

	Skróty zastosowane w tym świadectwie Abbreviations used in this certificate
--	--