

# Implementacja przepisów „Air Crew Regulation”

(Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011)

Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów CAT  
Warszawa, 27 kwietnia 2012

# Plan prezentacji

1. Nowe podstawy prawne
2. Terminy stosowania i możliwe odroczenia
3. Notyfikacja wykorzystania odroczeń
4. Najważniejsze zmiany w systemie licencjonowania
5. Specyfika polskiego systemu licencjonowania
6. Zadania dla Urzędu

# Nowe podstawy: Rozporządzenie 216/2008

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 jest obecnie podstawowym i najważniejszym wspólnotowym aktem prawnym w zakresie lotnictwa cywilnego

# Nowe podstawy: Rozporządzenie 216/2008

Rozporządzenie 216/2008 m.in. ustanawia obowiązek posiadania dla mechaników poświadczających obsługę techniczną, kontrolerów i pilotów zaangażowanych w eksploatację „EASA-owskich” statków powietrznych, licencji wydanej w oparciu o zasady jednolite w skali Wspólnoty Europejskiej.

Konieczność posiadania licencji przez pilotów, konieczność spełnienia wymagań zdrowotnych, konieczność certyfikacji ośrodków szkolenia, centrów medycyny lotniczej oraz szkoleniowych urzędów symulacji lotu, jak również konieczność wydawania upoważnień instruktorom, egzaminatorom i lekarzom orzecznikom biorącym udział w procesie szkolenia i badań pilotów wynika wprost z zapisów art. 7 rozporządzenia bazowego 216/2008.

# Nowe podstawy: Implementing Rules

Rozporządzenia UE dot. licencjonowania personelu lotniczego:

- nr **2042/2003** - Załącznik 3 (tzw. Part-66) z dnia 20 listopada 2003 r. – lotniczy licencjonowany personel techniczny (ze zmianami)
- nr **805/2011** z dnia 10 sierpnia 2011 r. – kontrolerzy ruchu lotniczego
- nr **1178/2011** z dnia 3 listopada 2011 r. - piloci + personel pokładowy (zmienione rozporządzeniem nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r.)

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr **1178/2011** z dnia 3 listopada 2011 r. zmienione rozporządzeniem (UE) nr **290/2012** z dnia 30 marca 2012 r. w sprawie załóg lotniczych:

- a) reguluje wszelkie zagadnienia związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem, badaniami lekarskimi oraz licencjonowaniem personelu lotniczego (pilotów oraz personelu pokładowego) oraz stanowi zbiór wymagań stawianych organizacjom szkoleniowym, centrom medycyny lotniczej oraz operatorom szkoleniowych urządzeń symulacji lotu;
- b) w części ARA rozporządzenia określono wymagania stawiane Krajowym Nadzorom Lotniczym w ww. zakresie;

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 03 listopada 2011r. w sprawie załóg lotniczych:

- c) opublikowane zostało w Dzienniku Urzędowym UE w dniu 25 listopada 2011r. (Dz. U. UE L 311 z 25.11.2011, s. 1);
- d) weszło w życie - 15 grudnia 2011 r.;
- e) ma być stosowane od dnia 8 kwietnia 2012 r. (z potwierdzoną możliwością zastosowania odroczenia do dnia 8 kwietnia 2013 r. – zgodnie z przedłożoną do Komisji Europejskiej notyfikacją RP);
- f) zostało zmienione (rozszerzone o Załączniki V-VII) rozporządzeniem WE nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz. U. UE L 100 z 5.4.2012, s. 1);

# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011

g) po rozszerzeniu zawiera 7 załączników:

- **Załącznik 1:** Część FCL;
- **Załącznik 2:** Warunki konwersji krajowych licencji oraz uprawnień samolotowych i śmigłowcowych;
- **Załącznik 3:** Warunki uznawania licencji wydanych przez kraje trzecie lub w ich imieniu;
- **Załącznik 4:** Część MED;
- **Załącznik 5:** Część CC (wymagania dla personelu pokładowego);
- **Załącznik 6:** Część ARA (wymagania dla nadzoru);
- **Załącznik 7:** Część ORA (wymagania dla organizacji szkoleniowych, operatorów FSTD i centrów medycyny lotniczej).



# Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011

- h) ma rangę aktu prawnego obowiązującego powszechnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej;
- i) z założeń zawiera wszelkie wymagania dotyczące licencjonowania członków załóg lotniczych ustanowione w Załączniku I ICAO do Konwencji Chicagowskiej;
- j) od dnia 8 kwietnia 2012 (2013) roku, z uwzględnieniem różnych dla poszczególnych wymagań okresów przejściowych, zastąpiło mające do tej pory zastosowanie wymagania JAR-FCL oraz część przepisów krajowych i ma pierwszeństwo przed odmiennymi regulacjami krajowymi w tym zakresie.

# AMC & GM

Decyzje Dyrektora Wykonawczego EASA wprowadzające akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) i materiały doradcze (GM):

- Decyzja nr 2011/015/R z dnia 15 grudnia 2011 r. – AMC i GM do Części-MED (**61 stron**);
- Decyzja nr 2011/016/R z dnia 15 grudnia 2011 r. – AMC i GM do Części-FCL (**562 strony**).

**UWAGA:** Nadzory oczekują na publikację przez EASA akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i materiałów doradczych (GM) do Załączników V-VII do rozporządzenia nr 290/2012 (*najbliższe tygodnie*).

# Terminy stosowania oraz odroczenia

Według obowiązujących przepisów, rozporządzenie UE nr 1178/2011 miało być stosowane od dnia 8 kwietnia 2012 r.

Komisja Europejska przesądziła jednak o możliwości zastosowania rocznego odroczenia (tzw. *horizontal opt-out*) w odniesieniu do wszystkich wymagań zawartych w ww. rozporządzeniu **do dnia 8 kwietnia 2013 r.**, z którego rodzimy nadzór skorzystał i co zostało odnotowane w notyfikacji (*za wyjątkiem pkt-u FCL.020 Załącznika I – stosowany od 8 kwietnia 2012 r.*)

Niezależnie od ww. rocznego odroczenia, w stosunku do pewnych nowych wymagań, będzie możliwość zastosowania dodatkowych innych, dalszych odroczeń.

# Notyfikacja wykorzystania odroczeń

ULC w dniu 28 marca 2012 r. przesłał do Komisji Europejskiej oraz EASA notyfikację o zastosowaniu wybranych odroczeń.

Zastosowanie wybranych odroczeń spowodowane jest koniecznością zapewnienia właściwego czasu na dostosowanie się zarówno podmiotów, jak i samego nadzoru, do nowych lub zmienionych wymagań w zakresie szkolenia, badań lotniczo-lekarskich oraz licencjonowania personelu lotniczego, jak również badań certyfikacyjnych FSTD.

# Najważniejsze zmiany w systemie licencjonowania

1. Brak wymagań odnośnie wykształcenia kandydata na pilota
2. Bezterminowość licencji EASA-owskich (Part-FCL)
3. Nowy wzór licencji EASA-owskiej
4. Zakres rozpoznawalności licencji EASA-owskich – cały obszar WE
5. Objęcie systemem Part-owskim dotychczasowych krajowych licencji pilota: szybowca, balonu i sterowca
6. Nowe rodzaje/kategorie licencji – LAPL, licencja pilota pionowzlotów
7. Zmiany w zasadach prowadzenie egzaminów teoretycznych
8. Zmiany w zasadach kierowania na egzaminy praktyczne
9. Nowe uprawnienia uregulowane przepisami Części-FCL: do wykonywania akrobacji, do holowania szybowców i banerów, wykonywania lotów w terenie górzystym, pilota doświadczalnego
10. Obniżone wymagania dla kandydatów na pilota szybowcowego
11. Wprowadzenie wymagania wdrożenia SMS w organizacjach szkoleniowych

# Specyfika polskiego systemu licencjonowania

- W Polsce mamy zaimplementowane najnowsze wersje wymagań JAR-FCL 1, 2 i 3, a nasze licencje JAR-owskie są uznawane przez wszystkie kraje europejskie (*mutual recognition*);
- W Polsce wszystkie licencje pilotów samolotów i śmigłowców są licencjami JAR-owskimi (w RPL nie znajdują się obecnie „ważne” licencje krajowe – zgodne z wymaganiami ICAO – dla pilotów samolotów i śmigłowców);
- W Polsce nie istnieją żadne ośrodki szkolące w zakresie do licencji PPL, CPL oraz ATPL i IR inne niż JAR-owskie. Nie było również w przeszłości i nie ma obecnie, JAR-owskich organizacji **rejestrowanych**, szkolących do licencji PPL;
- Brak jest równocześnie „obcych” (usytuowanych poza granicami RP) ośrodków i operatorów nadzorowanych przez polski nadzór;

# Najbliższe Zadania ULC...

- Analiza nowych przepisów pod kątem przyjęcia lub odrzucenia możliwych do zastosowania odroczeń (*opt-out*) – **zrealizowano;**
- Opracowanie planu implementacji nowych wymagań – **zrealizowano;**
- Zgłoszenie przyjętych odroczeń do Komisji oraz EASA, wraz z przesłaniem planu implementacji – **zrealizowano;**
- Przetłumaczenie na język polski AMC i GM – **w trakcie realizacji;**
- Analiza zgodności nowych przepisów z obowiązującymi, opracowanie i wdrożenie zmian dostosowujących przepisy krajowe do rozporządzeń unijnych – **w trakcie realizacji;**

- Analiza nowych przepisów pod kątem konieczności opracowania nowych i wprowadzenia zmian do istniejących procedur wewnętrznych LPL-1, LPL-2, LKE oraz RPL – **w trakcie realizacji;**
- Opracowanie nowych i wprowadzenie zmian do istniejących procedur wewnętrznych LPL-1, LPL-2, LKE, RPL (**do marca 2013 r.);**
- Opracowanie i wdrożenie odpowiednich zmian w systemie informatycznym ULC (**do końca 2012 r.);**
- Opracowanie i wdrożenie niezbędnych zmian w komputerowym systemie egzaminowania ULC (**do końca 2012 r.);**
- Opracowanie i wdrożenie niezbędnych zmian we wzorach licencji, certyfikatów, upoważnień, zaświadczeń i protokołów wydawanych w LPL (**do końca 2012 r.);**



- Przygotowanie i przeprowadzenie szkoleń dla inspektorów LPL – **w trakcie realizacji;**
- Przygotowanie i przeprowadzenie seminarium dla środowiska – po publikacji nowych wymagań (**połowa czerwca 2012 r. ?**);
- Opracowanie sylabusów szkoleń dla środowiska oraz uruchomienie systemu szkoleń poza ULC – (**do połowy 2012 r.**);
- Opracowanie i wdrożenie raportu konwersji licencji balonowych i szybowcowych – **w trakcie realizacji;**
- Opracowanie i wdrożenie raportu uznawania kwalifikacji pilotów wojskowych – **przy współpracy MON – najbliższa przyszłość;**
- **Informowanie środowiska !!!**

**Dziękuję za uwagę**