

OBWIESZCZENIE NR ¹⁶....

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia ^{8 grudnia}..... 2020 r.

**w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie
cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 oraz art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) ogłasza się jako załącznik do obwieszczenia Załącznik 1 „Licencjonowanie personelu” (wydanie jedenaste), obejmujący poprawki od 1 do 176 – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.¹⁾), przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

wz. PREZESA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Michał Wukowski

¹⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Załącznik do obwieszczenia nr 16
Prezesa Urzędu Lotnictwa
Cywilnego z dnia 8 grudnia 2020 r.

**MIĘDZYNARODOWE NORMY
ORAZ ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA**

Załącznik 1
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Licencjonowanie personelu

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie zmiany
przyjęte przez Radę przed 5 marca 2011 r.
i zastępuje w dniu 17 listopada 2011 r.
wszystkie dotychczasowe wydania Załącznika 1.

Informacje na temat stosowania
Norm oraz zalecanych metod postępowania - patrz Wstęp

Wydanie 11
Lipiec 2011

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

ZMIANY

Wydanie zmian jest anonsowane w „*Supplement to the Catalogue of ICAO Publications*”. Katalog i jego dodatki dostępne są stronie internetowej ICAO www.icao.int. Poniżej przygotowano miejsca do zarejestrowania wprowadzonych zmian.

REJESTRACJA ZMIAN I POPRAWEK

[illegible]

SPIS TREŚCI

WSTĘP	4
ROZDZIAŁ 1. Definicje i ogólne zasady dotyczące licencji	11
1.1 Definicje	11
1.2 Ogólne zasady dotyczące licencji	18
ROZDZIAŁ 2. Licencje i uprawnienia pilotów	30
2-1 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień pilota	30
2.2 Uczeń-pilot	34
2.3 Licencja pilota turystycznego	35
2.4 Licencja pilota zawodowego	42
2.5 Licencja pilota w załodze wieloosobowej dla odpowiedniej kategorii samolotu	50
2.6 Licencja pilota liniowego	53
2.7 Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów	58
2.8 Uprawnienie instruktora szkolenia praktycznego odpowiednie na samoloty, sterowce, śmigłowce i pionowzłoty	62
2.9 Licencja pilota szybowcowego	63
2.10 Licencja pilota balonu wolnego	66
ROZDZIAŁ 3. Licencje członków załogi lotniczej inne niż licencje pilotów	80
3.1 Ogólne zasady dotyczące licencji nawigatora lotniczego i mechanika pokładowego	80
3.2 Licencja nawigatora lotniczego	80
3.3 Licencja mechanika pokładowego	82
3.4 Radiooperator pokładowy	85
ROZDZIAŁ 4. Licencje i uprawnienia dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej	86
4.1 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej	86
4.2 Obsługa techniczna statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik)	86
4.3 Praktykant-kontroler ruchu lotniczego	88
4.4 Licencja kontrolera ruchu lotniczego	89
4.5 Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego	90
4.6 Licencja oficera operacji lotniczych/ dyspozytora lotniczego	93
4.7 Licencja operatora stacji lotniczej	96
4.8 Lotniczy personel meteorologiczny	97
ROZDZIAŁ 5. Specyfikacje dotyczące licencji personelu lotniczego	98
ROZDZIAŁ 6. Przepisy medyczne w zakresie licencjonowania	100
6.1 Oceny lekarskie – informacje ogólne	100
6.2 Wymagania dotyczące ocen lekarskich	101
6.3 Ocena lekarska klasy 1	103
6.4 Ocena lekarska klasy 2	110
6.5 Ocena lekarska klasy 3	117
DODATEK 1. Wymagania dotyczące biegłości w zakresie języków stosowanych w łączności radiotelefonicznej	125
DODATEK 2. Zatwierdzona organizacja szkolenia	126
DODATEK 3. Wymagania dotyczące wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej – samolot	129
ZAŁĄCZNIK A. Skala oceny biegłości językowej ICAO	132
ZAŁĄCZNIK B Wpis do licencji, których ważność została automatycznie uznana	134

WSTĘP

Rys historyczny

Normy oraz zalecane metody postępowania dotyczące licencjonowania personelu zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę 14 kwietnia 1948 r., stosownie do postanowień Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944 r.) i oznaczone jako Załącznik 1 do Konwencji. Weszły w życie 15 września 1948 r.

Tabela A przedstawia późniejsze zmiany wraz z wykazem głównych tematów oraz daty, w których Załącznik i jego zmiany zostały przyjęte przez Radę, opublikowane i kiedy weszły w życie.

Zastosowanie norm PEL

Załącznik 1 obejmuje normy oraz zalecane metody postępowania przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jako minimalne normy w zakresie licencjonowania personelu.

Załącznik ma zastosowanie w odniesieniu do wszystkich kandydatów ubiegających się o licencję i jej wznowienie oraz w odniesieniu do wszystkich posiadaczy licencji i uprawnień wyszczególnionych w niniejszym Załączniku.

Rada postanowiła, że zmiany dotyczące istniejących wymagań w zakresie licencjonowania mają zastosowanie w odniesieniu do wszystkich kandydatów ubiegających się o licencję oraz do wszystkich posiadaczy licencji, jednak, uwzględniając ich zastosowanie w odniesieniu do obecnych posiadaczy licencji, ocena, jeżeli jest ona konieczna, polegająca na ponownym sprawdzaniu wiedzy, doświadczenia i umiejętności indywidualnych posiadaczy licencji, pozostawiona zostanie w gestii Umawiających się Państw.

Działania Umawiających się Państw

Zgłaszanie różnic. Zwrócono uwagę Umawiających się Państw na obowiązek wynikający z Artykułu 38 Konwencji, zgodnie z którym Umawiające się Państwa są zobowiązane do powiadamiania Organizacji o wszelkich różnicach między ich własnymi wymaganiami a normami międzynarodowymi zawartymi w tym Załączniku, jak również o wszelkich zmianach. Umawiające się Państwa są proszone o rozszerzenie takich informacji na wszystkie różnice występujące w zalecanych metodach postępowania zawartych w Załączniku oraz na wszystkie zmiany, jeżeli informacja o takich różnicach jest ważna dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Ponadto, Umawiające się Państwa są proszone o bieżące informowanie o różnicach, które mogą wystąpić lub o wycofaniu wszelkich różnic, które zgłoszono uprzednio. Specjalne zapytanie o informacje o różnicach będzie wysyłane do Umawiających się Państw natychmiast po przyjęciu każdej Zmiany do niniejszego Załącznika.

Wykorzystanie treści Załącznika w krajowych przepisach prawnych. 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję zwracającą uwagę Umawiających się Państw na konieczność stosowania w ich własnych, krajowych przepisach prawnych, w takim stopniu w jakim jest to możliwe, precyzyjnego języka w odniesieniu do tych norm ICAO, które mają charakter przepisów prawnych, a także o zgłaszaniu odchyłeń od norm, włączając w to wszystkie dodatkowe, krajowe przepisy prawne, które są istotne dla bezpieczeństwa lub regularności żeglugi powietrznej. Tam, gdzie jest to możliwe, przepisy zawarte w niniejszym Załączniku zostały sformułowane w taki sposób, aby ułatwić wdrożenie do krajowego systemu prawnego bez istotnych zmian tekstowych.

Informacje ogólne

Wyrażenie „licencja” używane w całym tekście niniejszego Załącznika ma to samo znaczenie co wyrażenie „świadectwo kwalifikacji i licencja”, „licencja lub świadectwo” oraz „licencja” używane w Konwencji. Podobnie wyrażenie „członek załogi lotniczej” ma to samo znaczenie co wyrażenie „członek załogi operującej statkiem powietrznym” i „personel operujący” używane w Konwencji, podczas gdy wyrażenie „personel inny niż członek załogi lotniczej” zawiera w sobie wyrażenie „personel obsługi” używane w Konwencji.

Status elementów składowych Załącznika

Załącznik składa się z następujących elementów, z których jednakże nie wszystkie muszą występować w każdym Załączniku; części te mają następujący status:

1 — Materiał stanowiący Załącznik zasadniczy:

- a) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę na podstawie postanowienia Konwencji. Są one określone następująco:

Norma: Każde wyszczególnienie dotyczące charakterystyki fizycznej, układu, sprzętu, osiągnięć, personelu lub procedury, których ujednolicenie uznano za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i do których kraje uczestniczące w Konwencji będą się stosować zgodnie z Konwencją; w przypadku braku możliwości przestrzegania tego, obowiązkowe jest powiadomienie Rady, zgodnie z Artykułem 38.

Zalecana metoda postępowania: Każde wyszczególnienie dotyczące charakterystyki fizycznej, układu, sprzętu, osiągnięć, personelu lub procedury, którego ujednolicone stosowanie uznano za pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub skuteczności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których stosowania kraje uczestniczące w Konwencji dołożą wszelkich starań zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki* zawierające materiał zgrupowany (dla wygody) oddzielnie, ale będący częścią norm i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Definicje* pojęć użytych w normach i zalecanych metodach postępowania, które nie są samookreśleniem i dlatego nie posiadają znaczenia objaśniającego. Określenia nie mają statusu niezależnego, ale są zasadniczą częścią każdej normy i zalecanej metody postępowania tam, gdzie dane pojęcie jest użyte, wobec czego zmiana znaczenia pojęcia mogłaby rzutować na wyszczególnienia.
- d) *Tabele i Rysunki* dodane do norm i zalecanych metod postępowania lub je ilustrujące i odnoszące się do nich, tworzą część norm i zalecanych metod postępowania i mają ten sam status.

Należy odnotować, że niektóre normy w tym Załączniku zawierają, przez przywołanie, inne wyszczególnienia mające status zalecanej metody postępowania. W takich przypadkach tekst zalecanej metody postępowania staje się częścią normy.

2 — Materiał zatwierdzony przez Radę do publikacji w powiązaniu z Normami i zalecanymi metodami postępowania (SARPs):

- a) *Wstępy*, obejmujące materiał historyczny i wyjaśniający, oparty na działalności Rady i zawierający objaśnienia obowiązków państw w odniesieniu do zastosowania norm i zalecanych metod postępowania wynikających z Konwencji i z Decyzji o Przyjęciu.
- b) *Wprowadzenia*, obejmujące materiał wyjaśniający umieszczany na początku części, rozdziałów lub działów Załącznika w celu ustalenia sposobu zrozumienia i zastosowania tekstu.
- c) *Uwagi* umieszczone w odpowiednich miejscach tekstu w celu dodania rzetelnych informacji lub przywołań stanowiących podstawę norm lub zalecanych metod postępowania w danym zagadnieniu, ale nie stanowiące części norm lub zalecanych metod postępowania.
- d) *Załączniki* zawierające dodatkowy materiał do norm i zalecanych metod postępowania albo zawierające wskazówki ich zastosowań.

Wybór języka

Ten Załącznik jest przyjęty w sześciu językach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde Umawiające się Państwo jest proszone o wybranie jednego z tych tekstów w celu wprowadzenia do użytku państwowego i do innych potrzeb wynikających z Konwencji, albo przetłumaczenie tekstu na swój język państwowy i odpowiednio poinformowanie o tym Organizacji.

Ustalenia wydawnicze

Są przestrzegane następujące ustalenia wydawnicze wprowadzone w celu rozróżnienia wzrokowego statusu każdego oznajmienia: Norma będzie pisana pismem zwykłym, antykwą; *tekst zaleceń* będą pisany pismem zwykłym, kursywą; Status będzie wskazany przez użycie słowa **Zalecenie**; *Uwagi* będą pisane pismem zwykłym, kursywą, a status będzie wskazywany przez słowo *Uwaga*.

Następujące ustalenia wydawnicze mają zastosowanie w pisaniu wyszczególnień: w przypadku Norm używane będzie słowo posiłkowe o znaczeniu obowiązku: musi, a w przypadku zalecanych metod postępowania słowo posiłkowe o znaczeniu powinien, winien (*should*).

Jednostki miar używane w tym dokumencie są zgodne z Międzynarodowym Systemem Jednostek (SI), tak jak pokazano w Załączniku 5 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Tam, gdzie Załącznik 5 pozwala na użycie jednostek alternatywnych do SI, są one umieszczane w nawiasach za jednostkami podstawowymi. Jeżeli wymienione są dwa zestawy jednostek, nie musi być uznane, że te pary wartości są takie same lub zamienne. Jednak należy przyjąć założenie, że równorzędny poziom bezpieczeństwa będzie osiągnięty bez względu na to, który zestaw jednostek zostanie użyty.

Każde przywołanie do części tego dokumentu, które jest oznaczone przez numer i/lub tytuł, zawiera wszystkie dane o podziałach tej części.

Tabela A. Zmiany do Załącznika 1

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Zawartość</i>	<i>Przyjęcie Publikacja Moc prawna</i>
1 Wydanie	Druga Sesja Wydziału PEL; Styczeń 1947 r.	Licencjonowanie członków załogi lotniczej i kluczowego personelu odpowiedzialnego za służby żeglugi powietrznej.	14 kwietnia 1948 r. 15 września 1948 r. 1 maja 1949 r.
1 do 123 (2 Wydanie)	Trzecia Sesja Wydziału PEL; Marzec 1948 r.	Modyfikacja istniejących norm	22 marca 1950 r. 1 września 1950 r. 1 października 1951 r.
124 do 129	Trzecia Sesja Wydziału PEL; Marzec 1948 r.	Modyfikacja istniejących norm	27 czerwca 1950 r. 1 listopada 1950 r. 1 października 1952 r.
130 do 151 (3 Wydanie)	Trzecia i czwarta Sesja Wydziału PEL; marzec 1948 r.; luty 1952 r.	Modyfikacja istniejących norm	25 listopada 1952 r. 1 kwietnia 1953 r. 1 kwietnia 1955 r.
152	Specjalne Posiedzenie dotyczące wymagań wzrokowych i słuchowych w licencjonowaniu personelu; 1955 r.	Wymagania dotyczące wzroku i słuchu w licencjonowaniu personelu	22 lutego 1956 r. 1 lipca 1956 r. 1 grudnia 1956 r.
153	Komisja Żeglugi Powietrznej	Nowe wymagania dotyczące elektrokardiogramów	16 kwietnia 1957 r. 1 września 1957 r. 1 grudnia 1957 r.
154 (4 Wydanie)	Trzecia Konferencja Żeglugi Powietrznej; 1956 r.	Zmiana SARP	13 czerwca 1957 r. 1 października 1957 r. 1 grudnia 1957 r.
155 (5 wydanie)	Zalecenia z PEL/MED; Maj 1961 r.	Zmiana SARP	27 czerwca 1962 r. 1 listopada 1962 r. 1 września 1963 r.
156 (6 Wydanie)	Zalecenia z posiedzenia wydziałowego PEL/TRG/MED; Październik/ Listopad 1970 r.	Zmiana SARP	11 grudnia 1972 r. 11 kwietnia 1973 r. 2 stycznia 1975 r. 26 stycznia 1978 r.
157	Rada	Używanie języka rosyjskiego w licencjach personelu	28 czerwca 1976 r. 28 października 1976 r. 21 kwietnia 1977 r.
158 (7 Wydanie)	Korespondencja i Sekretariat, 21 Posiedzenie Zgromadzenia i Rady	Modyfikacje istniejących norm dotyczących lekarzy orzeczników. Nowe SARP dotyczące oceny sprawności fizycznej i psychicznej. Zamiana wymagań fizycznych i psychicznych na klasy ocen lekarskich.	4 maja 1982 r. 4 września 1982 r. 25 listopada 1982 r.

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Zawartość</i>	<i>Przyjęcie Publikacja Moc prawna</i>
159 (8 Wydanie)	Drugie, trzecie i czwarte Posiedzenie Zespołu licencjonowania personelu i szkolenia (PELT); Listopad 1983, Kwiecień 1985, Maj 1986. Komisja Żeglugi Powietrznej	Zmiana SARPów dotycząca licencjonowania członków załogi lotniczej. Skreślenie licencji starszego pilota zawodowego - samolotowego, uprawnienie do kontrolowanych lotów VFR, licencja radiooperatora pokładowego i uprawnienie instruktora szkolenia praktycznego na szybowce i balony wolne. Linia podziału maksimum 5 700 kg masy startowej zostaje zastąpiona przez linię podziału opartą na konieczności certyfikowania załogi. Wszystkie przepisy dotyczące śmigłowców mają status norm. Zaostrzone zostały wymagania dotyczące wydawania uprawnienia na typ statku powietrznego certyfikowanego do wykonywania operacji z załogą dwuosobową. Uaktualniono przepisy dotyczące wydawania każdej licencji i uprawnienia. Wymagania szkolenia w locie zostały ustalone dla licencji pilota turystycznego, zawodowego, szybowcowego i balonów wolnych oraz dla uprawnienia do lotów według wskazań przyrządów i uprawnienia instruktora szkolenia praktycznego.	28 marca 1988 r. 31 lipca 1988 r. 16 listopada 1989 r.
160	Komisja Żeglugi Powietrznej	Zmiana SARPów dotycząca kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów stacji lotniczej i dyspozytorów lotniczych.	24 marca 1993 r. 26 lipca 1993 r. 10 listopada 1994 r.
161	Komisja Żeglugi Powietrznej	Zmiana SARPów dotycząca techników/inżynierów /mechaników obsługi technicznej statku powietrznego i druku licencji.	10 marca 1997 r. 21 lipca 1997 r. 5 listopada 1998 r.
162	Pierwsze, Drugie, Trzecie i Czwarte Posiedzenia Grupy Studialnej ds. Nadużywania Substancji Psychoaktywnych (PSAWSG) Grudzień 1993, Sierpień 1994, Styczeń 1995, Maj 1995, Komisja Żeglugi Powietrznej	Zmiana SARPów dotycząca używania środków psychoaktywnych przez personel lotniczy.	25 lutego 1998 r. 20 lipca 1998 r. 5 listopada 1998 r.
163	Grupa Studialna dot. Bezpieczeństwa Lotn. i Czynnika Ludzkiego (FSHFSG); Maj 1995 Grupa Studialna dot. wzroku i rozróżniania koloru (WCPSG); Czerwiec 1997 do Maja 1998; Komisja Żeglugi Powietrznej	Wymagania dotyczące wiedzy na temat czynnika ludzkiego; wymagania dotyczące wzroku i postrzegania kolorów; język stosowany w licencjach; usunięcie Załącznika.	19 lutego 2001 r. 16 lipca 2001 r. 1 listopada 2001 r.
164	32 Posiedzenie Zgromadzenia i Rady, spotkanie Wydziału MET (2002), Komisja Żeglugi Powietrznej	Zmiana definicji; nowe wymagania dotyczące biegłości językowej dla pilotów samolotów i śmigłowców, nawigatorów korzystających z łączności radiotelefonicznej, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej; wprowadzenie Uwagi dotyczącej kwalifikacji i szkolenia lotniczego personelu meteorologicznego; zmiana wymagań w zakresie wiedzy o czynniku ludzkim dla inżynierów obsługi technicznej statku powietrznego.	5 marca 2003 r. 14 lipca 2003 r. 27 listopada 2003 r.
165	Komisja Żeglugi Powietrznej	Wpis uprawnień na typ z ograniczeniem przywilejów do fazy przelotu.	25 lutego 2004 r. 12 lipca 2004 r. 25 listopada 2004 r.
166	Komisja Żeglugi Powietrznej; Grupa ds. przepisów medycznych (MPSG); Grupa ds. Licencjonowania Załóg Lotniczych i Szkolenia (FCLTP)	Zmiana w przepisach medycznych; nowe przepisy dotyczące zatwierdzonych organizacji szkolenia.	21 lutego 2005 r. 11 lipca 2005 r. 24 listopada 2005 r.

Zmiana	Źródło(a)	Zawartość	Przyjęcie Publikacja Moc prawna
167	Badania Komisji Żeglugi Powietrznej; Drugie spotkanie Grupy ds. Licencjonowania Załóg Lotniczych i Szkolenia	Poprawione oraz nowe przepisy medyczne dot. górnego limitu wiekowego dla członków załogi lotniczej; nowe wymagania dotyczące licencjonowania personelu dla sterowców i pionowzlotów; wprowadzenie licencji pilota w załodze wieloosobowej; zmiany w szczegółach istniejących norm dla załóg lotniczych; zmiany w przepisach dotyczących roli szkoleniowych urządzeń symulacji lotu w zdobyciu lub utrzymaniu kompetencji wymaganych dla różnych poziomów licencji i uprawnień.	10 marca 2006 r. 17 lipca 2006 r. 23 listopada 2006 r.
168	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej	Zmiana dotyczy: a) zastąpienie uprawnień kontroli zbliżania radarowej i uprawnień kontroli obszaru radarowej przez uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej i uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej w celu odzwierciedlenia faktu, że systemy dozorowania nie ograniczają się do radarów; b) ujednolicenie wymagań dla kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie wiedzy o czynniku ludzkim z wymaganiami dla załogi lotniczej przyjętymi w ramach zmiany 167 do Załącznika 1; c) zastosowanie istniejących norm dotyczących zatwierdzonego szkolenia dla załóg lotniczych (Załącznik 1, pkt 1.2.8 i Dodatek 2) do zatwierdzonego szkolenia wymaganego dla uzyskania licencji i uprawnień kontrolera ruchu lotniczego; oraz d) nowe przepisy dotyczące praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego odbywającego szkolenie w środowisku operacyjnym.	23 lutego 2007 r. 16 lipca 2007 r. 22 listopada 2007 r.
169-A	Sekretariat z pomocą Grupy studialnej ds. przepisów medycznych	Zmiana wprowadzająca nowe koncepcje w dziedzinie medycyny lotniczej w celu lepszego określenia obecnych ryzyk lotniczo-lekarskich dla bezpieczeństwa lotu.	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 19 listopada 2009 r.
169-B	Sekretariat	Zmiana dotycząca opracowania jednolitych przepisów związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem poprzez wdrożenie i utrzymanie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (SSP) na dzień 18 listopada 2010 r.	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 18 listopada 2009 r.
170	Sekretariat we współpracy z zespołem zadaniowym Nowej Generacji Specjalistów ds. Lotnictwa (NGAP) oraz ze Wspólnymi Inicjatywami w zakresie szkolenia i kwalifikacji (ITQI) IATA	a) ułatwienie zastosowania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań dotyczących doświadczenia dla licencji technika obsługi statku powietrznego w przypadku zastosowania zatwierdzonych programów szkolenia w oparciu o kompetencje; b) zmiana definicji zatwierdzonego szkolenia i zatwierdzonej organizacji szkolenia w celu uproszczenia ich nazewnictwa oraz zmiana rozmieszczenia w nowych normach wymagań stwierdzających, że szkolenie pewnych kategorii personelu musi być prowadzone w zatwierdzonej organizacji szkolenia; c) ujednolicenie wymagań związanych z zarządzaniem zagrożeniami i błędami (TEM) obowiązujących część licencjonowanego personelu z wymaganiami obowiązującymi licencjonowane załogi lotnicze; d) przedłużenie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących licencji pionowzlotów.; oraz e) różne zmiany edytorskie.	4 marca 2011 r. 18 lipca 2011 r. 17 listopada 2011 r.

Zmiana	Źródło(a)	Zawartość	Przyjęcie Publikacja Moc prawna
171	Spotkanie specjalne (SMP/SM/1) Grupy ds. zarządzania bezpieczeństwem (SMP)	Przeniesienie przepisów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem do Załącznika 19.	25 lutego 2013 r. 15 lipca 2013 r. 15 listopada 2013 r.
172	Sekretariat	a) Górny limit wieku dla pilotów zaangażowanych w operacje międzynarodowego zarobkowego transportu lotniczego; b) Przepisy dotyczące szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych; c) Doprecyzowanie wymagań biegłości językowej bez wprowadzania zmian w treści; oraz d) Przedłużenie okresu ważności środków przejściowych dotyczących kategorii pionowzlotu.	3 marca 2014 r. 14 lipca 2014 r. 13 listopada 2014 r.
173	Grupa ds. przepisów medycznych (MPSG)	Zmiana dotycząca promowania zdrowia oraz zastosowania podstawowych zasad zarządzania bezpieczeństwem w procesie oceny medycznej.	22 lutego 2016 r. 11 lipca 2016 r. 8 listopada 2018 r.
174	Sekretariat	Zmiana dotyczy propozycji opracowanej przez Sekretariat, aby uznać za zgodną praktykę stosowaną przez niektóre Państwa, gdzie licencje pilotów wydawane przez jedno Państwo są automatycznie uznawane przez inne Państwa będące stroną formalnego porozumienia w ramach wspólnych przepisów o licencjonowaniu.	27 lutego 2017 r. 10 lipca 2017 r. 9 listopada 2017 r.
175	Piąte i szóste spotkanie Zespołu ds. bezzałogowych statków powietrznych (RPASP/5 i 6); trzecie i czwarte spotkanie Zespołu ds. zdolności do lotu (AIRP/3 i 4); Komisja żeglugi powietrznej po przeglądzie propozycji wypracowanych podczas drugiego spotkania Zespołu ds. meteorologii (METP/2)	a) Wprowadzenie przepisów dotyczących wydawania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz zapewnienie ogólnych ram prawnych w zakresie licencjonowania RPAS w celu wspierania międzynarodowych operacji lotniczych. b) Zatwierdzenie i globalne uznawanie AMO i standardów projektowych oraz ciągłej zdolności do lotu. c) Zmiana dotycząca dostosowania odniesienia do wymagań WMO w zakresie kwalifikacji, kompetencji, wykształcenia i szkolenia lotniczego personelu meteorologicznego.	7 marca 2018 r. 16 lipca 2018 r. 8 listopada 2018 r.
176	Grupa zadaniowa ICAO ds. szkolenia i oceny w oparciu o kompetencje (CBTA-TF) oraz Sekretariat.	Zmiana dotycząca dostosowania do Zmiany nr 5 do PANS-TRG; nowe definicje; aktualizacja wymagań dla oficerów operacji lotniczych/dyspozytorów lotniczych oraz wprowadzenie przepisów dotyczących instruktorów szkolenia operacyjnego kontroli ruchu lotniczego; zmiana przepisów dotyczących pionowzlotów oraz drobne aktualizacje istniejących przepisów.	6 marca 2020 r. 20 lipca 2020 r. 5 listopada 2020 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY ORAZ ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1

DEFINICJE I OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE LICENCJI

1.1 Definicje

Niżej wymienione określenia użyte w normach i zalecanych metodach postępowania mają, w kontekście licencjonowania personelu, następujące znaczenia:

Uznana opinia lekarska (Accredited medical conclusion). Opinia co najmniej jednego specjalisty lekarza akceptowana przez władzę uprawnioną do licencjonowania, wydana w oparciu o obiektywne i niedyskryminacyjne kryteria na potrzeby przedmiotowej sprawy w porozumieniu z ekspertami ds. wykonania lotów lub, w razie potrzeby, w porozumieniu z innymi ekspertami.

Przyjęty model kompetencji (Adapted competency model). Grupa kompetencji wraz z powiązaniem opisem oraz kryteriami działania przyjęte ze schematu kompetencyjnego ICAO, które organizacja wykorzystuje do opracowania szkolenia i oceny w oparciu o kompetencje dla danej roli.

Samolot (Aeroplane). Statek powietrzny cięższy od powietrza, napędzany silnikiem, uzyskujący swoją siłę nośną w locie na skutek oddziaływań aerodynamicznych występujących na jego powierzchniach, pozostających w niezmiennym położeniu podczas określonych warunków lotu.

Statek powietrzny (Aircraft). Każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi.

Awionika statku powietrznego (Aircraft avionics). Termin, którym określa się wszystkie urządzenia elektroniczne wykorzystywane na statku powietrznym, łącznie z wyposażeniem elektrycznym, urządzeniami radiowymi oraz systemami automatycznego lotu i systemem przyrządów.

Kategoria statku powietrznego (Aircraft – category). Podział statków powietrznych na kategorie według określonych podstawowych właściwości, na przykład: samolot, śmigłowiec, szybowiec, balon wolny.

Statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji z załogą jednoosobową (Aircraft certificated for single-pilot operation). Typ statku powietrznego, który podczas procesu certyfikacji został uznany przez Państwo rejestracji za mogący bezpiecznie wykonywać operacje lotnicze, będąc pilotowany przez minimum jednego pilota.

Statek powietrzny, który musi być pilotowany z drugim pilotem (Aircraft required to be operated with a co-pilot). Typ statku powietrznego, który musi być pilotowany z drugim pilotem zgodnie z instrukcją użytkowania w locie lub certyfikatem operatora lotniczego.

Typ statku powietrznego (Aircraft – type of). Wszystkie statki powietrzne tego samego, podstawowego projektu, łącznie z jego wszelkimi modyfikacjami, z wyjątkiem tych modyfikacji, które powodują zmiany w obsłudze lub w charakterystyce lotu.

Zespół umiejętności lotniczych (Airmanship). Stałe stosowanie właściwej oceny sytuacji oraz dobrze rozwiniętej wiedzy, umiejętności i zachowań w celu osiągnięcia celów lotu.

Sterowiec (Airship). Lżejszy od powietrza statek powietrzny.

Odpowiednie wymagania dotyczące zdatności do lotu (Appropriate airworthiness requirements). Kompleksowe i szczegółowe kody zdatności do lotu ustanowione, przyjęte lub zaakceptowane przez Umawiające się Państwo dla danej klasy statków powietrznych, silników lub śmigieł.

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej (Approved maintenance organization).¹ Organizacja zatwierdzona przez Umawiające się Państwo, zgodnie z wymaganiami Załącznika 6, Część I, Rozdział 8 – Obsługa techniczna samolotu, do wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego lub jego podzespołów oraz działająca pod nadzorem zatwierdzonym przez to Państwo.

Uwaga. – Intencją tej definicji nie jest, w żadnym wypadku, wykluczenie ewentualności, aby organizacja i nadzór nad nią były zatwierdzone przez więcej niż jedno Państwo.

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej (Approved maintenance organization).² Organizacja zatwierdzona przez Umawiające się Państwo, zgodnie z wymaganiami Załącznika 8, Część II, Rozdział 6 – Zatwierdzenie organizacji obsługi technicznej, do wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego, silnika, śmigła lub jego podzespołów oraz działająca pod nadzorem zatwierdzonym przez to Państwo.

Uwaga. – Intencją tej definicji nie jest, w żadnym wypadku, wykluczenie ewentualności, aby organizacja i nadzór nad nią były zatwierdzone przez więcej niż jedno Państwo.

Zatwierdzone szkolenie (Approved training). Szkolenie realizowane według specjalnego programu nauczania i pod nadzorem zatwierdzonym przez Umawiające się Państwo.

Zatwierdzona organizacja szkolenia (Approved training organization). Organizacja zatwierdzona i działająca pod nadzorem Umawiającego się Państwa, zgodnie z wymaganiami Załącznika 1, do prowadzenia zatwierdzonego szkolenia.

Służba dozoru ATS (ATS surveillance service). Termin stosowany dla wskazania, że służba jest zapewniana bezpośrednio przy wykorzystaniu systemu dozoru ATS.

System dozoru ATS (ATS surveillance system). Ogólny termin mający różne znaczenia, ADS-B, PSR, SSR lub każdy inny porównywalny system naziemny, umożliwiający identyfikację statku powietrznego.

Uwaga. – Porównywalny system naziemny to taki, który, przy zastosowaniu analizy porównawczej lub innej metodologii wykazał, że zapewnia równoważny lub wyższy poziom bezpieczeństwa i działania aniżeli monoimpulsowy SSR.

Balon (Balloon). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu silnikowego.

Uwaga. – Dla celów niniejszego Załącznika, ta definicja ma zastosowanie do balonów wolnych.

Zaświadczenie o zdatości do lotu (Certify as airworthy (to)). Zaświadczenie, że statek powietrzny lub jego części po wykonanej obsłudze technicznej na danym statku powietrznym lub jego częściach, spełniają bieżące wymogi zdatości do lotu.

Łącze transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania (Command and control (C2) link). Łącze transmisji danych pomiędzy bezzałogowym statkiem powietrznym a stanowiskiem pilota bezzałogowego statku powietrznego wykorzystywane w celu zarządzania lotem.

Operacja w zarobkowym transporcie powietrznym (Commercial air transport operation). Operacje statku powietrznego, które obejmują zarobkowy transport pasażerów, towaru lub poczty.

***Kompetencja (Competency).** Wymiar działania człowieka wykorzystywany do wiarygodnego przewidywania działania na danym stanowisku pracy. Kompetencja przejawia się i jest obserwowana poprzez zachowania, które mobilizują odpowiednią wiedzę, umiejętności i postawy do realizacji działań lub zadań w określonych warunkach.

¹ Obowiązuje do dnia 4 listopada 2020 r.

² Obowiązuje od dnia 5 listopada 2020 r.

***Szkolenie i ocena w oparciu o kompetencje (Competency-based training and assessment).** Szkolenie i ocena, które charakteryzują się ukierunkowaniem na działanie, naciskiem na standardy działania i ich pomiar, a także na rozwój szkoleń zgodnie z określonymi standardami działania.

***Standard kompetencji (Competency standard).** Poziom działania określany jako akceptowalny podczas oceny, czy dana kompetencja została osiągnięta, czy nie.

***Warunki (Conditions).** Cokolwiek, co może kwalifikować określone środowisko, w którym demonstrowane będzie działanie.

Drugi pilot (Co-pilot). Pilot inny niż pilot dowódca, na statku powietrznym, do którego obsługi wymagany jest więcej niż jeden pilot, ale z wyłączeniem pilota obecnego na pokładzie, szkolącego się tylko do uzyskania licencji lub uprawnienia.

Uznanie (Credit). Uznanie alternatywnych sposobów lub wcześniej uzyskanych kwalifikacji.

Lot nawigacyjny (Cross-country). Lot między punktem wylotu i punktem przylotu po wcześniej zaplanowanej trasie, z wykorzystaniem standardowych procedur nawigacyjnych.

Wykrywanie i unikanie (Detect and avoid). Możliwość zobaczenia, wycucia lub wykrycia kolidującego ruchu lub innych zagrożeń i podjęcia odpowiednich działań.

Czas szkolenia z instruktorem (Dual instruction time).³ Czas lotu, w trakcie którego osoba odbywa szkolenie w locie pod nadzorem upoważnionego instruktora.

Czas szkolenia z instruktorem (Dual instruction time).⁴ Czas lotu, w trakcie którego osoba odbywa szkolenie w locie pod nadzorem upoważnionego instruktora lub pod nadzorem upoważnionego pilota bezałogowego statku powietrznego przy użyciu stanowiska pilota bezałogowego statku powietrznego podczas lotu bezałogowego statku powietrznego.

Błąd (Error). Działanie lub brak działania załogi lotniczej prowadzące do odchylenia od zamiarów lub oczekiwań organizacyjnych lub dotyczących lotu.

Zarządzanie błędami (Error management). Proces wykrywania błędów i reagowania na nie przy pomocy środków zaradczych, które łagodzą lub eliminują skutki błędów oraz zmniejszają prawdopodobieństwo błędów lub niepożądanych stanów statku powietrznego.

Uwaga. – Patrz Rozdział 6 w Części II, Sekcja I Procedur służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868) i Okólnik 314 – Zarządzanie zagrożeniami i błędami (TEM) w kontroli ruchu lotniczego w zakresie opisów niepożądanych stanów statku powietrznego.

Członek załogi lotniczej (Flight crew member). Licencjonowany członek załogi pełniący obowiązki bezpośrednio związane z eksploatacją statku powietrznego podczas lotu.

Plan lotu (Flight plan). Określone informacje dostarczane organom służb ruchu lotniczego, odnoszące się do zamierzonego lotu lub do części lotu statku powietrznego.

Symulator procedur lotu (Flight procedures trainer). Patrz Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu.

Symulator lotu (Flight simulator). Patrz Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu.

Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (Flight simulation training device).⁵ Każde z trzech niżej

³ Obowiązuje do dnia 2 listopada 2022 r.

⁴ Obowiązuje od dnia 3 listopada 2022 r.

⁵ Obowiązuje do dnia 2 listopada 2022 r.

wymienionych typów urządzeń, w których warunki lotu symulowane są na ziemi:

Simulator lotu (flight simulator): urządzenie, które oddaje dokładny obraz kabiny konkretnego typu statku powietrznego lub dokładny obraz RPAS w zakresie obejmującym mechaniczne, elektryczne, elektroniczne itp. funkcje sterowania systemów statku powietrznego, środowisko pracy członków załogi lotniczej oraz osiągi i charakterystyki lotu danego typu statku powietrznego;

Urządzenie do ćwiczenia procedur lotu (flight procedures trainer): urządzenie, które oddaje realistyczne środowisko kabiny lub realistyczne środowisko RPAS, i które symuluje reakcje przyrządów, proste funkcje mechanicznego, elektrycznego, elektronicznego itp. sterowania systemów statku powietrznego oraz osiągi i charakterystyki lotu statku powietrznego danej klasy;

Urządzenie do podstawowego szkolenia według wskazań przyrządów (basic instrument flight trainer): urządzenie, które jest wyposażone w odpowiednie przyrządy, i które symuluje środowisko kabiny statku powietrznego w locie według wskazań przyrządów.

Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (Flight simulation training device).⁶ Każde z trzech niżej wymienionych typów urządzeń, w których warunki lotu symulowane są na ziemi:

Simulator lotu (flight simulator): urządzenie, które oddaje dokładny obraz kabiny konkretnego typu statku powietrznego lub dokładny obraz RPAS w zakresie obejmującym mechaniczne, elektryczne, elektroniczne itp. funkcje sterowania systemów statku powietrznego, środowisko pracy członków załogi lotniczej oraz osiągi i charakterystyki lotu danego typu statku powietrznego;

Urządzenie do ćwiczenia procedur lotu (flight procedures trainer): urządzenie, które oddaje realistyczne środowisko kabiny lub realistyczne środowisko RPAS, i które symuluje reakcje przyrządów, proste funkcje mechanicznego, elektrycznego, elektronicznego itp. sterowania systemów statku powietrznego oraz osiągi i charakterystyki lotu statku powietrznego danej klasy;

Urządzenie do podstawowego szkolenia według wskazań przyrządów (basic instrument flight trainer): urządzenie, które jest wyposażone w odpowiednie przyrządy, i które symuluje środowisko kabiny statku powietrznego w locie lub środowisko RPAS według wskazań przyrządów.

Czas lotu samolotu (Flight time – aeroplanes). Całkowity czas od momentu, w którym statek powietrzny rusza z miejsca w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego po locie.

Uwaga. – Powyższa definicja czasu lotu jest synonimem terminu czasu „od odblokowania do zablokowania” lub czasu „od podstawek do podstawek” będących w powszechnym użyciu, który jest mierzony od czasu, kiedy samolot rusza z miejsca w celu startu aż do momentu całkowitego zatrzymania się po zakończonym locie.

Czas lotu śmigłowcem (Flight time – helicopters). Całkowity czas od momentu, w którym łopaty wirnika zaczynają się obracać, do momentu ostatecznego zatrzymania się śmigłowca po locie i zatrzymania łopat wirnika.

Czas lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych (Flight time – remotely piloted aircraft systems). Całkowity czas od momentu ustanowienia połączenia C2 pomiędzy RPS i RPA w celu startu, lub od momentu, w którym pilot bezzałogowego statku powietrznego, po przekazaniu, przejmuje sterowanie, aż do momentu, w którym pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonuje przekazanie lub kiedy zakończone jest połączenie C2 pomiędzy RPS i RPA po zakończeniu lotu.

Szybowiec (Glider). Statek powietrzny cięższy od powietrza, nie napędzany silnikiem, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie na skutek zjawisk aerodynamicznych występujących na jego powierzchniach, pozostających w niezmiennym położeniu podczas ustalonych warunków lotu.

⁶ Obowiązuje od dnia 3 listopada 2022 r.

Czas lotu szybowca (Glider flight time). Całkowity czas przebywania w powietrzu, niezależnie od tego czy jest holowany czy nie, od momentu, w którym szybowiec rusza w celu wykonania startu, do momentu zatrzymania się po locie.

Przekazanie (Handover). Czynność przekazywania sterowania lotem RPA z jednego stanowiska pilota bezałogowego statku powietrznego do drugiego.

Śmigłowiec (Helicopter). Statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza na jeden lub większą ilość napędzanych wirników o osiach zasadniczo pionowych.

Możliwości człowieka (Human performance). Możliwości i ograniczenia człowieka, które mają wpływ na bezpieczeństwo i sprawność jego działania w lotnictwie.

***Schemat kompetencyjny ICAO (ICAO competency framework).** Schemat kompetencyjny opracowany przez ICAO stanowiący wybraną grupę kompetencji dla danej dziedziny lotnictwa. Każda kompetencja posiada opis oraz obserwowane zachowania.

Czas lotu według wskazań przyrządów (Instrument flight time).⁷ Czas, w którym pilot prowadzi statek powietrzny w locie wyłącznie według wskazań przyrządów i bez zewnętrznych punktów odniesienia.

Czas lotu według wskazań przyrządów (Instrument flight time).⁸ Czas, w którym pilot prowadzi statek powietrzny w locie lub pilot bezałogowego statku powietrznego pilotuje bezałogowy statek powietrzny wyłącznie według wskazań przyrządów i bez zewnętrznych punktów odniesienia.

Czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów (Instrument ground time). Czas, w którym pilot odbywa szkolenie w symulowanym locie według wskazań przyrządów na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu zatwierdzonym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

Czas według wskazań przyrządów (Instrument time). Czas lotu według wskazań przyrządów lub czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów.

Władza uprawniona do licencjonowania (Licensing authority). Władza wyznaczona przez Umawiające się Państwo odpowiedzialna za licencjonowanie personelu.

Uwaga. – Zgodnie z przepisami niniejszego Załącznika, Władza uprawniona do licencjonowania zobowiązana jest przez Umawiające się Państwo do:

- a) oceny kwalifikacji kandydata ubiegającego się o licencję lub uprawnienie;
- b) wydania i potwierdzenia licencji i uprawnień;
- c) wyznaczania i upoważniania osób zatwierdzonych;
- d) zatwierdzania kursów szkoleniowych;
- e) zatwierdzania użycia szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz upoważnienia do ich użycia w celu nabywania doświadczenia lub demonstrowania umiejętności wymaganych do wydania licencji lub uprawnień; oraz
- f) uznawania licencji wydanych przez inne Umawiające się Państwa.

Prawdopodobnie (Likely). W kontekście przepisów medycznych znajdujących się w Rozdziale 6, **prawdopodobnie** oznacza potencjalną możliwość wystąpienia zdarzenia, do którego lekarz orzecznik nie powinien dopuścić.

Obsługa techniczna (Maintenance). Czynność wymagana do zapewnienia utrzymania zdolności do lotu statku powietrznego obejmująca remont kapitalny, naprawy, przegląd, wymianę części, modyfikacje lub

⁷ Obowiązuje do dnia 2 listopada 2022 r.

⁸ Obowiązuje od dnia 3 listopada 2022 r.

usunięcie niesprawności /usterki/, lub ich kombinację.

Ocena lekarska (Medical assessment). Zaświadczenie wydane przez Umawiające się Państwo potwierdzające, że posiadacz licencji spełnia wymagania w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej.

Konsultant medyczny (Medical assessor). Lekarz, wyznaczony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, posiadający kwalifikacje i doświadczenie w zakresie medycyny lotniczej, oraz kompetencje do oceny warunków medycznych, mających znaczenie dla bezpieczeństwa lotu.

Uwaga 1 – Konsultanci medyczni oceniają raporty medyczne nadesłane do Władz uprawnionych do licencjonowania przez lekarzy orzeczników.

Uwaga 2 – Oczekuje się, że konsultanci medyczni będą na bieżąco aktualizować posiadaną wiedzę zawodową.

Lekarz orzecznik (Medical examiner). Lekarz przeszkolony w zakresie medycyny lotniczej, posiadający wiedzę praktyczną i doświadczenie w środowisku lotniczym, który został wyznaczony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania do prowadzenia badań lekarskich sprawności kandydatów ubiegających się o licencje lub uprawnienia, w stosunku do których określono wymagania medyczne.

Monitorowanie (Monitoring). Proces poznawczy polegający na porównaniu stanu faktycznego ze stanem oczekiwanym.

Uwaga. – Monitorowanie jest osadzone w kompetencjach dla danej roli w ramach dyscypliny lotniczej, które służą jako środki zaradcze w modelu zarządzania zagrożeniami i błędami. Wymaga wiedzy, umiejętności i postaw, aby stworzyć model myślowy i podjąć odpowiednie działania w przypadku stwierdzenia odchyleń.

Noc (Night). Okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego albo inny okres pomiędzy zachodem a wschodem słońca, zarządzony przez właściwą władzę.

Uwaga. – Zmierzch cywilny kończy się wieczorem, kiedy środek tarczy słonecznej znajduje się 6 stopni poniżej horyzontu i zaczyna się rano kiedy środek tarczy słonecznej znajduje się 6 stopni powyżej horyzontu.

***Obserwowane zachowanie (Observable behaviour).** Pojedyncze zachowania związane z wykonywaną rolą, które można obserwować oraz które można lub nie można zmierzyć.

***Kryteria umiejętności (Performance criteria).** Określenia wykorzystywane do oceny, czy osiągnięte zostały wymagane poziomy działania w odniesieniu do danej kompetencji. Kryterium umiejętności składa się z obserwowanego zachowania, warunku(warunków) oraz standardu kompetencji.

Pilotowanie (Pilot (to)). Wykonywanie ruchów sterami statku powietrznego podczas lotu.

Pilot lecący (Pilot flying (PF)). Pilot, którego głównym zadaniem jest sterowanie i zarządzanie torem lotu. Do drugorzędnych zadań pilota lecącego należy wykonywanie czynności niezwiązanych z torem lotu (łącność radiowa, systemy statku powietrznego, inne działania operacyjne itp.) oraz monitorowanie innych członków załogi.

Pilot dowódca (Pilot-in-Command). Pilot wyznaczony przez operatora, lub, w przypadku lotnictwa ogólnego właściciela, który dowodzi i ponosi odpowiedzialność za bezpieczny przebieg lotu.

Pilot dowódca pod nadzorem (Pilot-in-Command Under Supervision). Drugi pilot wykonujący, pod nadzorem pilota dowódcy, obowiązki i funkcje pilota dowódcy, zgodnie ze sposobem nadzoru zatwierdzonym przez Władzę upoważnioną do licencjonowania.

Pilot monitorujący (Pilot monitoring (PM)). Pilot, którego podstawowym zadaniem jest monitorowanie toru lotu i zarządzanie nim przez pilota lecącego (PF). Do drugorzędnych zadań pilota monitorującego należy wykonywanie czynności niezwiązanych z torem lotu (łącność radiowa, systemy statku powietrznego, inne

działania operacyjne itp.) oraz monitorowanie innych członków załogi.

Pionowzlot (Powered-lift). Statek powietrzny cięższy niż powietrze, który może wykonywać pionowy start, pionowe lądowanie i lot przy małej prędkości, co głównie uzależnione jest od urządzeń silnikowych wytwarzających siłę nośną lub siłę ciągu potrzebną do wznoszenia podczas tych faz lotu, oraz od niewirujących płatów, wytwarzających siłę nośną niezbędną do lotu poziomego.

Problematyczne użycie środków psychoaktywnych (Problematic use of substances). Stosowanie przez personel lotniczy jednego lub więcej środków psychoaktywnych w sposób, który:

- a) stwarza bezpośrednie zagrożenie dla użytkownika lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych; i/lub
- b) przyczynia się do powstania lub pogarsza problemy zawodowe, społeczne, psychiczne lub fizyczne albo zaburzenie.

Środki psychoaktywne (Psychoactive substances). Alkohol, opioidy, pochodne z konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokaina, inne środki psychostymulujące, halucynogeny i rozpuszczalniki lotne, z wyłączeniem kawy i tytoniu.

System jakości (Quality system). Udokumentowane procedury organizacyjne i sposoby postępowania; audyt wewnętrzny tych procedur i sposobów postępowania; ocena kierownictwa i zalecenia dla poprawienia jakości.

Uprawniony kontroler ruchu lotniczego (Rated air traffic controller). Kontroler ruchu lotniczego posiadający licencję, wraz z wpisanymi do niej ważnymi uprawnieniami do wykonywania czynności.

Uprawnienie (Rating). Upoważnienie wpisane lub łączące się z licencją, określające warunki specjalne, przywileje lub ograniczenia odnoszące się do danej licencji.

Drugi pilot bezzałogowego statku powietrznego (Remote co-pilot). Licencjonowany pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący zadania związane z pilotowaniem inne niż wykonywane przez pilota-dowódcę, ale z wyjątkiem pilota bezzałogowego statku powietrznego, który znajduje się na RPS wyłącznie w celu odbycia szkolenia w locie.

Członek załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego (Remote flight crew member). Licencjonowany członek załogi lotniczej, któremu powierzono zadania niezbędne do działania systemu bezzałogowego statku powietrznego w okresie pełnienia czynności lotniczych.

Pilot bezzałogowego statku powietrznego (Remote pilot). Osoba, której operator powierzył zadania niezbędne do działania bezzałogowego statku powietrznego, która steruje lotem, odpowiednio, w czasie lotu.

Pilot-dowódca bezzałogowego statku powietrznego (Remote pilot-in-command). Pilot bezzałogowego statku powietrznego, którego operator wyznaczył do dowodzenia oraz powierzył bezpieczne wykonanie lotu.

Stanowisko pilota bezzałogowego statku powietrznego (Remote pilot station (RPS)). Element systemu bezzałogowego statku powietrznego obejmujący wyposażenie stosowane do pilotowania bezzałogowego statku powietrznego.

Bezzałogowy statek powietrzny (Remotely piloted aircraft (RPA)). Bezzałogowy statek powietrzny, który jest pilotowany ze stanowiska pilota bezzałogowego statku powietrznego.

System bezzałogowego statku powietrznego (Remotely piloted aircraft system (RPAS)). Bezzałogowy statek powietrzny, powiązane z nim stanowisko(-a) pilota bezzałogowego statku powietrznego, wymagane łącza transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania oraz wszelkie inne elementy określone w projekcie typu bezzałogowego statku powietrznego.

Uznawanie ważności (licencji) (Rendering (a licence) valid). Działanie podjęte przez Umawiające się Państwo, będące alternatywą wydania swojej własnej licencji przez potwierdzenie ważności licencji wydanej przez inne

Umawiające się Państwo jako równoważnej jego własnej licencji.

Wiropląt (Rotorcraft). Napędzany silnikiem, cięższy od powietrza statek powietrzny wspomagany podczas lotu przez oddziaływanie powietrza na jeden lub więcej wirników.

Poświadczenie wykonania obsługi technicznej (Sign a maintenance release (to)).⁹ Potwierdzenie, że prace związane z obsługą techniczną zostały wykonane w sposób zadowalający, zgodnie z obowiązującymi normami zdatności do lotu, poprzez wydanie dopuszczenia do eksploatacji, o którym mowa w Załączniku 6.

Poświadczenie wykonania obsługi technicznej (Sign a maintenance release (to)).¹⁰ Potwierdzenie, że prace związane z obsługą techniczną zostały wykonane w sposób zadowalający, zgodnie z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, poprzez wydanie dopuszczenia do eksploatacji, o którym mowa w Załączniku 6 (w przypadku dopuszczenia wydanego nie przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej) lub w Załączniku 8 (w przypadku dopuszczenia wydanego przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej).

Istotne (Significant). W kontekście przepisów medycznych znajdujących się w Rozdziale 6, **istotny** oznacza w jakim stopniu lub jakiego charakteru zdarzenie, prawdopodobnie może zagrozić bezpieczeństwu lotu.

Czas lotu samodzielnego (Solo flight time). Czas lotu, podczas którego szkolony pilot jest jedyną osobą na pokładzie statku powietrznego.

Czas lotu samodzielnego – systemy bezzałogowych statków powietrznych (Solo flight time – remotely piloted aircraft systems). Czas lotu, podczas którego uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego steruje RPAS, działając w sposób samodzielny.

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (State Safety Programme – SSP). Zintegrowany zbiór przepisów i działań mający na celu polepszenie bezpieczeństwa.

Zagrożenie (Threat). Zdarzenia lub błędy, na które personel operacyjny nie ma wpływu, które podnoszą poziom skomplikowania operacji i którymi należy zarządzać, aby utrzymać margines bezpieczeństwa.

Uwaga. – Patrz Rozdział 1 Załącznika 19 – Zarządzanie bezpieczeństwem w zakresie definicji personelu operacyjnego.

Zarządzanie zagrożeniami (Threat management). Proces wykrywania zagrożeń i reagowania na nie przy pomocy środków zaradczych, które łagodzą lub eliminują skutki zagrożeń oraz zmniejszają prawdopodobieństwo błędów lub niepożądanych stanów statku powietrznego.

Uwaga. – Patrz Rozdział 6 w Części II, Sekcja I Procedur służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868) i Okólnik 314 – Zarządzanie zagrożeniami i błędami (TEM) w kontroli ruchu lotniczego w zakresie opisów niepożądanych stanów statku powietrznego.

1.2 Ogólne zasady dotyczące licencji

Uwaga 1. – Pomimo iż Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przydziela Państwom rejestracji pewne funkcje, do których spełnienia dane Państwo jest uprawnione lub zobowiązane, Zgromadzenie uznało w Rezolucji A23-13, że Państwo rejestracji może nie być w stanie wypełnić swoich zobowiązań w sytuacji gdy statki powietrzne są dzierżawione, czarterowane lub wymieniane między sobą – zwłaszcza bez załogi – przez operatora innego państwa, oraz że Konwencja nie może w sposób odpowiedni wyszczególnić praw i zobowiązań Państwa operatora w takich przypadkach, do czasu kiedy Artykuł 83 bis Konwencji wejdzie w życie. W związku z tym Rada zaleciła, że jeśli Państwo rejestracji samo uzna swoją niezdolność do właściwej realizacji funkcji przydzielonych przez Konwencję, przekaze Państwu operatora, pod warunkiem wyrażenia zgody przez to Państwo, te funkcje, które mogą być w sposób bardziej odpowiedni

⁹ Obowiązuje do dnia 4 listopada 2020 r.

¹⁰ Obowiązuje od dnia 5 listopada 2020 r.

wykonane przez Państwo operatora. W związku z tym, że Artykuł 83 bis Konwencji wszedł w życie 20 czerwca 1997 r. w odniesieniu do Umawiających się Państw, które ratyfikowały właściwy Protokół (Doc 9318), powyższe działanie stanie się szczególnie ważne dla tych Umawiających się Państw, które nie są związane ze sobą relacjami podlegającymi Artykułowi 83 bis. Zrozumiałym było, że do czasu wejścia w życie Artykułu 83 bis Konwencji powyższe działanie było tylko kwestią praktycznej wygody i nie wpływało na warunki Konwencji Chicagowskiej nakładającej obowiązki na Państwo rejestracji, ani na inne Państwo trzecie. Jednakże, kiedy Artykuł 83 bis Konwencji wszedł w życie 20 czerwca 1997 r., takie porozumienia w sprawie transferu będą oddziaływać na Umawiające się Państwa, które ratyfikowały właściwy Protokół (Doc 9318) odnośnie spełniania warunków ustalonych w Artykule 83 bis.

Uwaga 2. – Międzynarodowe normy oraz zalecane metody postępowania zostały ustanowione dla licencjonowania poniższego personelu:

a) Załoga lotnicza

- *pilot turystyczny – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;*
- *pilot zawodowy – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;*
- *pilot w załodze wieloosobowej – samolot;*
- *pilot liniowy – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot;*
- *pilot szybowcowy;*
- *pilot balonu wolnego;*
- *nawigator lotniczy;*
- *pokładowy mechanik lotniczy; oraz*
- *od dnia 3 listopada 2022 r., pilot bezzałogowego statku powietrznego – samolot, sterowiec, szybowiec, wiropląt, pionowzlot lub balon wolny.*

b) Inny personel

- *obsługa techniczna statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik);*
- *kontroler ruchu lotniczego;*
- *oficer operacji lotniczych/dyspozytor lotniczy;*
- *operator stacji lotniczej.*

1.2.1 Upoważnienie do działania jako członek załogi lotniczej¹¹

1.2.1.1 Do dnia 2 listopada 2022 r., żadna osoba nie powinna działać jako członek załogi lotniczej statku powietrznego, dopóki nie otrzyma ważnej licencji zgodnej z drukiem licencji zawartym w niniejszym Załączniku i właściwej dla obowiązków, jakie mają być wykonywane przez tą osobę. Licencja powinna być wydana przez Państwo rejestracji danego statku powietrznego lub przez inne Umawiające się Państwo i być uznana za ważną przez Państwo rejestracji tego statku powietrznego.

1.2.1.1 Od dnia 3 listopada 2022 r., żadna osoba nie powinna działać jako członek załogi lotniczej statku powietrznego lub jako członek załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego w systemie bezzałogowego statku powietrznego (RPAS), dopóki nie otrzyma ważnej licencji zgodnej z drukiem licencji zawartym w niniejszym Załączniku i właściwej dla obowiązków, jakie mają być wykonywane przez tą osobę.

1.2.1.2 Od dnia 3 listopada 2022 r., licencja członka załogi lotniczej powinna być wydana przez Państwo rejestracji danego statku powietrznego lub przez inne Umawiające się Państwo i być uznana za ważną przez Państwo rejestracji tego statku powietrznego.

¹¹ Od dnia 3 listopada 2022 r., punkt 1.2.1 będzie zatytułowany *Upoważnienie do działania jako członek załogi lotniczej lub członek załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego.*

1.2.1.3 Od dnia 3 listopada 2022 r., licencja pilota bezzałogowego statku powietrznego powinna być wydana przez władzę uprawnioną do licencjonowania Państwa operatora systemu bezzałogowego statku powietrznego (RPAS) lub przez inne Umawiające się Państwo i być uznana za ważną przez władzę uprawnioną do licencjonowania Państwa operatora tego RPAS.

1.2.1.4 Od dnia 3 listopada 2022 r., piloci bezzałogowych statków powietrznych muszą posiadać odpowiednią licencję podczas wykonywania lotu w międzynarodowej żegludze powietrznej.

Uwaga. – Artykuł 29 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wymaga, aby członkowie załogi lotniczej posiadali swoje odpowiednie licencje na pokładzie każdego statku powietrznego wykonującego lot w międzynarodowej żegludze powietrznej.

1.2.2 Metoda uznawania ważności licencji

1.2.2.1 Kiedy Umawiające się Państwo uznaje ważność licencji wydanej przez inne Umawiające się Państwo jako alternatywę do wydania swojej własnej licencji, to powinno ustalić jej ważność poprzez odpowiednie upoważnienie noszone wraz z poprzednią licencją i uznające ją za jej ekwiwalent. Jeżeli państwo ogranicza upoważnienie do konkretnych przywilejów, upoważnienie to będzie zawierać wyszczególnienie uprawnień do posiadanej licencji i będą one akceptowane jako jej ekwiwalent. Ważność upoważnienia nie powinna wykraczać poza okres ważności licencji. Upoważnienie traci ważność jeżeli licencja, w oparciu o którą została wydana, zostanie zawieszona lub cofnięta.

Uwaga. – Przepis ten nie zmierza do uniemożliwienia Państwu, które wydało licencję, przedłużenia okresu ważności tej licencji, poprzez stosowną notyfikację, niekoniecznie wymagając fizycznego zwrotu licencji lub osobistego stawiennictwa posiadacza licencji przed władzami danego Państwa.

1.2.2.2 Jeżeli wydawane jest upoważnienie do wykonywania operacji w zarobkowym transporcie lotniczym zgodnie z pkt 1.2.2.1, przed wydaniem upoważnienia Władza upoważniona do licencjonowania potwierdzi ważność licencji innego Umawiającego się Państwa.

1.2.2.3 Uznawanie ważności licencji zgodnie z formalnym porozumieniem pomiędzy Umawiającymi się Państwami na podstawie wspólnych przepisów w zakresie licencjonowania.

1.2.2.3.1 Niezależnie od przepisów zawartych w pkt 1.2.2.1 i 1.2.2.2, Umawiające się Państwa mogą automatycznie uznawać ważność swoich licencji, pod warunkiem że Państwa:

- a) przyjęły wspólne przepisy w zakresie licencjonowania, które są zgodne z niniejszym Załącznikiem;
- b) zawarły formalne porozumienie w sprawie uznawania automatycznego procesu zatwierdzania;
- c) ustanowiły system nadzoru w celu zapewnienia ciągłej realizacji wspólnych przepisów w zakresie licencjonowania; oraz
- d) zarejestrowały porozumienie z ICAO zgodnie z Artykułem 83 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Uwaga 1. – Rejestr umów wraz z powiązaną listą Umawiających się Państw można znaleźć w bazie danych porozumień i umów lotniczych ICAO.

Uwaga 2. – Wspólne przepisy w zakresie licencjonowania odnoszą się do wspólnych ram prawnych w zakresie licencjonowania, które są prawnie wiążące i bezpośrednio obowiązujące w Państwach Członkowskich będących stronami porozumienia, uznającymi automatyczny proces zatwierdzania. Wspólne przepisy w zakresie licencjonowania stosowane przez te Państwa zawierają identyczne wymagania dotyczące wydawania licencji, utrzymania kompetencji i posiadania doświadczenia. Regionalny organ bezpieczeństwa lotniczego może opracować i utrzymać te wspólne przepisy dla swoich Państw Członkowskich.

1.2.2.3.2 Licencje, których ważność została uznana zgodnie z zapisami pkt 1.2.2.3.1, powinny

zawierać wpis wskazujący, że licencja jest automatycznie zatwierdzana zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w pkt 1.2.2.3.1 oraz odnoszący się do numeru rejestracyjnego porozumienia ICAO. Wpis powinien dodatkowo zawierać listę wszystkich Państw, które są stronami porozumienia. Punkt 1.2.2.3.2.1 przewiduje okres przejściowy dla Państw, które spełniają wymagania określone w pkt 1.2.2.3.1 i wydały licencje przed datą obowiązywania niniejszej normy.

1.2.2.3.2.1 Do dnia 31 grudnia 2022 r., Państwa, które spełniły wymagania określone w pkt 1.2.2.3.1, i wydały licencje przed dniem 9 listopada 2017 r. mogą wykorzystywać inne skuteczne środki, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego lub dostępne, w celu wskazania, że ważność licencji wydanych przez Państwo jest uznawana zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w pkt 1.2.2.3.1.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące formatu wpisu znajdują się w Załączniku B. Wytyczne zawierają również informacje dotyczące sposobu wykorzystania załącznika do licencji, będącego częścią wpisu, w odniesieniu do informacji, które mogą ulec zmianie z upływem czasu, tj. numer rejestracyjny porozumienia ICAO i wykaz wszystkich Państw będących stroną porozumienia.

1.2.2.4 **Zalecenie.** – Licencja pilota wydana przez Umawiające się Państwo powinna być uznana za ważną przez inne Umawiające się Państwa w celu wykorzystywania w lotach turystycznych.

Uwaga. – Umawiające się Państwa, które bez formalności potwierdzają ważność licencji wydanej przez inne Umawiające się Państwo w celu wykorzystywania w lotach turystycznych zachęca się, aby fakt ten odnotowały i opublikowały w swoich Zbiorach Informacji Lotniczych (AIP).

1.2.3 Uprawnienia posiadacza licencji

Umawiające się Państwo nie powinno zezwalać posiadaczowi licencji na korzystanie z uprawnień innych, niż te, które są podane w licencji.

1.2.4 Sprawność fizyczna i psychiczna

Uwaga 1. – Wytyczne zostały opublikowane w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984).

Uwaga 2. – W celu sprostania wymaganiom w zakresie licencjonowania dotyczącym sprawności fizycznej i psychicznej do wydania różnych rodzajów licencji, kandydat musi spełniać odpowiednie wymagania medyczne, które zostały wyszczególnione jako trzy klasy oceny lekarskiej. Szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w pkt 6.2, 6.3, 6.4 i 6.5. W celu zapewnienia niezbędnych dowodów spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1.2.4.1., Władza uprawniona do licencjonowania wyda posiadaczowi licencji Klasę 1, Klasę 2 lub Klasę 3 oceny lekarskiej. Można to wykonać na kilka sposobów, np. poprzez odpowiednio nazwany, osobny certyfikat bądź zaświadczenie w licencji lub też przepis krajowy stwierdzający, że ocena lekarska stanowi integralną część licencji itp.

1.2.4.1 Kandydat do uzyskania licencji powinien, w stosownych przypadkach, posiadać ocenę lekarską wydaną zgodnie z przepisami zawartymi w Rozdziale 6.

1.2.4.2 W ramach swojego Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, w procesie oceny lekarskiej posiadaczy licencji, Państwa powinny stosować podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem, które powinny uwzględniać co najmniej:

- a) rutynową analizę przypadków wystąpienia niesprawności podczas lotu oraz nieprawidłowości medycznych stwierdzonych podczas ocen lekarskich w celu identyfikacji obszarów o podwyższonym ryzyku medycznym; oraz
- b) stałą analizę procesu oceny lekarskiej w celu skoncentrowania się na zidentyfikowanych obszarach o podwyższonym ryzyku medycznym.

Uwaga. – Zasady wdrażania i utrzymania Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (SSP) znajdują się w Załączniku A do Załącznika 19. Wytyczne w zakresie SSP oraz zasad zarządzania

bezpieczeństwem znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859) oraz w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984).

1.2.4.3 Władza uprawniona do licencjonowania wdroży odpowiednie programy promocji zdrowia związane z lotnictwem dla posiadaczy licencji podlegających ocenom lekarskim w celu ograniczenia przyszłego ryzyka medycznego dla bezpieczeństwa lotu.

Uwaga 1. – Norma 1.2.4.2 wskazuje w jaki sposób można określić odpowiednie tematy w ramach działań związanych z promocją zdrowia.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie tematów znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984).

Uwaga 3. – Wytyczne w zakresie relacji pomiędzy władzą uprawnioną do licencjonowania i wdrożeniem oceny lekarskiej dla posiadaczy licencji znajdują się w Podręczniku procedur w zakresie ustanowienia i zarządzania krajowym systemem licencjonowania personelu (Doc 9379).

1.2.4.4 Do dnia 2 listopada 2022 r., z wyjątkiem przedstawionym w punkcie 1.2.5.2.6, członkowie załogi lotniczej lub kontrolerzy ruchu lotniczego, nie powinni wykorzystywać uprawnień wynikających z ich licencji dopóki nie uzyskają aktualnej oceny lekarskiej odpowiedniej dla ich licencji.

1.2.4.4 Od dnia 3 listopada 2022 r., z wyjątkiem przedstawionym w punkcie 1.2.5.2.6, członkowie załogi lotniczej, członkowie załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego lub kontrolerzy ruchu lotniczego, nie powinni wykorzystywać uprawnień wynikających z ich licencji dopóki nie uzyskają aktualnej oceny lekarskiej odpowiedniej dla ich licencji.

1.2.4.4.1 Okres ważności oceny lekarskiej może, za zgodą Władzy uprawnionej do licencjonowania, zostać przedłużony do 45 dni.

Uwaga. – Zaleca się, aby dzień kalendarzowy, w którym wygasa ocena lekarska był co roku tym samym dniem, tak aby data wygaśnięcia aktualnej oceny lekarskiej była datą rozpoczęcia nowego okresu ważności pod warunkiem, że badanie lekarskie odbędzie się w okresie ważności aktualnej oceny lekarskiej, ale nie później niż 45 dni przed jej wygaśnięciem.

1.2.4.5 Z wyjątkiem przedstawionym w punkcie 1.2.5.2.6, członkowie załogi lotniczej lub kontrolerzy ruchu lotniczego, nie powinni wykorzystywać uprawnień wynikających z ich licencji dopóki nie uzyskają aktualnej oceny lekarskiej odpowiedniej dla ich licencji.

1.2.4.6 Umawiające się Państwa powinny wyznaczyć lekarzy orzeczników, licencjonowanych i wykwalifikowanych w praktyce lekarskiej, w celu przeprowadzenia badań lekarskich sprawności kandydatów do wydania lub wznowienia licencji lub uprawnień określonych w Rozdziale 2 i 3 oraz odpowiednich licencji określonych w Rozdziale 4.

1.2.4.6.1 Lekarze orzecznicy będą posiadać przeszkolenie w dziedzinie medycyny lotniczej i będą uczestniczyć w szkoleniu odświeżającym w regularnych przerwach czasowych. Przed wyznaczeniem, lekarze orzecznicy muszą wykazać się odpowiednimi kompetencjami z dziedziny medycyny lotniczej.

1.2.4.6.2 Lekarze orzecznicy muszą posiadać wiedzę praktyczną i doświadczenie odnośnie warunków, w jakich posiadacze licencji i uprawnień wykonują swoje obowiązki.

Uwaga. – Przykłady wiedzy praktycznej i doświadczenia to doświadczenie lotnicze, na symulatorze, z obserwacji na miejscu lub każde inne doświadczenie praktyczne uznane przez Władzę uprawnioną do licencjonowania jako spełniające ten wymóg.

1.2.4.6.3 **Zalecenie.** – Kompetencje lekarzy orzeczników powinny być sprawdzane okresowo przez konsultanta medycznego.

1.2.4.7 Kandydaci do uzyskania licencji lub uprawnień, dla których sprawność fizyczna i psychiczna stanowi

wymóg, powinni dostarczyć lekarzowi orzecznikowi wypełnione i podpisane oświadczenie o jakichkolwiek dotychczasowych badaniach tego typu, a jeżeli badanie takie miało miejsce, powinni podać datę, miejsce oraz jego wynik. Muszą również poinformować lekarza czy poprzednio odmówiono im wydania, cofnięto lub zawieszono ocenę lekarską, a jeżeli tak, podać powody odmowy, cofnięcia lub zawieszenia.

1.2.4.7.1 Każde fałszywe oświadczenie złożone lekarzowi orzecznikowi przez kandydata do uzyskania licencji lub uprawnienia powinno być zgłoszone Władzy uprawnionej do licencjonowania Państwa wydania w celu podjęcia odpowiedniego działania.

1.2.4.8 Po zakończeniu badań lekarskich kandydata, lekarz orzecznik, zgodnie z Rozdziałem 6, powinien zebrać wszystkie wyniki badań i dostarczyć podpisany raport, lub dokument równoważny, Władzy uprawnionej do licencjonowania, zgodnie z ustanowionymi wymaganiami, zawierający wyniki badań i ich ocenę w odniesieniu do sprawności fizycznej i psychicznej.

1.2.4.8.1 Jeżeli raport lekarski przekazywany jest Władzy uprawnionej do licencjonowania w formie elektronicznej, należy opracować odpowiedni sposób identyfikacji lekarza orzecznika.

1.2.4.8.2 Jeżeli badania lekarskie wykonywane są przez dwóch lub większą liczbę lekarzy orzeczników, Umawiające się Państwa wyznaczają jednego z nich jako osobę odpowiedzialną za koordynację wyników badań, ich ocenę w odniesieniu do sprawności fizycznej i psychicznej oraz za podpisanie raportu.

1.2.4.9 Umawiające się Państwa będą korzystać z usług konsultantów medycznych, aby ocenić raporty dostarczone Władzy uprawnionej do licencjonowania przez lekarzy orzeczników.

1.2.4.9.1 Od lekarzy orzeczników wymaga się, aby przedstawili Władzy uprawnionej do licencjonowania dostateczną ilość informacji umożliwiających jej audyt/sprawdzenie ocen lekarskich.

Uwaga. – Celem takiego sprawdzania jest zapewnienie, że lekarze orzecznicy spełniają obowiązujące standardy w zakresie dobrych praktyk lekarskich i oceny ryzyka lotniczo-lekarskiego. Wytyczne w zakresie oceny ryzyka lotniczo-lekarskiego znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984).

1.2.4.10 Jeżeli normy lekarskie dotyczące określonej licencji, o których mowa w Rozdziale 6, nie są spełnione, to odpowiednia ocena lekarska nie powinna być wydana lub wznowiona, dopóki nie zostaną spełnione poniższe warunki:

- a) uznana opinia lekarska wskazuje, że w szczególnych okolicznościach, niespełnienie przez kandydata ubiegającego się o korzystanie z uprawnień licencyjnych któregośkolwiek z wymogów, w sensie ilościowym lub innym, nie spowoduje zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu;
- b) odpowiednie zdolności, umiejętności oraz doświadczenie kandydata jak również warunki operacyjne zostały w sposób właściwy uwzględnione; oraz
- c) licencję uzupełnia się specjalnym ograniczeniem lub ograniczeniami, kiedy bezpieczne wykonywanie obowiązków przez posiadacza licencji zależy od podporządkowania się temu ograniczeniu lub ograniczeniom.

1.2.4.11 Należy stale zachowywać poufność medyczną.

1.2.4.11.1 Wszystkie raporty oraz dokumenty medyczne będą bezpiecznie przechowywane, a dostęp do nich będzie miał tylko upoważniony personel.

1.2.4.11.2 W przypadkach uzasadnionych przyczynami operacyjnymi, konsultant medyczny określi w jakim zakresie dana informacja medyczna jest przedstawiana odpowiednim urzędnikom Władzy uprawnionej do licencjonowania.

1.2.5 Ważność licencji

1.2.5.1 Po wydaniu licencji Umawiające się Państwo powinno zapewnić, aby przywileje przyznane w ramach

tej licencji lub odpowiednich uprawnień, nie były wykorzystywane przez posiadacza, jeżeli nie utrzymuje kwalifikacji i nie spełnia wymogów w zakresie doświadczenia ustanowionych przez to Państwo.

1.2.5.1.1 Zalecenie. – *Umawiające się Państwo powinno określić wymagania dotyczące utrzymywania kompetencji oraz doświadczenia dla licencji i uprawnień pilotów w oparciu o systemowe podejście do zapobiegania wypadkom oraz uwzględnić proces oceny ryzyka i analizy bieżących operacji, w tym analizy danych o wypadkach i incydentach mających miejsce w danym Państwie.*

1.2.5.1.2 Po wydaniu licencji Umawiające się Państwo powinno zapewnić aby inne Umawiające się Państwa były przekonane co do ważności tej licencji.

Uwaga 1. – Do dnia 2 listopada 2022 r., utrzymywanie kompetencji członków załogi lotniczej, biorących udział w operacjach zarobkowego transportu lotniczego, może być skutecznie ustanowione poprzez wykazanie umiejętności podczas kontroli umiejętności wykonywanych zgodnie z Załącznikiem 6.

Uwaga 1. – Od dnia 3 listopada 2022 r., utrzymywanie kompetencji członków załogi lotniczej oraz członków załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego, biorących udział w operacjach zarobkowego transportu lotniczego, może być skutecznie ustanowione poprzez wykazanie umiejętności podczas kontroli umiejętności wykonywanych zgodnie z Załącznikiem 6.

Uwaga 2. – Do dnia 2 listopada 2022 r., utrzymywanie kompetencji może być w sposób zadowalający odnotowane w zapisach operatora lub w osobistej książce lotów członka załogi lotniczej albo w licencji.

Uwaga 2. – Od dnia 3 listopada 2022 r., utrzymywanie kompetencji może być w sposób zadowalający odnotowane w zapisach operatora lub w osobistej książce lotów członka załogi lotniczej lub członka załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego albo w licencji.

Uwaga 3. – Do dnia 2 listopada 2022 r., członkowie załogi lotniczej mogą, w zakresie uznanym za wykonalny przez Państwo rejestracji, wykazać utrzymywanie swoich kompetencji przy użyciu szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zatwierdzonych przez to Państwo.

Uwaga 3. – Od dnia 3 listopada 2022 r., członkowie załogi lotniczej lub członkowie załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego mogą, w zakresie uznanym za wykonalny przez Państwo rejestracji lub władzę uprawnioną do licencjonowania w Państwie operatora, odpowiednio, wykazać utrzymywanie swoich kompetencji przy użyciu szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zatwierdzonych przez to Państwo.

Uwaga 4. – Patrz Podręcznik kryteriów kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (Doc 9625).

Uwaga 5. – Patrz Podręcznik procedur w zakresie ustanowienia i zarządzania krajowym systemem licencjonowania personelu (Doc 9379) w celu uzyskania wytycznych do opracowania procesu oceny ryzyka.

1.2.5.2 Za wyjątkiem przepisów, o których mowa w pkt 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 i 1.2.5.2.6 ocena lekarska wydana zgodnie z przepisami, o których mowa w pkt 1.2.4.7 i 1.2.4.8, będzie ważna od daty badania lekarskiego przez okres nie dłuższy niż:

60 miesięcy dla licencji na pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;

12 miesięcy dla licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot;

12 miesięcy dla licencji pilota w załodze wieloosobowej – samolot;

12 miesięcy dla licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot;

48 miesięcy dla licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego – samolot, sterowiec, szybowiec, wiropląt, pionowzlot lub balon wolny (przepis obowiązuje od dnia 3 listopada 2022 r.);

60 miesięcy dla licencji pilota szybowcowego;

60 miesięcy dla licencji pilota balonu wolnego;

12 miesięcy dla licencji nawigatora lotniczego;

12 miesięcy dla licencji pokładowego mechanika lotniczego;

48 miesięcy dla licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Uwaga 1. – Okresy ważności podane powyżej mogą, zgodnie z pkt 1.2.4.4.1, być wydłużone o 45 dni.

Uwaga 2. – Jeżeli okres ważności liczony jest zgodnie z pkt 1.2.5.2 i jego podpunktami, to okres ważności w ostatnim liczonym miesiącu, będzie uwzględniał dzień, który ma tę samą datę kalendarzową jak data badania lekarskiego lub, jeżeli przy miesiącu nie podano dnia, ostatni dzień miesiąca.

1.2.5.2.1 Ważność oceny lekarskiej może być skrócona jeżeli występują odpowiednie wskazania kliniczne.

1.2.5.2.2 Jeżeli posiadacze licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot i pilota zawodowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot, którzy wykonują operacje w zarobkowym transporcie lotniczym, w przewozach pasażerskich na statkach powietrznych z załogą jednoosobową przekroczą 40 rok życia, okres ważności podany w pkt 1.2.5.2 ulega skróceniu do 6 miesięcy.

1.2.5.2.3 Jeżeli posiadacze licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot i pilota zawodowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzlot, którzy wykonują operacje w zarobkowym transporcie lotniczym przekroczą 60 rok życia, okres ważności podany w pkt 1.2.5.2 ulega skróceniu do 6 miesięcy.

1.2.5.2.4 Do dnia 2 listopada 2022 r., jeżeli posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego i kontrolera ruchu lotniczego przekroczą 40 rok życia, okres ważności podany w pkt 1.2.5.2 ulega skróceniu do 24 miesięcy.

1.2.5.2.4 Od dnia 3 listopada 2022 r., jeżeli posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, pilot bezzałogowego statku powietrznego – samolot, sterowiec, szybowiec, wiropląt, pionowzlot lub balon wolny, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego i kontrolera ruchu lotniczego przekroczą 40 rok życia, okres ważności podany w pkt 1.2.5.2 ulega skróceniu do 24 miesięcy.

1.2.5.2.5 **Zalecenie.** – *Do dnia 2 listopada 2022 r., jeżeli posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego i kontrolera ruchu lotniczego przekroczą 50 rok życia, okres ważności podany w pkt 1.2.5.2 ulega dalszemu skróceniu do 12 miesięcy.*

Uwaga. – Okresy ważności podane powyżej bazują na wieku kandydata poddającego się w danym momencie badaniu lekarskiemu.

1.2.5.2.5 **Zalecenie.** – *Od dnia 3 listopada 2022 r., jeżeli posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzlot, pilota bezzałogowego statku powietrznego – samolot, sterowiec, szybowiec, wiropląt, pionowzlot lub balon wolny, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego i kontrolera ruchu lotniczego przekroczą 50 rok życia, okres ważności podany w pkt 1.2.5.2 ulega dalszemu skróceniu do 12 miesięcy.*

Uwaga. – Okresy ważności podane powyżej bazują na wieku kandydata poddającego się w danym momencie badaniu lekarskiemu.

1.2.5.2.6 *Okoliczności, w których badanie lekarskie może być odroczone.* Nakazane, ponowne badanie lekarskie posiadacza licencji działającego na obszarze odległym od siedziby wyznaczonego badania lekarskiego może być odroczone na podstawie decyzji Władzy uprawnionej do licencjonowania, pod warunkiem, że taka zwłoka zaistnieje tylko wyjątkowo i nie przekroczy:

- a) pojedynczego okresu sześciu miesięcy w przypadku członka załogi lotniczej statku powietrznego zaangażowanego w operacje w niezarobkowe;
- b) dwóch kolejnych okresów, każdy po trzy miesiące, w przypadku członka załogi lotniczej statku powietrznego zaangażowanego w operacje zarobkowe, pod warunkiem, że w każdym przypadku

otrzymano pozytywny raport lekarski z badania wykonanego przez wyznaczonego lekarza orzecznika danego obszaru, lub, w przypadku gdy wyznaczony lekarz orzecznik jest niedostępny, przez lekarza uprawnionego do praktyki lekarskiej na tym obszarze. Raport z badania lekarskiego powinien być przesłany do Władzy uprawnionej do licencjonowania, która wydała daną licencję;

- c) 24 miesiące w przypadku pilota turystycznego, tam gdzie badania lekarskie zostały wykonane przez lekarza wyznaczonego przez Umawiające się Państwo zgodnie z pkt 1.2.4.6, w którym kandydat czasowo przebywa. Raport z badania lekarskiego powinien być przesłany do Władzy uprawnionej do licencjonowania, która wydała licencję;
- d) od dnia 3 listopada 2022 r., dwóch kolejnych okresów, każdy po trzy miesiące, w przypadku członka załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego.

1.2.6 Obniżenie sprawności fizycznej i psychicznej

1.2.6.1 Posiadacze licencji wymienionych w niniejszym Załączniku nie powinni wykorzystywać swoich licencji i związanych z nimi uprawnień w sytuacji, gdy są świadomi obniżenia swojej sprawności fizycznej i psychicznej, co mogłoby czynić ich niezdolnymi do bezpiecznego i właściwego wykorzystywania tych uprawnień.

1.2.6.1.1 **Zalecenie.** – *Państwa powinny zapewnić, aby posiadacze licencji zostali wyposażeni w zrozumiałe wytyczne dotyczące stanów medycznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu oraz informację, kiedy należy zwrócić się do lekarza orzecznika lub Władzy uprawnionej do licencjonowania w celu uzyskania wyjaśnień lub wytycznych.*

Uwaga. – *Wytyczne w zakresie stanu fizycznego i psychicznego oraz leczenia mogącego wpływać na bezpieczeństwo lotu, o jakich może być konieczne przesłanie informacji do Władzy uprawnionej do licencjonowania, znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984).*

1.2.6.1.2 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno, na ile jest to możliwe, zapewnić aby posiadacze licencji nie wykorzystywali swoich licencji i związanych z nimi uprawnień w okresie, w którym ich sprawność fizyczna i psychiczna, niezależnie od powodów, obniżyła się do poziomu, który uniemożliwiłby wydanie lub wznowienie oceny lekarskiej.*

1.2.7 Używanie środków psychoaktywnych

1.2.7.1 Posiadacze licencji wymienionych w niniejszym Załączniku nie będą korzystać ze swoich licencji i związanych z nimi uprawnień kiedy znajdują się pod wpływem jakichkolwiek środków, które mogłyby uczynić ich niezdolnymi do bezpiecznego i właściwego korzystania z tych uprawnień.

1.2.7.2 Posiadacze licencji wymienionych w niniejszym Załączniku nie będą przyjmować żadnych środków psychoaktywnych.

1.2.7.3 **Zalecenie.** – *Na ile jest to możliwe, Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby wszyscy posiadacze licencji, których dotyczy jakikolwiek problem związany z używaniem środków psychoaktywnych zostali zidentyfikowani i zwolnieni z pełnienia funkcji o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa. Przywrócenie do pełnienia tych funkcji może być rozważane po pozytywnie zakończonym leczeniu lub, w przypadkach kiedy leczenie nie jest konieczne, po przerwaniu używania środków psychoaktywnych i po ustaleniu, że dalsze wykonywanie obowiązków przez tę osobę nie zagraża bezpieczeństwu.*

Uwaga. – *Wytyczne dotyczące odpowiednich metod identyfikacji (które mogą obejmować testy biochemiczne wykonywane podczas badań przed zatrudnieniem, przy uzasadnionym podejrzeniu, po wypadkach/incydentach, przy badaniach okresowych i doraźnych) oraz zagadnień związanych z zapobieganiem znajdują się w Podręczniku zapobiegania problematycznemu używaniu środków psychoaktywnych w miejscu pracy związanym ze środowiskiem lotniczym (Doc 9654).*

1.2.8 Zatwierdzone szkolenie oraz zatwierdzona organizacja szkolenia

Uwaga. – *Kwalifikacje wymagane do wydania licencji personelu lotniczego mogą być łatwiej i szybciej*

zdobyte przez kandydatów, którzy odbędą ściśle nadzorowane, systematyczne i ciągłe kursy, dostosowane do zaplanowanych zajęć programowych. Poczyniono pewne ustępstwa odnośnie doświadczenia wymaganego do wydania niektórych licencji i uprawnień określonych w niniejszych normach oraz zaleconych metodach postępowania, w odniesieniu do kandydatów, którzy pozytywnie ukończyli kurs w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

1.2.8.1 Zatwierdzone szkolenie powinno zapewnić poziom kompetencji co najmniej równy temu, jaki dają minimalne wymagania w zakresie doświadczenia w odniesieniu do personelu, który nie przeszedł zatwierdzonego szkolenia.

1.2.8.2 Zatwierdzenie organizacji szkolenia przez Państwo będzie zależało od wykazania przez wnioskodawcę zgodności z wymaganiami zawartymi w Dodatku 2 do niniejszego Załącznika oraz z odpowiednimi przepisami zawartymi w Załączniku 19.

Uwaga 1. – Załącznik 19 zawiera przepisy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do zatwierdzonej organizacji szkolenia, która narażona jest na ryzyka związane z eksploatacją statków powietrznych podczas świadczenia swoich usług. Szczegółowe wytyczne znajdują się w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie zatwierdzania organizacji szkolenia znajdują się w Podręczniku zatwierdzania organizacji szkolenia (Doc 9841).

1.2.8.3 Zatwierdzone szkolenie dla załóg lotniczych i kontrolerów ruchu lotniczego realizowane będzie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga. – Zatwierdzone szkolenie, o którym mowa w pkt 1.2.8.3, dotyczy zasadniczo zatwierdzonego szkolenia do wydania licencji lub uprawnienia zgodnie z Załącznikiem 1. Nie zamierza się uwzględniać zatwierdzonego szkolenia dla utrzymania kompetencji lub zdobycia kwalifikacji operacyjnych po pierwszym wydaniu licencji lub uprawnienia, jak to może być wymagane w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego lub załóg lotniczych, tak jak zatwierdzone szkolenie wymagane zgodnie z Załącznikiem 6 – Eksploatacja statków powietrznych, Część I: Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – Samoloty, pkt 9.3, lub Część III: Operacje międzynarodowe – Śmigłowce, Sekcja II, pkt 7.3.

1.2.8.4 Do dnia 2 listopada 2022 r., zatwierdzone szkolenie w oparciu o kompetencje dla personelu obsługi statku powietrznego realizowane będzie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga. – Podręcznik szkolenia personelu obsługi statku powietrznego (Doc 10098) zawiera wytyczne dotyczące projektowania i opracowania programu szkolenia personelu obsługi statku powietrznego.

1.2.8.4 Od dnia 3 listopada 2022 r., zatwierdzone szkolenie w oparciu o kompetencje dla personelu obsługi statku powietrznego oraz RPAS realizowane będzie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga 1. – Kompletny program szkolenia dla uzyskania licencji personelu obsługi statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik) zawierający różne poziomy kompetencji znajduje się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (Doc 9868, PANS-TRG).

Uwaga 2. – Podręcznik szkolenia personelu obsługi statku powietrznego (Doc 10098) zawiera wytyczne dotyczące projektowania i opracowania programu szkolenia personelu obsługi statku powietrznego.

1.2.8.5 Od dnia 3 listopada 2022 r., zatwierdzone szkolenie w oparciu o kompetencje dla załogi lotniczej bezałogowego statku powietrznego realizowane będzie w zatwierdzonej organizacji szkolenia.

1.2.8.6 Zatwierdzone szkolenie w oparciu o kompetencje dla oficera operacji lotniczych/dyspozytora lotniczego prowadzone będzie w ramach zatwierdzonej organizacji szkolenia.

Uwaga. – Procedury wspierające opracowanie szkolenia i oceny w oparciu o kompetencje dla załogi lotniczej samolotu, kontrolerów ruchu lotniczego, personelu obsługi technicznej, załogi lotniczej

bezzałogowego statku powietrznego i oficerów operacji lotniczych/dyspozytorów lotniczych, w tym schematy kompetencyjne ICAO, są zawarte w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.9 Biegłość językowa

1.2.9.1 Do dnia 2 listopada 2022 r., piloci samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego oraz operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie określonym w wymaganiach biegłości językowej, o których mowa w Dodatku 1.

1.2.9.1 Od dnia 3 listopada 2022 r., piloci samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, piloci bezzałogowych statków powietrznych (samolotów, sterowców, szybowców, wiroplątów, pionowzlotów lub balonów wolnych), kontrolerzy ruchu lotniczego oraz operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie określonym w wymaganiach biegłości językowej, o których mowa w Dodatku 1.

1.2.9.2 **Zalecenie.** – *Mechanicy pokładowi, piloci szybowcowi oraz piloci balonów wolnych powinni posiadać umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.*

1.2.9.3 Nawigatorzy lotniczy, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

1.2.9.4 **Zalecenie.** – *Nawigatorzy lotniczy, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie określonym w wymaganiach biegłości językowej, o których mowa w Dodatku 1.*

1.2.9.5 Do dnia 2 listopada 2022 r., biegłość językowa pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawana sprawdzeniu w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości.

1.2.9.5 Od dnia 3 listopada 2022 r., biegłość językowa pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, pilotów bezzałogowych statków powietrznych (samolotów, sterowców, szybowców, wiroplątów, pionowzlotów lub balonów wolnych), kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawana sprawdzeniu w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości.

1.2.9.6 **Zalecenie.** – *Do dnia 2 listopada 2022 r., poziom biegłości językowej pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorów lotniczych, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawany sprawdzeniu w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości:*

- a) *osoby, które zademonstrują biegłość językową na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na trzy lata; oraz*
- b) *osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na sześć lat.*

Uwaga 1. – Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka u tych kandydatów, którzy wykazali się biegłością na poziomie eksperckim, np. u osób mówiących w języku ojczystym lub osób bardzo biegłych, dla których nie jest to język ojczysty, porozumiewających się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.

Uwaga 2. – Przepisy zawarte w pkt 1.2.9 odnoszą się do Załącznika 10, Tom II, Rozdział 5, gdzie określono, że językiem stosowanym w łączności radiotelefonicznej może być język stosowany przez naziemną stację lotniczą

lub język angielski. W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym przez naziemną stację lotniczą.

1.2.9.6 Zalecenie. – *Od dnia 3 listopada 2022 r., poziom biegłości językowej pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, pilotów bezzałogowych statków powietrznych (samolotów, sterowców, szybowców, wiroplatów, pionowzlotów lub balonów wolnych), nawigatorów lotniczych, od których wymaga się obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy wykazują biegłość poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie poddawany sprawdzeniu w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem biegłości:*

- a) osoby, które zademonstrują biegłość językową na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na trzy lata; oraz*
- b) osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na sześć lat.*

Uwaga 1. – Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka u tych kandydatów, którzy wykazali się biegłością na poziomie eksperckim, np. u osób mówiących w języku ojczystym lub osób bardzo biegłych, dla których nie jest to język ojczysty, porozumiewających się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.

Uwaga 2. – Przepisy zawarte w pkt 1.2.9 odnoszą się do Załącznika 10, Tom II, Rozdział 5, gdzie określono, że językiem stosowanym w łączności radiotelefonicznej może być język stosowany przez naziemną stację lotniczą lub język angielski. W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej, członkowie załogi lotniczej bezzałogowego statku powietrznego będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym przez naziemną stację lotniczą.

ROZDZIAŁ 2

LICENCJE I UPRAWNIENIA PILOTÓW¹²

A. Licencje i uprawnienia pilotów

2.1 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień pilota

2.1.1 Ogólne wymagania w zakresie licencjonowania

2.1.1.1 Osoba, która nie jest posiadaczem licencji pilota wydanej zgodnie z przepisami zawartymi w niniejszym Rozdziale, nie powinna wykonywać zadań pilota dowódcy lub drugiego pilota, w żadnej z poniższych kategorii:

- samolot,
- sterowiec o objętości większej niż 4600 m³,
- wolny balon,
- śmigłowiec,
- szybowiec,
- pionowzlot.

2.1.1.2 Kategoria statku powietrznego powinna być zamieszczona w tytule samej licencji lub w postaci osobnego wpisu w licencji jako uprawnienie na kategorię.

2.1.1.2.1 Jeżeli posiadacz licencji pilota ubiega się o licencję na dodatkową kategorię statku powietrznego, Władza uprawniona do licencjonowania powinna:

- a) wydać posiadaczowi licencji dodatkową licencję pilota na daną kategorię statku powietrznego; lub
- b) dokonać wpisu uprawnienia na nową kategorię do oryginalnej licencji, zgodnie z warunkami, o których mowa w pkt 2.1.2.

Uwaga. – Wymagania dotyczące uprawnień na daną kategorię są ustalane z uwzględnieniem druku licencji dla pilotów i na poziomach odpowiednich do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji.

2.1.1.3 Kandydat powinien, zanim zostanie mu wydana jakakolwiek licencja pilota lub uprawnienie, spełniać określone wymagania dotyczące wieku, wiedzy, doświadczenia, szkolenia lotniczego, umiejętności i sprawności fizycznej i psychicznej, jakie są wyszczególnione dla danej licencji lub uprawnienia.

2.1.1.3.1 Każdy kandydat ubiegający się o jakąkolwiek licencję pilota lub uprawnienie powinien wykazać się, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, taką wiedzą i umiejętnościami jakie są wyszczególnione dla danej licencji lub uprawnienia.

2.1.1.4 Przepisy przejściowe dotyczące pionowzlotów

Do 5 marca 2025 r. Władza uprawniona do licencjonowania może dokonywać wpisu uprawnienia na typ pionowzlotów do licencji pilota samolotu lub śmigłowca. Wpis uprawnienia w licencji będzie wskazywał, że

¹² Od dnia 3 listopada 2022 r., Rozdział 2 będzie zatytułowany *Rozdział 2. Licencje i uprawnienia pilotów oraz pilotów bezzałogowych statków powietrznych*.

dany statek powietrzny stanowi część kategorii dla pionowzlotów. Szkolenie do uzyskania uprawnienia na typ pionowzlotów prowadzone będzie w ramach zatwierdzonego szkolenia, będzie uwzględniać dotychczasowe doświadczenie kandydata na samolocie lub śmigłowcu oraz będzie obejmować odpowiednie aspekty pilotowania pionowzlotów.

2.1.2 Uprawnienia na kategorie

2.1.2.1 Po ich określeniu, uprawnienia na kategorie powinny odpowiadać kategoriom statków powietrznych wymienionych w pkt 2.1.1.1.

2.1.2.2 Uprawnienie na kategorię nie powinno być wpisywane do licencji w sytuacji kiedy kategoria zawarta jest w tytule samej licencji.

2.1.2.3 Każde dodatkowe uprawnienie na kategorię wpisane do licencji pilota powinno wskazywać zakres przywilejów wynikających z licencji, w jakim uprawnienie na kategorię zostało nadane.

2.1.2.4 Posiadacz licencji pilota ubiegający się o dodatkowe uprawnienia na kategorie powinien spełniać wymagania niniejszego Załącznika odpowiednio do przywilejów wynikających z kategorii, o którą się ubiega.

2.1.3 Uprawnienia na klasę i typ

2.1.3.1 Uprawnienia na klasę powinny być ustalone dla samolotów certyfikowanych dla operacji z załogą jednoosobową i powinny obejmować:

- a) samoloty jednosilnikowe, lądowe;
- b) samoloty jednosilnikowe, wodne;
- c) samoloty wielosilnikowe, lądowe;
- d) samoloty wielosilnikowe, wodne.

Uwaga. – Przepisy zawarte w niniejszym punkcie nie wykluczają ustanowienia innych klas w ramach tej struktury podstawowej.

2.1.3.1.1 **Zalecenie.** – Umawiające się Państwa powinny rozważyć ustanowienie uprawnienia na klasę dla śmigłowców i pionowzlotów, które są certyfikowane do operacji z załogą jednoosobową, i które mają porównywalne właściwości pilotażowe, osiągi oraz inne cechy.

2.1.3.2 Uprawnienia na typ powinny być ustalone dla:

- a) każdego statku powietrznego certyfikowanego do operacji z minimalną załogą, składającą się co najmniej z dwóch pilotów;
- b) każdego śmigłowca i pionowzlotu certyfikowanego do operacji z załogą jednoosobową, z wyjątkiem sytuacji kiedy uprawnienie na klasę zostało wydane zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 2.1.3.1.1; oraz
- c) każdego statku powietrznego, jeżeli Władza uprawniona do licencjonowania uzna to za konieczne.

Uwaga 1. – Jeżeli ustalono wspólne uprawnienie na typ, będzie ono dotyczyć tylko statków powietrznych posiadających podobne właściwości w odniesieniu do procedur operacyjnych, systemów i pilotażu.

Uwaga 2. – Wymagania dotyczące uprawnień na klasę i typ dla szybowców i balonów wolnych nie zostały określone.

2.1.3.3 Jeżeli kandydat posiada umiejętności i wiedzę niezbędne do wstępnego wydania licencji pilota, powinna ona posiadać wpis kategorii i uprawnienia odpowiedniego dla klasy i typu statku powietrznego wykorzystanego do ich zademonstrowania.

2.1.4 Warunki, w których wymagane są uprawnienia na klasę i typ

2.1.4.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota, nie powinno pozwalać posiadaczowi takiej licencji na działanie ani w charakterze pilota dowódcy, ani w charakterze drugiego pilota, na samolocie, sterowcu, śmigłowcu lub pionowzlocie, chyba że jej posiadacz otrzymał poniższe upoważnienie:

- a) odpowiednie uprawnienie na klasę, jak określono w pkt 2.1.3.1; lub
- b) uprawnienie na typ, jeżeli jest wymagane zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 2.1.3.2.

2.1.4.1.1 Jeżeli wydane zostało uprawnienie na typ, ograniczające przywileje do działania jako drugi pilot lub jako pilot w fazie przelotu, takie ograniczenie powinno być wpisane do uprawnienia.

2.1.4.2 Dla celów szkolenia, testowania lub w szczególnych lotów niezarobkowych lub bez przewozu pasażerów, zamiast wydawania uprawnienia na klasę i typ, Władza uprawniona do licencjonowania może wydać posiadaczowi licencji specjalne upoważnienie na piśmie, zgodnie z zapisami zawartymi w pkt 2.1.4.1. Upoważnienie to powinno być ograniczone na czas niezbędny do zakończenia określonego lotu.

2.1.5 Wymagania dotyczące wydania uprawnień na klasę i typ

2.1.5.1 Uprawnienia na klasę

Kandydat powinien wykazać poziom umiejętności odpowiedni do licencji na statku powietrznym tej klasy, na którą uprawnienie ma być wydane.

2.1.5.2 Uprawnienia na typ zgodnie z wymaganiami zawartymi w pkt 2.1.3.2 a)

Kandydat powinien:

- a) posiadać doświadczenie w lataniu na odpowiednim typie statku powietrznego i/lub symulatorze lotu, uzyskane pod właściwym nadzorem, w zakresie:
 - normalnych procedur lotu i manewrów podczas wszystkich faz lotu;
 - procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych oraz manewrów w przypadku awarii i nieprawidłowego działania wyposażenia, takiego jak zespół napędowy, układy i płatowiec;
 - gdzie ma to zastosowanie, procedur lotu według wskazań przyrządów, łącznie z podejściem do lądowania według wskazań przyrządów, procedury odlotu po nieudanym podejściu oraz procedury lądowania w sytuacji normalnej, nienormalnej i awaryjnej, łącznie z symulowaną awarią silnika;
 - szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych do wydania uprawnienia na typ na kategorię samolotu.

Uwaga 1. – Procedury do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z

sytuacji krytycznych (*Doc 10011 ICAO*).

Uwaga 3. – Podręcznik kryteriów kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (Doc 9625 ICAO) zawiera wytyczne do zatwierdzania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu dla szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych.

Uwaga 4. – Szkolenie w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych może być zintegrowane z programem szkolenia do uprawnienia na typ lub być prowadzone bezpośrednio po nim, jako dodatkowy moduł.

- procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi oraz procedur koordynacji pracy załogi, w tym podział zadań pilotów oraz procedur współpracy w załodze i wykorzystania list kontrolnych;

Uwaga. – Należy zwrócić uwagę na pkt 2.1.8.1 dotyczący kwalifikacji wymaganych od pilotów prowadzących szkolenie w locie.

- b) wykazać się umiejętnościami i wiedzą wymaganą dla bezpiecznych operacji na odpowiednim typie statku powietrznego, mającymi związek z pełnieniem obowiązków pilota dowódcy lub drugiego pilota, odpowiednio; oraz
- c) wykazać się, na poziomie właściwym dla licencji pilota liniowego, takim zakresem wiedzy, jaki jest określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, na podstawie wymagań określonych w pkt 2.6.1.2.

Uwaga. – Patrz Podręcznik procedur w zakresie ustanowienia i zarządzania krajowym systemem licencjonowania personelu (Doc 9379 ICAO) w zakresie wytycznych o charakterze ogólnym dla wymiennych kwalifikacji załogi i wymiennego uznawania.

2.1.5.3 Uprawnienia na typ zgodnie z wymaganiami zawartymi w pkt 2.1.3.2 b) i c)

Kandydat powinien wykazać się umiejętnościami i wiedzą wymaganymi dla bezpiecznego wykonania lotu na odpowiednim typie statku powietrznego, mającymi związek z wymaganiami w zakresie licencjonowania i funkcjami pilotowania kandydata.

2.1.6 Zastosowanie szkoleniowych urządzeń symulacji lotu w celu zdobycia doświadczenia i wykazania umiejętności

Zastosowanie szkoleniowych urządzeń symulacji lotu w celu zdobycia doświadczenia lub wykonania jakiegokolwiek manewru wymaganego podczas wykazywania umiejętności, w celu wydania licencji lub uprawnienia, powinno być zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, która zapewni, że wykorzystywane szkoleniowe urządzenie symulacji lotu jest odpowiednie do wykonywanego zadania.

2.1.7 Warunki, w których wymagane jest uprawnienie do wykonywania lotu według wskazań przyrządów

Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota, nie powinno pozwalać jej posiadaczowi na działanie w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota w lotach IFR, chyba że posiadacz otrzymał odpowiednie upoważnienie od tego Umawiającego się Państwa. Właściwe upoważnienie powinno zawierać uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, właściwe dla danej kategorii statku powietrznego.

Uwaga. – Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów jest włączone w licencję pilota liniowego – kategoria samolot lub pionowzlot, oraz w licencję pilota w załodze wieloosobowej i pilota zawodowego – kategoria sterowiec. Przepisy zawarte w pkt 2.1.7 nie wykluczają wydania licencji, której integralną częścią byłoby uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

2.1.8 Warunki, w których wymagane jest upoważnienie do szkolenia

2.1.8.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota, nie powinno pozwalać jej posiadaczowi na wykonywanie szkolenia w locie wymaganego do wydania licencji pilota lub uprawnienia, chyba że otrzymał on właściwe upoważnienie od tego Umawiającego się Państwa. Właściwe upoważnienie powinno zawierać:

- a) uprawnienie instruktora szkolenia praktycznego w licencji jej posiadacza; lub
- b) upoważnienie do działania jako przedstawiciel zatwierdzonej organizacji upoważnionej przez Władzę uprawnioną do licencjonowania do wykonywania szkolenia w locie; lub
- c) szczególne upoważnienie nadane przez Umawiające się Państwo, które wydało licencję.

2.1.8.2 Umawiające się Państwo nie zezwoli osobie na prowadzenie szkolenia w celu wydania licencji lub uprawnienia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, chyba że taka osoba posiada lub posiadała odpowiednią licencję, przeszła odpowiednie szkolenie w locie, posiada doświadczenie lotnicze oraz otrzymała właściwe upoważnienie od tego Umawiającego się Państwa.

2.1.9 Zaliczanie czasu lotu

2.1.9.1 Uczeń-pilot lub posiadacz licencji pilota ma prawo do zaliczenia w całości czasu lotu samodzielnego, czasu szkolenia z instruktorem oraz czasu lotu jako pilot dowódca w celu uzyskania sumarycznego czasu lotu wymaganego dla wydania pierwszej licencji pilota lub wydania licencji pilota wyższego stopnia.

2.1.9.2 Posiadacz licencji pilota, wykonujący obowiązki drugiego pilota na stanowisku pilota na statku powietrznym certyfikowanym do wykonywania operacji z załogą jednoosobową, na którym zgodnie z wymaganiami Umawiającego się Państwa, można wykonywać operacje tylko z drugim pilotem, ma prawo do zaliczenia nie więcej niż 50 procent czasu lotu spędzonego w charakterze drugiego pilota do sumarycznego czasu lotu wymaganego dla licencji pilota wyższego stopnia. Umawiające się Państwo może zgodzić się na zaliczenie w całości czasu wymaganego lotu, jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w taki sposób, aby mógł być pilotowany przez drugiego pilota oraz w operacjach z załogą wieloosobową.

2.1.9.3 Posiadacz licencji pilota wykonujący obowiązki drugiego pilota na stanowisku pilota na statku powietrznym certyfikowanym do wykonywania operacji z drugim pilotem, ma prawo do zaliczenia w całości czasu wymaganego lotu dla wydania licencji pilota wyższego stopnia.

2.1.9.4 Posiadacz licencji pilota działający jako pilot dowódca pod nadzorem, ma prawo do zaliczenia tego czasu lotu w całości do sumarycznego czasu lotu wymaganego dla licencji pilota wyższego stopnia.

2.1.10 Ograniczenie uprawnień pilotów, którzy osiągnęli wiek 60 lat

i ograniczenie uprawnień pilotów, którzy osiągnęli wiek 65 lat

2.1.10.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencje pilotów, nie powinno pozwalać ich posiadaczom na wykonywanie czynności pilota dowódcy statku powietrznego, zaangażowanego w operacje zarobkowego transportu lotniczego, jeżeli posiadacze licencji osiągnęli wiek 60 lat, lub, w przypadku wykonywania operacji przez więcej niż jednego pilota, który osiągnął wiek 65 lat.

Uwaga. – Należy zwrócić uwagę na pkt 1.2.5.2.3 dotyczący okresu ważności oceny lekarskiej pilotów, którzy osiągnęli wiek 60 lat, a wykonujących operacje w międzynarodowym transporcie zarobkowym.

2.2 Uczeń-pilot

2.2.1 Uczeń-pilot powinien spełniać wymagania określone przez Umawiające się Państwo. Określając takie wymagania Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby nadane uprawnienia uniemożliwiały powstanie sytuacji, w których uczeń-pilot stanowi zagrożenie dla żeglugi powietrznej.

2.2.2 Uczeń-pilot nie będzie wykonywać samodzielnych lotów, chyba że pod nadzorem, lub z upoważnienia instruktora szkolenia praktycznego.

2.2.2.1 Uczeń-pilot nie będzie wykonywać samodzielnych lotów na statku powietrznym w ruchu międzynarodowym, chyba że w ramach specjalnych lub ogólnych uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi Umawiającymi się Państwami.

2.2.3 Ogólna sprawność fizyczna i psychiczna

Umawiające się Państwo nie powinno pozwalać uczniowi-pilotowi na wykonywanie samodzielnych lotów, chyba że uczeń-pilot posiada aktualną ocenę lekarską klasy 2.

2.3 Licencja pilota turystycznego

2.3.1 Ogólne wymagania do wydania licencji dla odpowiedniej

kategorii samolotu, sterowca, śmigłowca i pionowzłotu

2.3.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 17 lat.

2.3.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota turystycznego i odpowiedni do kategorii statku powietrznego, o której wpis ubiega się do licencji, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania dotyczące posiadacza licencji pilota turystycznego; przepisy ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o samolotach, sterowcach, śmigłowcach i pionowzłotach

- b) zasady działania zespołów napędowych, systemów i przyrządów;
- c) ograniczenia operacyjne dla odpowiednich kategorii statków powietrznych i zespołów napędowych; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkowania lub innego odpowiedniego dokumentu;
- d) w przypadku śmigłowców i pionowzłotów, i tam, gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;
- e) dla sterowców, cechy fizyczne i praktyczna znajomość zastosowania gazów;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- f) wpływ obciążeń i rozkładu masy na właściwości lotu; obliczanie masy i wyważenia;
- g) praktyczne wykorzystanie danych o osiąгах do startu, lądowania i innych dostępnych danych;
- h) planowanie przed lotem i w locie trasowym, odpowiednio do lotów turystycznych według przepisów VFR; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury meldowania pozycji; procedury nastawiania wysokościomierza; operacje w obszarach o dużym nasileniu ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- i) możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- j) stosowanie podstawowej meteorologii lotniczej; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej; pomiar wysokości; niebezpieczne warunki pogodowe;

Nawigacja

- k) praktyczne aspekty nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych; wykorzystanie map lotniczych;

Procedury operacyjne

- l) stosowanie w osiągnięciach operacyjnych zasad zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- m) procedury nastawiania wysokościomierza;
- n) stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów i skrótów lotniczych;
- o) odpowiednie procedury zapobiegawcze i procedury awaryjne, obejmujące działania jakie należy podjąć w celu uniknięcia niebezpieczeństw pogodowych, turbulencji w śladzie aerodynamicznym i innych zagrożeń operacyjnych;
- p) w przypadku śmigłowców, i jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, lądowanie z mocą; wpływ od ziemi; przeciągnięcie; dynamiczne zerowanie i inne niebezpieczeństwa operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;

Zasady lotu

- q) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- r) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia stosowana do lotów VFR; działanie jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.3.1.3 Umiejętności

Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykazać znajomość procedur i manewrów opisanych w pkt 2.3.3.2 lub 2.3.4.2.1 lub 2.3.5.2 lub 2.3.6.2 w stopniu odpowiadającym przyznanym uprawnieniom posiadaczowi licencji pilota turystycznego, oraz:

- a) rozpoznać oraz zarządzać zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) pilotować statek powietrzny w ramach jego ograniczeń;
- c) wykonać wszystkie manewry płynnie i dokładnie;
- d) posiadać właściwą ocenę sytuacji i wykorzystywać zespół umiejętności lotniczych;
- e) stosować wiedzę lotniczą; oraz
- f) zachowywać kontrolę nad statkiem powietrznym przez cały czas w taki sposób, aby zapewnić pozytywny rezultat zastosowanej procedury lub manewru.

2.3.1.4 *Sprawność fizyczna i psychiczna*

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 2.

Uwaga. – Należy zwrócić uwagę na pkt 2.7.1.3 dotyczący wymagań w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej dla posiadaczy licencji turystycznych, a ubiegających się o uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

2.3.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.3.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1 przywilejem posiadacza licencji turystycznej będzie prawo do wykonywania, ale nie za wynagrodzeniem, czynności pilota-dowódcy lub drugiego pilota statku powietrznego na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

2.3.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji odbędzie szkolenie z instruktorem w lotach nocnych, łącznie ze startem, lądowaniem i nawigacją, na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

2.3.3 Szczególne wymagania do wydania uprawnień na kategorię samolotu

2.3.3.1 *Doświadczenie*

2.3.3.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 40 godzin lotu, lub 35 godzin jeżeli nalot został uzyskany podczas zatwierdzonego szkolenia, jako pilot samolotów, odpowiednich dla wnioskowanego uprawnienia na klasę. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 40-godzinnego lub 35-godzinnego czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ogranicza się do 5 godzin maksimum.

2.3.3.1.1.1 Jeżeli kandydat posiada czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, określić zakres w jakim wymagania dotyczące czasu lotu, o których mowa w pkt 2.3.3.1.1, może być zmniejszony.

2.3.3.1.2 Kandydat musi wykonać co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego odpowiedniego dla wnioskowanego uprawnienia na klasę, pod nadzorem upoważnionego instruktora szkolenia praktycznego, w tym 5 godzin czasu samodzielnego lotu nawigacyjnego, z co najmniej jednym przelotem o całkowitej długości nie mniejszej niż 270 km (150 NM), podczas którego należy wykonać dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem się, na dwóch różnych lotniskach.

2.3.3.2 *Szkolenie w locie*

Kandydat powinien odbyć szkolenie na samolotach, odpowiednich dla wnioskowanego uprawnienia na klasę, z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie spełnienia wymagań dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem samolotu i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie samolotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) lot przy krytycznie małych prędkościach; rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy i z pełnego przeciągnięcia;
- f) lot przy krytycznie dużych prędkościach; rozpoznawanie i wyprowadzanie ze stromej spirali;
- g) starty i lądowania normalne oraz przy wietrze bocznym;
- h) starty przy osiągnięciach maksymalnych (krótkie lądowisko i zachowanie wysokości nad przeszkodami); lądowania w ograniczonym terenie;
- i) lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętów w poziomie o 180 stopni;
- j) przeloty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i gdzie to jest możliwe, w oparciu o pomoce radionawigacyjne;
- k) operacje awaryjne, włącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia samolotu;
- l) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego; oraz
- m) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.3.3.2. i), oraz szkolenia z instruktorem w lotach nocnych, o których mowa w pkt 2.3.2.2, nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania samolotów zgodnie z przepisami IFR.

2.3.4 Szczególne wymagania do wydania uprawnień na kategorię śmigłowca

2.3.4.1 Doświadczenie

2.3.4.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 40 godzin lotu, lub 35 godzin jeżeli nalot został uzyskany podczas zatwierdzonego szkolenia jako pilot śmigłowców. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 40-godzinnego lub 35-godzinnego czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ogranicza się do 5 godzin maksimum.

2.3.4.1.1.1 Jeżeli kandydat posiada czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, określić zakres w jakim wymagania czasu lotu, o których mowa w pkt 2.3.4.1.1, może być zmniejszony.

2.3.4.1.2 Kandydat musi wykonać co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego na śmigłowcu pod nadzorem upoważnionego instruktora szkolenia praktycznego, w tym 5 godzin samodzielnego lotu nawigacyjnego, z co najmniej jednym przelotem o całkowitej długości nie mniejszej niż 180 km (100 NM) na

kursie, w którym powinno się wykonać lądowania na dwóch różnych lotniskach.

2.3.4.2 Szkolenie w locie

2.3.4.2.1 Kandydat powinien odbyć przynajmniej 20-godzinne szkolenie na śmigłowcach z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie spełnienia wymagań dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem śmigłowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie śmigłowca na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;
- f) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty i lądowania – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;
- g) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje na terenach ograniczonych; szybkie zatrzymanie;
- h) lot nawigacyjny na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia, nawigacja obliczeniowa, oraz, gdzie jest to możliwe, w oparciu o pomoce radionawigacyjne łącznie z przynajmniej jednogodzinnym lotem;
- i) operacje awaryjne, łącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia śmigłowca; opadanie w autorotacji;
- j) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;
- k) frazeologia i procedury łączności.

2.3.4.2.1.1 **Zalecenie.** – Kandydat powinien odbyć szkolenie w lotach według wskazań przyrządów z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne w wykonywaniu lotów wyłącznie według wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętu poziomego 180° na odpowiednio wyposażonym śmigłowcu.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.3.4.2.1 1, oraz szkolenia z instruktorem w lotach nocnych, o których mowa w pkt 2.3.2.2, nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania śmigłowców w operacjach według wskazań przyrządów.

2.3.5 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię pionowzlotów

2.3.5.1 Doświadczenie

2.3.5.1.1 **Zalecenie.** – Kandydat musi wykonać co najmniej 40 godzin lotu jako pilot pionowzlotu.

Władza uprawniona do licencjonowania określi jaka część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, może być do zaakceptowania w poczet całkowitego 40-godzinnego czasu lotu.

2.3.5.1.2 Zalecenie. – Jeżeli kandydat posiada nalot jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, określić zakres w jakim wymagania czasu lotu, o których mowa w pkt 2.3.5.1.1, może być zmniejszony.

2.3.5.1.3 Zalecenie. – Kandydat musi wykonać co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego na pionowzlocie pod nadzorem upoważnionego instruktora szkolenia praktycznego, w tym 5 godzin samodzielnego lotu nawigacyjnego, z co najmniej jednym przelotem o całkowitej długości nie mniejszej niż 270 km (150 NM), podczas którego należy wykonać dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem się na dwóch różnych lotniskach.

2.3.5.2 Szkolenie w locie

Zalecenie. – Kandydat powinien odbyć przynajmniej 20-godzinne szkolenie na pionowzlotach z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie spełnienia wymagań dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe, łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem pionowzlotu i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie pionowzlotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty z kołysaniem poprzecznym i wzlot; zawis i podejście z kołysaniem poprzecznym i lądowania – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;
- f) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje w terenach ograniczonych; szybkie zatrzymanie;
- g) lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętów w poziomie o 180 stopni;
- h) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;
- i) lot nawigacyjny na podstawie widocznych punktów odniesienia, nawigacja obliczeniowa, oraz, gdzie jest to możliwe, przy użyciu pomocy radionawigacyjnych, włącznie z przynajmniej jednogodzinnym lotem;
- j) operacje awaryjne, włącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia pionowzlotu; ujęcie mocy i przejście do autorotacji i podejście w autorotacji, jeżeli ma zastosowanie; awaria przekładni i wału napędowego, jeżeli ma zastosowanie;
- k) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;

l) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.3.5.2. g), oraz w lotach nocnych z instruktorem, o których mowa w pkt 2.3.2.2, nie upoważnia posiadacza licencji turystycznej do pilotowania pionowzlotów w lotach IFR.

2.3.6 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię sterowców

2.3.6.1 *Doświadczenie*

Kandydat musi wykonać co najmniej 25 godzin lotu jako pilot sterowca, w tym:

- a) trzygodzinny nawigacyjny lot szkolny na sterowcu, z lotem nawigacyjnym o łącznej długości nie mniejszej niż 45 km (25NM);
- b) 5 startów oraz 5 lądowań z pełnym zatrzymaniem na lotnisku; każde lądowanie z lotem po kręgu nadlotniskowym;
- c) 3 godziny lotu według wskazań przyrządów; oraz
- d) 5 godzin jako pilot wykonujący czynności pilota dowódcy pod nadzorem pilota dowódcy.

2.3.6.2 *Szkolenie w locie*

Kandydat powinien odbyć szkolenie na sterowcach z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat przeszedł szkolenie, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem i obsługą techniczną sterowca;
- c) manewrowanie według punktów odniesienia na ziemi;
- d) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- e) techniki i procedury dla startu, włącznie z odpowiednimi ograniczeniami, procedury awaryjne i stosowane sygnały;
- f) pilotowanie sterowca według zewnętrznych punktów odniesienia;
- g) starty, lądowania i odejścia na drugi krąg;
- h) starty przy maksymalnych osiągnięciach (przewyższenie nad przeszkodami);
- i) lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, łącznie z wykonaniem zakrętów w poziomie o 180 stopni;
- j) przeloty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i pomoce radionawigacyjne;
- k) operacje awaryjne (stwierdzanie wycieków), włącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia sterowca; oraz

- l) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.3.6.2. i), oraz szkolenia w lotach nocnych z instruktorem, o których mowa w pkt 2.3.2.2, nie upoważniają posiadacza licencji turystycznej do pilotowania sterowców zgodnie z przepisami IFR.

2.4 Licencja pilota zawodowego

2.4.1 Wymagania dotyczące wydania odpowiedniej licencji dla kategorii samolotu, sterowca, śmigłowca i pionowzlotu

2.4.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

2.4.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota zawodowego i odpowiedniej kategorii statku powietrznego, o której wpis ubiega się do licencji, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota zawodowego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o samolotach, sterowcach, śmigłowcach i pionowzlotach

- b) zasady działania zespołów napędowych oraz systemów i przyrządów;
- c) operacyjne ograniczenia dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego i zespołów napędowych; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkownika w locie lub innego odpowiedniego dokumentu;
- d) wykorzystanie i sprawdzanie zdolności do użytku wyposażenia i systemów odpowiednich statków powietrznych;
- e) procedury obsługi technicznej płatowca, systemy i zespoły napędowe odpowiednich statków powietrznych;
- f) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, i tam, gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;
- g) dla sterowców, cechy fizyczne i praktyczna znajomość zastosowania gazów;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- h) wpływ obciążenia i rozkładu masy na sterowność statku powietrznego, charakterystyki lotu i osiągi; obliczanie masy i wyważenia;
- i) wykorzystanie i praktyczne zastosowanie danych o osiąгах przy starcie, lądowaniu i innych działaniach;
- j) planowanie przedlotowe oraz planowanie lotu trasowego odpowiednio do zarobkowych operacji zgodnie z przepisami VFR; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza;
- k) w przypadku sterowców, śmigłowców i pionowzlotów, skutki zewnętrznych obciążeń na możliwości

sterowania;

Możliwości człowieka

- l) możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- m) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej przed lotem i podczas lotu; pomiar wysokości;
- n) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru pod względem czynników mających wpływ na lotnictwo; ruch układów ciśnień, struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, lotu na trasie i lądowanie;
- o) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przebijania się przez strefy frontów; unikanie niebezpiecznych warunków pogodowych;

Nawigacja

- p) nawigacja lotnicza obejmuje wykorzystywanie map lotniczych, przyrządów i pomocy nawigacyjnych; zrozumienie zasad i właściwości odpowiednich systemów nawigacyjnych; posługiwanie się wyposażeniem pokładowym;
- q) w przypadku sterowców:
 - i) stosowanie, ograniczenia i obsługa oprzyrządowania i awioniki koniecznej do pilotowania i nawigacji;
 - ii) wykorzystanie, dokładność i wiarygodność systemów nawigacyjnych w fazach startu, przelotu, podejścia i lądowania, identyfikacja pomocy radionawigacyjnych;
 - iii) zasady i cechy kompletnych systemów nawigacyjnych oraz zasady posługiwania się zewnętrznymi punktami odniesienia, funkcjonowanie wyposażenia pokładowego;

Procedury operacyjne

- r) zastosowanie zarządzania zagrożeniami i błędami w osiągnięciach operacyjnych;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- s) stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów i skrótów lotniczych;
- t) procedury nastawiania wysokościomierza;
- u) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne;
- v) procedury operacyjne do przewozu ładunku; potencjalne zagrożenia związane z towarami niebezpiecznymi;

- w) wymagania i praktyki dotyczące informowania pasażerów o zasadach bezpieczeństwa, łącznie z zapewnieniem obserwacji przy wchodzeniu i wychodzeniu pasażerów z samolotu;
- x) w przypadku śmigłowców, i jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, siadanie z mocą; wpływ od ziemi; przeciągnięcie odwracającego się śmigła; dynamiczny przewrót i inne ryzyka operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;

Zasady lotu

- y) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- z) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia jaka została zastosowana do lotów VFR; działanie jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.4.1.3 Umiejętności

Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota-dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykazać znajomość procedur i manewrów, o których mowa w pkt 2.4.3.2.1 lub 2.4.4.2 lub 2.4.5.2 lub 2.4.6.2, w stopniu odpowiadającym przyznanym uprawnieniom posiadaczowi licencji pilota turystycznego, oraz:

- a) rozpoznawać oraz zarządzać zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) pilotować statek powietrzny w ramach jego ograniczeń;
- c) płynnie i dokładnie wykonać wszystkie manewry;
- d) posiadać właściwą ocenę sytuacji i wykorzystywać zespół umiejętności lotniczych;
- e) stosować wiedzę lotniczą; oraz
- f) zachowywać kontrolę nad statkiem powietrznym przez cały czas w taki sposób, aby zapewnić pozytywny rezultat zastosowanej procedury lub manewru.

2.4.1.4 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 1.

2.4.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.4.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1, przywilejem posiadacza licencji pilota zawodowego będzie:

- a) prawo do korzystania z przywilejów posiadacza licencji turystycznej na statku powietrznym odpowiedniej kategorii;
- b) prawo wykonywania czynności pilota dowódcy na statku powietrznym odpowiedniej kategorii wykonującym operacje inne niż zarobkowy transport lotniczy;
- c) prawo wykonywania czynności pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym na statku powietrznym odpowiedniej kategorii certyfikowanego do operacji z załogą jednoosobową;

- d) prawo wykonywania czynności drugiego pilota na statku powietrznym odpowiedniej kategorii, który musi być pilotowany przez załogę dwuosobową; oraz
- e) dla kategorii sterowców, pilotować sterowiec zgodnie z przepisami IFR.

2.4.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji odbywa szkolenie z instruktorem na statku powietrznym odpowiedniej kategorii w lotach nocnych, włącznie ze startem, lądowaniem i nawigacją.

Uwaga. – W przypadku posiadaczy licencji po osiągnięciu wieku 60 lub 65 lat, pewne przywileje są ograniczone przepisami, o których mowa w pkt 2.1.10.

2.4.3 Szczególne wymagania do wydania uprawnień na kategorię samolotu

2.4.3.1 Doświadczenie

2.4.3.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 200 godzin lotu jako pilot samolotu albo 150 godzin lotu jeżeli odbył zatwierdzone szkolenie. Władza uprawniona do wydania licencji określi czy doświadczenie zdobyte w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu może być zaakceptowana w poczet całkowitego 200-godzinnego lub 150-godzinnego czasu lotu, w zależności od przypadku. Zaliczenie takiego doświadczenia ogranicza się do 20 godzin maksimum.

2.4.3.1.1.1 Kandydat powinien wykonać na samolocie co najmniej:

- a) 100 godzin lotu jako pilot dowódca lub w przypadku zatwierdzonego szkolenia, 70 godzin jako pilot dowódca;
- b) 20 godzin lotu nawigacyjnego jako pilot dowódca, łącznie z lotem nawigacyjnym o całkowitej długości co najmniej 540 km (300 NM), w trakcie którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem się na dwóch różnych lotniskach;
- c) 10 godzin lotu szkoleniowego według wskazań przyrządów, z czego nie więcej, niż 5 godzin może być czasem ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
- d) 5 godzin lotu nocnego obejmującego 5 startów i 5 lądowań w charakterze dowódcy, jeżeli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystane w nocy.

2.4.3.1.2 Jeżeli kandydat posiada czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, określi zakres w jakim wymagania dotyczące czasu lotu, o których mowa w pkt 2.4.3.1.1, może być zmniejszony.

2.4.3.2 Szkolenie w locie

2.4.3.2.1 Kandydat powinien odbyć szkolenie na samolotach z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego, odpowiednio do uprawnienia na klasę i/lub typ, o które się ubiega. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota zawodowego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem sterowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;

- d) pilotowanie samolotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) lot przy krytycznie małych prędkościach; unikanie spirali, rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy i z pełnego przeciągnięcia;
- f) lot z niesymetryczną mocą na uprawnienie na klasę lub typ na samoloty wielosilnikowe;
- g) lot przy krytycznie dużych prędkościach; rozpoznawanie i wyprowadzanie ze stromej spirali;
- h) starty i lądowania normalne oraz przy wietrze bocznym;
- i) starty przy osiągnięciach maksymalnych (krótkie lądowisko i przewyższenie nad przeszkodami); lądowania w ograniczonym terenie;
- j) podstawowe manewry i powrót z nietypowych wysokości wyłącznie przy użyciu podstawowych przyrządów pokładowych;
- k) loty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i urządzenia radionawigacyjne; procedury skierowania do lądowania na innym lotnisku;
- l) procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych oraz manewry z uwzględnieniem symulowanego nieprawidłowego działania wyposażenia samolotu;
- m) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi lub w ich rejonie, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego; oraz
- n) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.4.3.1.1.1 c) i 2.4.3.2.1 j), oraz doświadczenie w lotach nocnych i szkolenie z instruktorem, o których mowa w pkt 2.4.3.1.1.1 d) i 2.4.2.2, nie dają posiadaczowi licencji pilota zawodowego - samolot, prawa do pilotowania samolotów w operacjach IFR.

2.4.3.2.2 Zalecenie. – Kandydat powinien odbyć szkolenie w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych, podczas lotu, które zostało zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

Uwaga 1. – Procedury do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych (Doc 10011 ICAO).

2.4.4 Szczególne wymagania do wydania uprawnienia na kategorię śmigłowca

2.4.4.1 Doświadczenie

2.4.4.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 150 godzin lotu jako pilot śmigłowca, albo 100 godzin lotu jeżeli odbył zatwierdzone szkolenie. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, może być zaakceptowana w poczet całkowitego 150-godzinnego lub 100-godzinnego czasu lotu, w zależności od przypadku. Zaliczenie takiego doświadczenia ogranicza się do 10 godzin maksimum.

2.4.4.1.1.1 Kandydat powinien wykonać na śmigłowcu co najmniej:

- a) 350 godzin lotu jako pilot;

- b) 10 godzin lotu nawigacyjnego jako pilot dowódca, łącznie z lotem nawigacyjnym, podczas którego należy wykonać lądowania w dwóch różnych miejscach;
- c) 10 godzin lotu szkolnego według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin może być czasem ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
- d) 5 godzin lotu nocnego, w tym 5 startów i 5 lądowań w charakterze dowódcy, jeżeli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystane w nocy.

2.4.4.1.2 Jeżeli kandydat posiada czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, określi zakres w jakim wymagania dotyczące czasu lotu, o których mowa w pkt 2.4.4.1.1, może być zmniejszony.

2.4.4.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien odbyć szkolenie na śmigłowcach z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota zawodowego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem śmigłowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie śmigłowca na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;
- f) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty i lądowania – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;
- g) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje w terenach ograniczonych; szybkie zatrzymania;
- h) lot wiszący z wyjściem z wpływów od ziemi; operacje z obciążeniami zewnętrznymi, jeżeli ma to zastosowanie; loty na dużych wysokościach;
- i) podstawowe manewry lotnicze i powrót z nietypowych wysokości przy wyłącznym użyciu podstawowych instrumentów pokładowych;
- j) lot nawigacyjny na podstawie widocznych punktów odniesienia, nawigacja obliczeniowa, pomocy radionawigacyjne, procedury zmiany kierunku;
- k) operacje awaryjne, włącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia śmigłowca; podejście i lądowanie w autorotacji;
- l) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;
- m) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.4.4.1.1.1 c) i 2.4.4.2 i), oraz szkolenia w lotach nocnych i szkolenie z instruktorem, o których mowa w pkt 2.4.4.1.1.1 d) i 2.4.2.2, nie upoważniają posiadacza licencji zawodowej do pilotowania śmigłowców zgodnie z przepisami IFR.

2.4.5 Szczegółne wymagania do wydania uprawnień na kategorię pionowzlotów

2.4.5.1 Doświadczenie

2.4.5.1.1 Zalecenie. – Kandydat musi wykonać co najmniej 200 godzin lotu jako pilot pionowzlotu, albo 150 godzin lotu jeżeli odbył zatwierdzone szkolenie. Władza uprawniona do licencjonowania określi, jaka część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu może być zaakceptowana w poczet całkowitego 200- lub 150-godzinnego czasu lotu, w zależności od przypadku.

2.4.5.1.2 Zalecenie. – Kandydat powinien wykonać na pionowzlocie co najmniej:

- a) 50 godzin lotu jako pilot dowódca;
- b) 10 godzin lotu nawigacyjnego jako pilot dowódca, łącznie z lotem nawigacyjnym o całkowitej długości nie mniejszej niż 540 km (300 NM), w trakcie którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem się na dwóch różnych lotniskach;
- c) 10 godzin lotu szkolnego według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin może być czasem ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
- d) 5 godzin lotu nocnego w charakterze dowódcy, obejmującego 5 startów i 5 lądowań, jeżeli uprawnienia licencyjne mają być wykorzystane w nocy.

2.4.5.1.3 Zalecenie. – Jeżeli kandydat posiada nalot jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, określić zakres w jakim wymagania dotyczące czasu lotu, o których mowa w pkt 2.4.5.1.1, może być zmniejszony.

2.4.5.2 Szkolenie w locie

Zalecenie. – Kandydat powinien odbyć szkolenie na pionowzlocie z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, czy kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota turystycznego, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem pionowzlotu i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) pilotowanie pionowzlotu na podstawie zewnętrznych obiektów odniesienia;
- e) wyprowadzenie po wyrównaniu przy użyciu mocy; techniki powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego zakresu obrotów silnika;
- f) manewrowanie na ziemi i próby silnika; zawis; starty z kołysaniem poprzecznym i wzlot; zawis i podejścia z kołysaniem poprzecznym i lądowanie – normalne, z wiatrem i z terenu pochyłego;

- g) starty i lądowania z minimalną konieczną mocą; techniki startu i lądowania przy maksymalnych osiągnięciach; operacje w terenach ograniczonych; szybkie zatrzymanie;
- h) lot wiszący z wyjściem z wpływu od ziemi; operacje z obciążeniami zewnętrznymi, jeżeli ma to zastosowanie; loty na dużych wysokościach;
- i) podstawowe manewry lotnicze i powrót z nietypowych wysokości, przy wyłącznym użyciu podstawowych instrumentów pokładowych;
- j) lot nawigacyjny w oparciu o widoczne punkty odniesienia, nawigacja obliczeniowa i pomoce radionawigacyjne, procedury zmiany kierunku;
- k) operacje awaryjne, włącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia pionowzlotu; ujęcie mocy i przejście do autorotacji i podejście w autorotacji, jeżeli ma zastosowanie; awaria przekładni i wału napędowego, jeżeli ma zastosowanie;
- l) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego;
- m) frazeologia i procedury łączności.

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów, o którym mowa w pkt 2.4.5.1.2 c) i 2.4.5.2 i), oraz doświadczenie w lotach nocnych i szkolenie z instruktorem, o których mowa w pkt 2.4.5.1.2 d) i 2.4.2.2, nie upoważniają posiadacza licencji zawodowej do pilotowania pionowzlotów zgodnie z przepisami IFR.

2.4.6 Szczególne wymagania do wydania uprawnień na kategorię sterowców

2.4.6.1 Doświadczenie

2.4.6.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 200 godzin lotu jako pilot.

2.4.6.1.1.1 Kandydat musi przynajmniej wykonać:

- a) 50 godzin lotu jako pilot sterowca;
- b) 30 godzin lotu jako pilot dowódca lub pod nadzorem pilota dowódcy na sterowcu, w tym nie mniej niż:
 - 10 godzin lotu nawigacyjnego, oraz
 - 10 godzin lotu w nocy;
- c) 40 godzin lotu według wskazań przyrządów, z czego 20 godzin w locie i 10 godzin w locie na sterowcach; oraz
- d) 20 godzin szkolenia w locie na sterowcach na obszarach dla operacji podanych w 2.4.6.2.

2.4.6.2 Szkolenie w locie

Kandydat powinien odbyć szkolenie na sterowcach z upoważnionym instruktorem szkolenia praktycznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym dla pilota zawodowego w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) rozpoznawanie oraz zarządzanie zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) czynności przedlotowe łącznie z określeniem masy wyważenia, przeglądem sterowca i obsługą techniczną;
- c) czynności na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym, środki zapobiegawcze i procedury unikania kolizji;
- d) techniki i procedury dla startu, włącznie z odpowiednimi ograniczeniami, procedury awaryjne i stosowane sygnały;
- e) pilotowanie sterowca według zewnętrznych punktów odniesienia;
- f) wykrywanie wycieków;
- g) normalne starty i lądowania;
- h) starty przy osiągnięciach maksymalnych (krótkie lądowisko i przewyższenie nad przeszkodami); lądowania w ograniczonym terenie;
- i) pilotowanie zgodnie z przepisami IFR;
- j) loty nawigacyjne w oparciu o zewnętrzne obiekty odniesienia, nawigację zliczeniową i pomoce radionawigacyjne;
- k) operacje awaryjne, włącznie z symulowanym nieprawidłowym działaniem wyposażenia sterowca; oraz
- l) loty do/z lotnisk kontrolowanych oraz przeloty nad lotniskami kontrolowanymi, zastosowanie się do procedur służb ruchu lotniczego; oraz
- m) frazeologia i procedury łączności.

2.5 Licencja pilota w załodze wieloosobowej (MPL) dla odpowiedniej kategorii samolotu

Uwaga. – Posiadacz licencji pilota w załodze wieloosobowej jest upoważniony zgodnie z pkt 2.5.2.1 do wykonywania czynności drugiego pilota samolotu, do obsługi którego wymagany jest drugi pilot. Taki posiadacz będzie uprawniony do uzyskania licencji pilota liniowego odpowiedniej dla kategorii samolotu, po spełnieniu wymagań dla tej licencji, z ograniczeniem do operacji w załodze wieloosobowej, chyba że wymagania punktów 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 i 2.5.2.3, odpowiednio, są spełnione (patrz pkt 2.6.2.2).

2.5.1 Ogólne wymagania do wydania licencji

2.5.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

2.5.1.2 Kompetencje

Kandydat w sposób zadowalający demonstruje kompetencje, określone w przyjętym modelu kompetencji, do wykonywania zadań drugiego pilota samolotu z napędem turbinowym, certyfikowanego do operacji z minimalną załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów. Przyjęty model kompetencji musi zostać zatwierdzony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, wykorzystując jako podstawę schemat kompetencyjny pilota samolotowego ICAO zawarty w *Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie* (PANS-TRG, Doc 9868).

Uwaga 1. – Wiedza, umiejętności i postawy leżą u podstaw kompetencji opisanych w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868). Wiedza i umiejętności opisane w pkt 2.5.1.2.1 i 2.5.1.2.2 określają minimalne wymagania dotyczące wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej.

Uwaga 2. – Kompetencje określone w zatwierdzonym przyjętym modelu kompetencji zapewniają indywidualne i zespołowe środki zaradcze do stosowania w zarządzaniu zagrożeniami i błędami. Wytyczne dotyczące zarządzania zagrożeniami i błędami znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868).

2.5.1.2.1 Wiedza

2.5.1.2.1.1 Kandydat będzie spełniał co najmniej wymagania, o których mowa w pkt 2.6.1.2, dla licencji pilota liniowego dla odpowiedniej kategorii samolotu w ramach zatwierdzonego kursu szkoleniowego, a także dodatkowe wymagania stanowiące podstawę zatwierdzonego przyjętego modelu kompetencji.

2.5.1.2.1.2 Szkolenie w zakresie podstawowych wymagań dotyczących wiedzy będzie w pełni zintegrowane ze szkoleniem w zakresie podstawowych wymagań dotyczących umiejętności.

2.5.1.2.2 Umiejętności

Kandydat musi zademonstrować podstawowe umiejętności wymagane dla kompetencji określonych w zatwierdzonym przyjętym modelu kompetencji jako pilot lecący i pilot monitorujący, na poziomie wymaganych dla wykonywania czynności drugiego pilota na samolotach z silnikami turbinowymi, certyfikowanymi do wykonywania operacji z załogą przynajmniej dwuosobową zgodnie z przepisami VFR i IFR.

2.5.1.2.3 **Zalecenie.** – *Standardy kompetencji, które mają zostać osiągnięte, oraz związane z nimi kryteria umiejętności kandydata na pilota w załodze wieloosobowej powinny być publicznie dostępne.*

2.5.1.3 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 1.

2.5.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.5.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1, posiadacz licencji pilota w załodze wieloosobowej będzie miał:

- a) prawo do korzystania z przywilejów posiadacza licencji turystycznej w samolocie, w ramach odpowiedniej kategorii samolotu, pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 2.3.3;
- b) prawo do korzystania z uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów w załodze wieloosobowej;
- c) prawo wykonywania czynności drugiego pilota w samolocie, który musi być pilotowany z drugim pilotem.

2.5.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów wykonywania lotów według wskazań przyrządów w operacjach z załogą jednoosobową na samolotach, posiadacz licencji musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota dowódcy w operacjach z załogą jednoosobową, w lotach wyłącznie według wskazań przyrządów i spełnić wymagania, o których mowa w pkt 2.7.1.2, odpowiednie dla kategorii samolotu.

2.5.2.3 Przed korzystaniem z przywilejów posiadacza licencji pilota zawodowego w operacjach z załogą jednoosobową, posiadacz licencji musi:

- a) posiadać 70-godzinny nalot na samolocie jako pilot dowódca lub minimum 10-godzinny nalot jako pilot dowódca, a pozostały wymagany czas jako pilot dowódca pod nadzorem;
- b) wykonać 20-godzinny lot nawigacyjny jako pilot dowódca, lub składający się z minimum 10 godzin jako pilot dowódca i 10 godzin jako pilot dowódca pod nadzorem, włącznie z lotem nawigacyjnym, o całkowitej długości nie mniejszej niż 540 km (300 NM), podczas, którego należy wykonać dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem się, na dwóch różnych lotniskach; oraz
- c) spełnić wymagania dla licencji pilota zawodowego, o których mowa w pkt 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1 (z wyłączeniem 2.4.3.1.1.1 a)) i 2.4.3.2, odpowiednio dla kategorii samolotu.

Uwaga 1. – Jeżeli Umawiające się Państwo przyznaje uprawnienia do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej posiadaczowi licencji pilota w załodze wieloosobowej, dla ich udokumentowania może te uprawnienia wpisać do licencji pilota załogi wieloosobowej lub wyda licencję pilota zawodowego dla kategorii samolotu.

Uwaga 2. – Pewne przywileje posiadacza licencji zostają ograniczone zgodnie z wymaganiami, o których mowa w pkt 2.1.10, po osiągnięciu wieku 65 lat.

2.5.3 Doświadczenie

2.5.3.1 Kandydat w trakcie zatwierdzonego kursu szkoleniowego musi uzyskać przynajmniej 240 godzin nalotu obejmującego lot rzeczywisty i symulowany w roli pilota lecącego i pilota monitorującego.

2.5.3.2 Praktyczne doświadczenie lotnicze będzie przynajmniej uwzględniać wymagania, o których mowa w pkt 2.3.3.1, szkolenie w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych, loty nocne i loty wyłącznie według wskazań przyrządów.

Uwaga 1. – Procedury do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych (Doc 10011 ICAO).

2.5.3.3 Poza spełnieniem wymagań, o których mowa w pkt 2.5.3.2, kandydat musi zdobyć na samolocie z silnikami turbinowymi certyfikowanymi do wykonywania operacji z załogą składającą się z minimum dwóch pilotów, lub na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, zatwierdzonym dla tego celu przez Władzę uprawnioną do licencjonowania zgodnie z Dodatkiem 3, punkt 3, doświadczenie konieczne dla uzyskania końcowego standardu kompetencji określonego w zatwierdzonym przyjętym modelu kompetencji.

2.5.4 Szkolenie w locie

2.5.4.1 Kandydat musi ukończyć zatwierdzone szkolenie w ramach wymagań dotyczących doświadczenia, o których mowa w pkt 2.5.3.

2.5.4.2 Kandydat odbędzie szkolenie z instruktorem w celu uzyskania końcowego standardu kompetencji w zakresie wszystkich kompetencji określonych w zatwierdzonym przyjętym modelu kompetencji do wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej.

Uwaga. – Kompetencje określone w zatwierdzonym przyjętym modelu kompetencji zapewniają indywidualne i zespołowe środki zaradcze w zastosowaniu zarządzania zagrożeniami i błędami. Wytyczne dotyczące zarządzania zagrożeniami i błędami znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868).

2.6 Licencja pilota liniowego

2.6.1 Wymagania dotyczące wydania odpowiedniej licencji dla kategorii samolotu, śmigłowca lub pionowzlotu

2.6.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

2.6.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy, odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota liniowego i odpowiednich dla kategorii statku powietrznego, który ma być włączony do licencji przynajmniej w zakresie poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota turystycznego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o samolotach, śmigłowcach i pionowzlotach

- b) podstawowe właściwości i ograniczenia systemu elektrycznego, hydraulicznego, ciśnieniowego i innych na statku powietrznym; układ sterowania włącznie z autopilotem i układem stabilizującym;
- c) zasady działania, procedury obsługi i ograniczenia operacyjne zespołów napędowych statku powietrznego; wpływ warunków atmosferycznych na osiągi silnika; odnośne informacje operacyjne z instrukcji użytkowania lub innego odpowiedniego dokumentu;
- d) procedury operacyjne i ograniczenia dla odpowiednich kategorii statków powietrznych; wpływ warunków atmosferycznych na osiągi statku powietrznego w oparciu o odnośne informacje operacyjne z instrukcji użytkowania;
- e) wykorzystanie i sprawdzanie zdolności do użytku wyposażenia i odpowiednich systemów statków powietrznych;
- f) oprzyrządowanie; kompasy, błędy przy zakrętach i przyspieszeniu; przyrządy żyroskopowe; ograniczenia operacyjne i skutki precesji; praktyki i procedury w przypadku awarii różnych przyrządów pokładowych i elektronicznych ekranów;
- g) procedury obsługi technicznej płatowca, systemy i zespoły napędowe odpowiedniego statku powietrznego;
- h) dla śmigłowców i pionowzlotów, oraz gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- i) wpływ obciążenia i rozkładu masy na sterowność statku powietrznego, charakterystyki lotu i osiągi; obliczanie masy i wyważenia;
- j) wykorzystanie i praktyczne zastosowanie danych o osiąгах przy starcie, lądowaniu i innych działaniach;
- k) czynności przedlotowe łącznie z przygotowaniem operacyjnego planu lotu i wypełnianiem planów lotu dla służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza;

- l) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, skutki zewnętrznych obciążeń na możliwości pilotażu;

Możliwości człowieka

- m) możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- n) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej przed lotem i podczas lotu; pomiar wysokości;
- o) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru z odniesieniem do czynników mających wpływ na lotnictwo; ruch układów ciśnień, struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, lotu po trasie i lądowania;
- p) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przebijania się przez strefy frontów; unikanie niebezpiecznych warunków pogodowych;
- q) w przypadku samolotów i pionowzlotów, praktyczna znajomość meteorologii wysokościowej, włącznie z interpretacją i korzystaniem z meldunków pogodowych, map i prognoz pogody; prądy strumieniowe;

Nawigacja

- r) nawigacja lotnicza z wykorzystaniem map lotniczych, pomocy radionawigacyjnych i systemów nawigacji obszarowej; szczególne wymagania nawigacyjne dla lotów dalekiego zasięgu;
- s) stosowanie, ograniczenia oraz obsługa oprzyrządowania i awioniki koniecznej do pilotowania i nawigacji statku powietrznego;
- t) wykorzystanie, dokładność i wiarygodność systemów nawigacyjnych w fazach startu, przelotu, podejścia i lądowania, identyfikacja pomocy radionawigacyjnych;
- u) zasady działania i cechy kompletnych systemów radionawigacyjnych posługujących się zewnętrznymi punktami odniesienia, funkcjonowanie wyposażenia pokładowego;

Procedury operacyjne

- v) zastosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami w osiągnięciach operacyjnych;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- w) interpretacja i stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów i skrótów lotniczych;
- x) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne;
- y) procedury operacyjne do przewozu ładunku i towarów niebezpiecznych;
- z) wymagania i praktyki dotyczące informowania pasażerów o zasadach bezpieczeństwa, w tym środki

ostrożności do stosowania przy wchodzeniu i wychodzeniu pasażerów z samolotu;

- aa) w przypadku śmigłowców, i jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, pilotowanie śmigłowca w pierścieniu wirowym; destrukcyjna wibracja przy lądowaniu; przeciągnięcie wirnika śmigłowca; dynamiczne przewrócenie się i inne ryzyka operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;

Zasady lotu

- bb) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- cc) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia; działania jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.6.1.2.2 Poza wyżej wymienionymi przedmiotami, kandydat ubiegający się o licencję pilota liniowego dla odnośnej kategorii samolotu lub pionowzlotu musi spełnić wymagania dotyczące wiedzy z zakresu wykonywania lotów według wskazań przyrządów, o których mowa w pkt 2.7.1.1.

2.6.1.3 Umiejętności

2.6.1.3.1 Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, który musi być pilotowany z drugim pilotem, i wykazać znajomość następujących procedur i manewrów:

- a) czynności przedlotowe, łącznie z przygotowaniem operacyjnego planu lotu i wypełnieniem planu lotu służb ruchu lotniczego;
- b) normalne procedury lotu i manewry podczas wszystkich faz lotu;
- c) procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych związane z awarią lub nieprawidłowym działaniem wyposażenia, takiego jak zespół napędowy, systemy i płatowiec;
- d) procedury na wypadek niezdolności do pracy członka załogi, procedury koordynacji pracy załogi, łącznie z wyznaczaniem pilotom zadań, współpracą w załodze i korzystaniem z list kontrolnych; oraz
- e) w przypadku samolotów i pionowzlotów, procedury i manewry do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, o których mowa w pkt 2.7.4.1 a) do d), włącznie z symulowaną awarią silnika.

2.6.1.3.1.1 W przypadku samolotu kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania procedur i manewrów, o których mowa w pkt 2.6.1.3.1, jako pilot dowódca na samolotach wielosilnikowych.

2.6.1.3.1.2 Kandydat musi zademonstrować umiejętność wykonywania procedur i manewrów, o których mowa w pkt 2.6.1.3, w stopniu odpowiednim dla uprawnień przyznanych posiadaczowi licencji pilota liniowego oraz:

- a) rozpoznawać oraz zarządzać zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) ręcznie, płynnie i dokładnie w każdym momencie pilotować samolot w ramach jego ograniczeń, tak aby zapewnić pozytywny wynik wykonanej procedury lub manewru;
- c) pilotować samolot w trybie automatycznym, odpowiednim dla fazy lotu i kontrolować czynny tryb

automatyczny;

- d) wykonywać w sposób dokładny we wszystkich fazach lotu procedury w sytuacji normalnej, anormalnej i awaryjnej;
- e) posiadać właściwą ocenę sytuacji i wykorzystywać zespół umiejętności lotniczych, włącznie z podejmowaniem złożonych decyzji i utrzymywaniem pełnej kontroli nad sytuacją; oraz
- f) skutecznie komunikować się z pozostałymi członkami załogi lotniczej oraz zademonstrować skuteczne wykonywanie procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi, procedur koordynacji pracy załogi, łącznie z wyznaczaniem pilotom zadań, współpracą w załodze, przestrzeganiem standardowych procedur operacyjnych (SOP) i korzystaniem z list kontrolnych.

2.6.1.4 *Sprawność fizyczna i psychiczna*

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 1.

2.6.2 Przywileje posiadaczy licencji i warunki, które należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.6.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1 przywilejem posiadacza licencji pilota liniowego będzie:

- a) prawo do korzystania z przywilejów posiadacza licencji turystycznej i zawodowej na statku powietrznym w ramach odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w przypadku licencji na odpowiednią kategorię samolotu lub pionowzlotu, korzystanie z uprawnień do wykonywania lotów według przyrzędów;
- b) prawo wykonywania czynności pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym na statku powietrznym odpowiedniej kategorii i certyfikowanego do wykonywania operacji z więcej niż jednym pilotem.

2.6.2.2 Jeżeli posiadacz licencji pilota liniowego dla kategorii samolotu posiadał uprzednio licencję pilota załogi wieloosobowej, uprawnienia takiej licencji będą ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej, chyba że jej posiadacz spełnił wymagania określone w pkt 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 i 2.5.2.3, odpowiednio. Wszelkie ograniczenia uprawnień będą wpisane do licencji.

Uwaga. – Pewne przywileje posiadacza licencji zostają ograniczone zgodnie z pkt 2.1.10 po ukończeniu 60 i 65 roku życia.

2.6.3 Szczególne wymagania dla wydania uprawnień na kategorię samolotu

2.6.3.1 *Doświadczenie*

2.6.3.1.1 Kandydat musi mieć co najmniej 1500 godzin nalogu jako pilot samolotu. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, może być zaliczona w poczet całkowitego 1500-godzinowego czasu nalogu. Zaliczenie takiego doświadczenia będzie ograniczone do 100 godzin maksimum, z czego nie więcej niż 25 godzin może być uzyskane na urządzeniu treningowym z zakresu procedur lotu lub wykonywania lotów według podstawowych przyrzędów.

2.6.3.1.1.1 Kandydat powinien mieć wykonane w samolotach co najmniej:

- a) 500 godzin lotu jako pilot dowódca pod nadzorem lub 250 godzin jako pilot dowódca lub nalog złożony z przynajmniej 70 godzin jako pilot dowódca i pozostałych jako pilot dowódca pod nadzorem;
- b) 200 godzin lotu nawigacyjnego, z czego przynajmniej 100 godzin jako pilot dowódca lub pilot dowódca pod nadzorem;

- c) 75 godzin lotu według wskazań przyrządów z czego nie więcej niż 30 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; i
- d) 100 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca lub drugi pilot.

2.6.3.1.2 Jeżeli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w pkt 2.6.3.1.1 mogą być odpowiednio zmniejszony.

Uwaga. – Zakres, w jakim doświadczenie dotyczące czasu lotu może zostać zmniejszone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, może zależeć od tego, czy kandydat zademonstrował końcowy standard kompetencji określony dla zatwierdzonego programu szkolenia w oparciu o kompetencje na uprawnienie na typ w kategorii samolotu.

2.6.3.2 Szkolenie w locie

Kandydat zostanie przeszkolony przez odpowiedniego instruktora, zgodnie z pkt 2.4.3.2 w celu wydania licencji pilota zawodowego i zgodnie z pkt 2.7.4 dla wydania uprawnienia na wykonywanie operacji według wskazań przyrządów lub zgodnie z pkt 2.5.4 w celu wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej.

2.6.4 Szczególne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię śmigłowca

2.6.4.1 Doświadczenie

2.6.4.1.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 1000 godzin lotu jako pilot śmigłowca. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, może być zaliczona w poczet całkowitego 1000-godzinnego czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do 100 godzin maksimum, z czego nie więcej niż 25 godzin może być uzyskane na urządzeniu treningowym z zakresu procedur lotu lub wykonywania lotów według podstawowych przyrządów.

2.6.4.1.1.1 Kandydat powinien mieć wykonane w śmigłowcach co najmniej:

- a) 250 godzin lotu jako pilot dowódca lub nalot złożony z przynajmniej 70 godzin jako pilot dowódca i pozostały jako pilot dowódca pod nadzorem;
- b) 200 godzin lotu nawigacyjnego, z czego przynajmniej 100 godzin jako pilot dowódca lub pilot dowódca pod nadzorem;
- c) 30 godzin lotu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 10 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
- d) 50 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca lub drugi pilot.

2.6.4.1.2 Jeżeli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w pkt 2.6.4.1.1 może być odpowiednio zmniejszony.

Uwaga. – Zakres, w jakim doświadczenie dotyczące czasu lotu może zostać zmniejszone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, może zależeć od tego, czy kandydat zademonstrował końcowy standard kompetencji określony dla zatwierdzonego programu szkolenia w oparciu o kompetencje na uprawnienie na typ w kategorii śmigłowca.

2.6.4.2 Szkolenie w locie

Kandydat przejdzie szkolenie wymagane do wydania licencji pilota zawodowego (pkt 2.4.4.2).

Uwaga. – Doświadczenie w lotach według wskazań przyrządów określone w pkt 2.6.4.1.1.1 c) oraz w lotach nocnych jak określono w pkt 2.6.4.1.1.1 d) nie upoważnia posiadacza śmigłowiecowej licencji liniowej do pilotowania śmigłowców w operacjach IFR.

2.6.5 Szczegółne wymagania niezbędne do wydania uprawnień na kategorię pionowzlotów

2.6.5.1 Doświadczenie

2.6.5.1.1 Zalecenie. – Kandydat musi wykonać co najmniej 1500 godzin lotu jako pilot pionowzlotów. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze pilota podczas szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, może być wliczona w poczet całkowitego 1500-godzinowego czasu lotu.

2.6.5.1.2 Zalecenie. – Kandydat powinien wykonać na pionowzlotach co najmniej:

- a) 250 godzin lotu jako pilot dowódca lub nalot złożony z przynajmniej 70 godzin jako pilot dowódca i pozostały jako pilot dowódca pod nadzorem;
- b) 100 godzin lotu nawigacyjnego, z czego przynajmniej 50 godzin jako pilot dowódca lub pilot dowódca pod nadzorem;
- c) 75 godzin lotu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 30 godzin może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
- d) 25 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca lub drugi pilot.

2.6.5.1.3 Zalecenie. – Jeżeli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot statku powietrznego innej kategorii, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w pkt 2.6.5.1.1 może być odpowiednio zmniejszony.

Uwaga. – Zakres, w jakim doświadczenie dotyczące czasu lotu może zostać zmniejszone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, może zależeć od tego, czy kandydat zademonstrował końcowy standard kompetencji określony dla zatwierzonego programu szkolenia w oparciu o kompetencje na uprawnienie na typ w kategorii pionowzlotu.

2.6.5.2 Szkolenie w locie

Zalecenie. – Kandydat powinien przejść szkolenie z instruktorem wymagane zgodnie z pkt 2.4.5.2 w celu wydania licencji pilota zawodowego oraz zgodnie z pkt 2.7.4 w celu wydania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

2.7 Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów

2.7.1 Wymagania dotyczące wydania uprawnienia na kategorii samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów

2.7.1.1 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych ich posiadaczowi odnośnie wykonywania lotów według wskazań przyrządów z przynajmniej w zakresie podanych poniżej przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania dotyczące wykonywania lotów w warunkach IFR; odnośne praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego

- b) stosowanie, ograniczenia i zdolność awioniki oraz przyrządów niezbędnych do sterowania i nawigacji statków powietrznych według IFR i w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według wskazań przyrządów; stosowanie i ograniczenia automatyzacji;
- c) busole, błędy w zakrętach i przyspieszeniach; przyrządy żyroskopowe, ograniczenia operacyjne i skutki precesji; praktyki i procedury w przypadku niesprawności różnych, pokładowych przyrządów pilotażowych;

Wykonanie i planowanie lotu dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego

- d) czynności przedlotowe i kontrole odpowiednie dla lotu w warunkach IFR;
- e) operacyjne planowanie lotu; przygotowanie i wypełnienie planów lotu służb ruchu lotniczego dla warunków IFR; procedury nastawiania wysokościomierza;

Możliwości człowieka dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego

- f) możliwości człowieka związane z wykonywaniem lotu według wskazań przyrządów na statku powietrznym, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia dla wnioskowanej kategorii statków powietrznych

- g) wykorzystanie meteorologii lotniczej; interpretacja i wykorzystanie meldunków, mapy i prognozy pogody; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej; pomiar wysokości;
- h) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przenikania strefy frontalnej; unikanie zagrożeń pogodowych;
- i) w przypadku śmigłowców i pionowzlotów, skutki oblodzenia wirników;

Nawigacja dla wnioskowanej kategorii statków powietrznych

- j) praktyczna nawigacja lotnicza wykorzystująca systemy nawigacyjne;
- k) stosowanie, dokładność i niezawodność systemów nawigacji wykorzystywanych w fazach lotu: odlot, przelot, podejście i lądowanie; identyfikacja źródeł nawigacji;

Procedury operacyjne dla wnioskowanej kategorii statków powietrznych

- l) zastosowanie zarządzania zagrożeniami i błędami w osiągnięciach operacyjnych;
- m) interpretacja i stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów oraz map lotniczych do lotów według wskazań przyrządów dla odlotu, przelotu, zniżania i podejścia do lądowania;
- n) procedury zapobiegawcze i awaryjne; praktyki bezpieczeństwa związane z lotem w warunkach IFR; kryteria dla unikania przeszkód.

Uwaga. – Informacje dla pilotów i personelu operacyjnego dotyczące parametrów procedur w locie oraz procedur operacyjnych znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej (PANS-OPS, Doc 8168 ICAO),

Tom I – Procedury Lotu. Procedury stosowane w niektórych Państwach mogą różnić się od PAN-OPS, dlatego ze względów bezpieczeństwa konieczna jest ich znajomość.

Łączność radiotelefoniczna

- o) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia stosowana w operacjach statków powietrznych w warunkach IFR; działania jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.7.1.2 Umiejętności

2.7.1.2.1 Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonywania procedur i manewrów dla kategorii statku powietrznego, dla której ubiega się o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, określonych w pkt 2.7.4.1, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami do lotów według wskazań przyrządów, oraz do:

- a) rozpoznawania oraz zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) pilotowanie statku powietrznego dla wnioskowanej kategorii w granicach jego ograniczeń;
- c) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
- d) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
- e) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
- f) zachowywania kontroli nad statkiem powietrznym przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

2.7.1.2.1.1 Jeżeli kandydat zamierza korzystać z uprawnień do wykonywania lotów wyłącznie według wskazań na wielosilnikowym statku powietrznym odpowiedniej kategorii, musi zademonstrować umiejętność pilotowania takiego statku powietrznego z jednym silnikiem niepracującym lub symulacją niepracującego silnika.

Uwaga. – Należy zwrócić uwagę na pkt 2.1.6 dotyczący wykorzystania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu do zademonstrowania umiejętności.

2.7.1.3 Sprawność fizyczna i psychiczna

2.7.1.3.1 Kandydaci, którzy posiadają licencję pilota turystycznego powinni określić stan swojego słuchu, biorąc za podstawę zgodność z wymaganiami słuchowymi do wydania oceny lekarskiej klasy 1.

2.7.1.3.2 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny rozważyć żądanie od posiadaczy licencji pilota turystycznego, spełnienia wymagań dotyczących sprawności fizycznej, psychicznej oraz wzroku do wydania oceny lekarskiej klasy 1.*

2.7.2 Przywileje posiadacza uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów i warunki jakie musi spełnić aby je utrzymać

2.7.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5, 1.2.6 i 2.1, przywilejem posiadacza uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na konkretnej kategorii statków powietrznych będzie prawo do pilotowania statku powietrznego tej kategorii zgodnie z przepisami IFR.

2.7.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów na wielosilnikowych statkach powietrznych, posiadacz

uprawnienia musi spełnić wymagania określone w pkt 2.7.1.2.1.1.

Uwaga. – Piloci mogą korzystać z łącznego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na więcej niż jednej kategorii statków powietrznych, jeżeli spełnili wymagania dla każdej kategorii.

2.7.3 Doświadczenie

2.7.3.1 Kandydat powinien posiadać licencję pilota dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego.

2.7.3.2 Kandydat musi wykonać co najmniej:

- a) 50 godzin lotu nawigacyjnego w charakterze pilota dowódcy statku powietrznego, w kategoriach będących do zaakceptowania przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, z czego co najmniej 10 godzin na wnioskowanej kategorii statku powietrznego; i
- b) 40 godzin lotu według wskazań przyrządów na statkach powietrznych, z czego nie więcej niż 20 godzin, lub 30 godzin jeżeli wykorzystywany jest symulator lotu, może być czasem szkolenia na ziemi według wskazań przyrządów. Szkolenie na ziemi powinno być prowadzone pod nadzorem upoważnionego instruktora.

2.7.4 Szkolenie w locie

2.7.4.1 Kandydat powinien zaliczyć co najmniej 10 godzin lotu według wskazań przyrządów wymaganych zgodnie z pkt 2.7.3.2 b), podczas szkolenia według wskazań przyrządów pod nadzorem upoważnionego instruktora dla wnioskowanej kategorii statku powietrznego. Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne na poziomie wymaganym od posiadacza uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, w co najmniej poniższych dziedzinach:

- a) procedury przedlotowe włącznie z wykorzystaniem instrukcji użytkowania lub dokumentu równoważnego oraz odpowiednich dokumentów służb ruchu lotniczego w przygotowaniach planu lotu w warunkach IFR;
- b) inspekcja przedlotowa, wykorzystanie list kontrolnych, kołowanie i inspekcja przed startem;
- c) procedury i manewry dla operacji IFR w warunkach normalnych, nienormalnych i niebezpiecznych, obejmujące przynajmniej następujące zagadnienia:
 - przejście podczas startu do lotu według wskazań przyrządów,
 - standardowe odloty i przyloty według wskazań przyrządów,
 - procedury IFR w przelocie,
 - procedury oczekiwania,
 - podejścia według wskazań przyrządów do określonego minimum,
 - procedury nieudanego podejścia,
 - lądowania z podejściem według wskazań przyrządów;
- d) manewry w locie i szczególne charakterystyki lotu.

2.7.4.2 Jeżeli kandydat ma korzystać z uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, na wielosilnikowych statkach powietrznych, to musi przejść szkolenia według wskazań przyrządów pod nadzorem upoważnionego instruktora dla wnioskowanej kategorii wielosilnikowego statku powietrznego.

Instruktor powinien upewnić się, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne w pilotowaniu statku powietrznego odpowiedniej kategorii wyłącznie w oparciu o wskazania przyrządów, z jednym silnikiem niepracującym lub symulacją silnika niepracującego.

2.8 Uprawnienie instruktora szkolenia praktycznego odpowiednie na samoloty, sterowce, śmigłowce i pionowzloty

2.8.1 Wymagania dotyczące wydania uprawnienia

2.8.1.1 Wiedza

Kandydat powinien, w zakresie wiedzy, spełnić wymogi niezbędne do wydania licencji pilota zawodowego dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego wpisanego do licencji. Ponadto, kandydat powinien posiadać wiedzę na poziomie przyznanych przywilejów odpowiednich dla uprawnienia instruktora szkolenia praktycznego, przynajmniej w następujących dziedzinach:

- a) techniki szkolenia zaawansowanego;
- b) ocena sprawności ucznia w tych przedmiotach, w których szkolenie odbywa się na ziemi;
- c) proces uczenia się;
- d) elementy skutecznego nauczania;
- e) ocena i testowanie ucznia, metody szkoleniowe;
- f) opracowanie programu szkolenia;
- g) planowanie lekcji;
- h) techniki prowadzenia zajęć w sali;
- i) wykorzystanie pomocy szkoleniowych, w tym szkoleniowych urządzeń symulacji lotu;
- j) analiza i poprawianie błędów ucznia;
- k) możliwości człowieka związane ze szkoleniem w locie, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO ICAO).

- l) zagrożenia związane z symulowaniem awarii systemów i niesprawności statku powietrznego.

2.8.1.2 Umiejętności

Kandydat powinien umieć zademonstrować, w tej kategorii i klasie statku powietrznego, w której ubiega się o uprawnienia instruktora szkolenia praktycznego, zdolność do szkolenia w tych dziedzinach, w których szkolenie lotnicze ma być wykonywane, obejmujące odpowiednio: szkolenie w przygotowaniu do lotu, po locie i na ziemi.

2.8.1.3 Doświadczenie

Kandydat powinien, pod względem doświadczenia, spełniać wymagania do wydania licencji pilota zawodowego określone w pkt 2.4.3.1, 2.4.4.1, 2.4.5.1 i 2.4.6.1 dla każdej kategorii, odpowiednio.

2.8.1.4 Szkolenie w locie

Kandydat, pod nadzorem instruktora szkolenia praktycznego, zatwierdzonego przez Władzę uprawnioną do licencjonowania powinien:

- a) otrzymać szkolenie w technikach instruktorskich obejmujących: pokaz, metody nauczania, rozpoznawanie i poprawianie powszechnych błędów; i
- b) przećwiczyć techniki instruktorskie w tych manewrach i procedurach lotu, w których zamierza prowadzić szkolenie.

2.8.2 Przywileje posiadacza uprawnienia i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych uprawnień

2.8.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5 i 2.1, przywileje posiadacza uprawnienia instruktora szkolenia praktycznego, upoważniają do:

- a) nadzorowania samodzielnych lotów uczniów-pilotów; oraz
- b) wykonywania szkolenia w locie do wydania licencji pilota turystycznego, pilota zawodowego, uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów i uprawnienia instruktora szkolenia praktycznego;

pod warunkiem, że instruktor szkolenia praktycznego:

- 1) posiada co najmniej licencję i uprawnienia szkolenia, które prowadzi, w odpowiedniej kategorii statku powietrznego;
- 2) posiada licencję i uprawnienie konieczne do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego, na którym prowadzone jest szkolenie; oraz
- 3) posiada uprawnienie instruktora szkolenia praktycznego wpisane do licencji.

2.8.2.2 Kandydat musi również spełnić wszystkie wymagania w zakresie kwalifikacji instruktorskich jeżeli ma prowadzić szkolenie na licencję pilota w załodze wieloosobowej.

Uwaga. – Szczegółowe przepisy dotyczące instruktorów szkolenia praktycznego do licencji pilota w załodze wieloosobowej znajdują się w Rozdziale 6 Procedur służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO).

2.9 Licencja pilota szybowcowego

2.9.1 Wymagania do wydania licencji

2.9.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 16 lat.

2.9.1.2 Wiedza

2.9.1.2.1 Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadanych posiadaczowi uprawnień z tytułu licencji pilota szybowcowego, przynajmniej z przedmiotów podanych poniżej:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota szybowcowego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) zasady działania systemów i przyrządów szybowca;
- c) ograniczenia operacyjne szybowca; istotne informacje z instrukcji pilotażu lub innego odpowiedniego dokumentu;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- d) wpływ obciążenia i rozłożenia masy na charakterystyki lotu; rozpatrywanie masy i wyważenia;
- e) wykorzystanie i praktyczne stosowanie danych o osiąгах przy starcie, lądowaniu i innych czynnościach;
- f) przygotowanie przedlotowe i na trasie, odpowiednie dla operacji w warunkach VFR; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza; operacje na obszarach dużego zagęszczenia ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- g) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności pilota szybowcowego, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- h) wykorzystanie podstaw meteorologii lotniczej; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej, przed i podczas lotu; pomiar wysokości;

Nawigacja

- i) praktyczne aspekty nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych; wykorzystanie map lotniczych;

Procedury operacyjne

- j) stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów;
- k) różne metody holowania i związane z tym procedury;
- l) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne, z uwzględnieniem czynności podejmowanych dla uniknięcia zagrożeń pogodowych, turbulencji w śladzie aerodynamicznym i innych zagrożeń operacyjnych;

Zasady lotu

- m) zasady lotu odnoszące się do szybowca.

2.9.1.2.1 Zalecenie. – Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do uprawnień jakie mają być nadane posiadaczowi licencji pilota szybowcowego, w dziedzinie procedur łączności radiotelefonicznej i frazeologii odpowiedniej do operacji w warunkach VFR i działań jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.9.1.3 Doświadczenie

2.9.1.3.1 Kandydat musi wykonać co najmniej sześć godzin lotu jako pilot szybowca, w tym dwie godziny samodzielnego lotu, podczas których wykonano co najmniej dwadzieścia wyciągnięć i lądowań.

2.9.1.3.1.1 Jeżeli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot samolotów, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i jeżeli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu określonego w pkt 2.9.1.3.1 mogą być odpowiednio zmniejszone.

2.9.1.3.2 Kandydat powinien uzyskać, pod odpowiednim nadzorem, operacyjne doświadczenie na szybowcach, przynajmniej w następujących dziedzinach:

- a) działania przed lotem obejmujące montaż szybowca i przegląd;
- b) techniki i procedury dotyczące stosowanych metod holowania, w tym odpowiednie ograniczenia prędkości lotu, procedury awaryjne i stosowane sygnały;
- c) operacje w ruchu lotniczym, środki i procedury zapobiegania kolizjom;
- d) pilotowanie szybowca na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia;
- e) lot w ramach obwiedni;
- f) rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy i z pełnego przeciągnięcia oraz nurkowania spiralnego;
- g) holowania, podejścia i lądowania, w warunkach normalnych i przy wietrze bocznym;
- h) lot nawigacyjny w oparciu o zewnętrzne punkty odniesienia i nawigację obliczeniową;
- i) procedury awaryjne.

2.9.1.4 Umiejętności

Kandydat powinien umieć zademonstrować zdolność do wykonania, jako pilot dowódca szybowca, procedur i manewrów określonych w pkt 2.9.1.3.2, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami licencji pilota szybowcowego, oraz do:

- a) rozpoznawania oraz zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) pilotowania szybowca w ramach jego ograniczeń;
- c) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
- d) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
- e) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
- f) zachowywania kontroli nad szybowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

2.9.1.5 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 2 .

2.9.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

2.9.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 i 2.1, posiadacz licencji pilota szybowcowego uprawniony jest do wykonywania czynności pilota dowódcy na każdym szybowcu, pod warunkiem, że posiadacz licencji ma doświadczenie w stosowanych metodach holowania.

2.9.2.2 **Zalecenie.** – *Posiadacz licencji musi mieć przynajmniej 10 godzin nalogu jako pilot szybowca jeżeli ma przewozić pasażerów.*

2.10 Licencja pilota balonu wolnego

Uwaga. – Przepisy dotyczące licencji pilota balonu wolnego mają zastosowanie do balonów wolnych wykorzystujących gorące powietrze lub gaz.

2.10.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

2.10.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 16 lat.

2.10.1.2 Wiedza

2.10.1.2.1 Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadanych posiadaczowi licencji pilota balonu wolnego uprawnień, przynajmniej z przedmiotów podanych niżej:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji pilota balonu wolnego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) zasady pracy systemów i przyrządów balonu wolnego;
- c) ograniczenia operacyjne dla balonu wolnego; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkownika lub innych stosownych dokumentów;
- d) właściwości fizyczne i praktyczne wykorzystanie gazów stosowanych w wolnych balonach;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- e) wpływ obciążenia na charakterystyki lotu; obliczanie masy;
- f) wykorzystanie i praktyczne stosowanie danych o osiąгах przy odpalaniu, lądowaniu i innych czynnościach, łącznie z wpływem temperatury;
- g) planowanie przedlotowe i na trasie, odpowiednie dla operacji w warunkach VFR; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza; operacje w obszarach dużego zagęszczenia ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- h) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności pilota balonu wolnego, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie

czynnika ludzkiego (*Doc 9683 ICAO*).

Meteorologia

- i) stosowanie podstaw meteorologii lotniczej; stosowanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej; pomiar wysokości;

Nawigacja

- j) praktyczne elementy nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych; wykorzystanie map lotniczych;

Procedury operacyjne

- k) wykorzystanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów;
- l) odpowiednie procedury zapobiegawcze i awaryjne, dotyczące czynności podejmowanych dla uniknięcia zagrożeń pogodowych, turbulencji w śladzie aerodynamicznym i innych zagrożeń operacyjnych;

Zasady lotu

- m) zasady lotu odnoszące się do balonu wolnego.

2.10.1.2.2 Zalecenie. – Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do uprawnień, jakie mają być nadane posiadaczowi licencji pilota balonu wolnego, w dziedzinie procedur łączności radiotelefonicznej i frazeologii odpowiedniej do operacji w warunkach VFR oraz działań jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.10.1.3 Doświadczenie

2.10.1.3.1 Kandydat musi wykonać co najmniej 16 godzin lotu jako pilot balonu wolnego, w tym co najmniej osiem startów i wznoszeń, z których jedno musi być wykonane samodzielnie.

2.10.1.3.2 Kandydat powinien uzyskać, pod odpowiednim nadzorem, doświadczenie operacyjne na balonach wolnych, przynajmniej w następujących dziedzinach:

- a) czynności przed lotem, łącznie z montażem balonu, olinowaniem, nadmuchiwaniem, cumowaniem i przeglądem;
- b) techniki i procedury do startu i wznoszenia, w tym odpowiednie ograniczenia, procedury alarmowe i stosowane sygnały;
- c) środki zapobiegania kolizjom;
- d) sterowanie balonem wolnym na podstawie widocznych zewnętrznych punktów odniesienia;
- e) rozpoznawanie i wyprowadzanie z szybkiego opadania;
- f) lot nawigacyjny w oparciu o zewnętrzne punkty odniesienia i techniki obliczeniowe;
- g) podejścia i lądowania, w tym obsługa naziemna;
- h) procedury awaryjne.

2.10.1.3.3 Jeżeli przywileje wynikające z licencji mają być wykorzystywane w nocy, kandydat powinien zdobyć, pod odpowiednim nadzorem, doświadczenie operacyjne w lotach nocnych na balonie wolnym.

2.10.1.3.4 **Zalecenie.** – Posiadacz licencji balonu wolnego, jeżeli chce przewozić pasażerów za wynagrodzeniem lub wynajęciem, musi posiadać nalot przynajmniej 35 godzinny, w tym 20 godzin jako pilot balonu wolnego.

2.10.1.4 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonania, jako pilot dowódca balonu wolnego, procedur i manewrów, o których mowa w pkt 2.10.1.3.2, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami licencji pilota balonu wolnego, oraz do:

- a) rozpoznawania oraz zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) prowadzenia balonu wolnego w ramach jego ograniczeń;
- c) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
- d) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
- e) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
- f) zachowywania kontroli nad balonem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

2.10.1.5 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 2.

2.10.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

2.10.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 2.1 i 2.10.1.3.4, posiadacz licencji pilota balonu wolnego uprawniony jest do pełnienia czynności pilota dowódcy na każdym balonie wolnym, pod warunkiem, że ma odpowiednie doświadczenie operacyjne na balonach na ciepłe powietrze lub gaz.

2.10.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji musi spełnić wymagania, o których mowa w pkt 2.10.1.3.3.

B. Licencje i uprawnienia pilotów bezzałogowych statków powietrznych

Przepisy będą obowiązywać od dnia 3 listopada 2022 r.

2.11 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień pilota bezzałogowego statku powietrznego

Uwaga. – Przepisy zawarte Rozdziale 2, Podczęść B dotyczą międzynarodowych operacji zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) systemów bezzałogowych statków powietrznych (RPAS).

2.11.1 Ogólne wymagania w zakresie licencjonowania

2.11.1.1 Osoba, która nie jest posiadaczem licencji pilota dowódcy lub drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego wydanej zgodnie z przepisami zawartymi w niniejszym Rozdziale, nie powinna wykonywać zadań pilota dowódcy lub drugiego pilota, w żadnej z poniższych kategorii bezzałogowego statku

powietrznego:

- samolot,
- sterowiec,
- szybowiec,
- wiropląt,
- pionowzlot,
- wolny balon.

2.11.1.2 Kategoria bezałogowego statku powietrznego (RPA) powinna być zamieszczona w tytule samej licencji lub w postaci osobnego wpisu w licencji jako uprawnienie na kategorię.

2.11.1.3 Kandydat powinien, zanim zostanie mu wydana jakakolwiek licencja pilota bezałogowego statku powietrznego lub uprawnienie, spełniać określone wymagania dotyczące wieku, wiedzy, doświadczenia, szkolenia lotniczego, umiejętności i sprawności fizycznej i psychicznej, jakie są wyszczególnione dla danej licencji pilota bezałogowego statku powietrznego lub uprawnienia.

2.11.1.4 Każdy kandydat ubiegający się o jakąkolwiek licencję pilota bezałogowego statku powietrznego lub uprawnienie powinien wykazać się, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, taką wiedzą i umiejętnościami jakie są wyszczególnione dla danej licencji pilota bezałogowego statku powietrznego lub uprawnienia.

2.11.2 Uprawnienia na kategorii

2.11.2.1 Po ich określeniu, uprawnienia na kategorii powinny odpowiadać kategoriom bezałogowych statków powietrznych wymienionych w pkt 2.11.1.1.

2.11.2.2 Posiadacz licencji pilota bezałogowego statku powietrznego ubiegający się o dodatkowe uprawnienia na kategorii powinien spełniać wymagania niniejszego Załącznika w zakresie RPAS odpowiednio do przywilejów wynikających z uprawnienia na kategorię, o które się ubiega.

2.11.3 Uprawnienia na klasę i typ

2.11.3.1 Uprawnienie na klasę powinno zostać ustalone dla RPA i powiązanego RPS certyfikowanego do operacji z załogą jednoosobową bezałogowego statku powietrznego, które posiadają porównywalne właściwości pilotażowe, osiągi i inne cechy, chyba że władza uprawniona do licencjonowania uzna, że konieczne jest uprawnienie na typ.

2.11.3.2 Uprawnienie na typ powinno być ustalone dla RPA i powiązanego RPS certyfikowanego do operacji z minimalną załogą, składającą się z co najmniej dwóch pilotów bezałogowego statku powietrznego lub kiedy władza uprawniona do licencjonowania uzna to za konieczne.

Uwaga. – Jeżeli ustalono wspólne uprawnienie na typ, będzie ono dotyczyć tylko bezałogowych statków powietrznych posiadających podobne właściwości w odniesieniu do procedur operacyjnych, systemów i pilotażu.

2.11.3.3 Jeżeli kandydat wykaże się kompetencjami niezbędnymi do pierwszego wydania licencji pilota bezałogowego statku powietrznego, kategoria oraz uprawnienia odpowiednie dla klasy lub typu RPA i powiązanego RPS, które wykorzystano podczas demonstracji, powinny być wpisane do licencji pilota bezałogowego statku powietrznego.

2.11.3.4 **Zalecenie.** – *Poziomy osiąggów, jakie należy uzyskać aby obsługiwać określoną klasę lub typ bezałogowego statku powietrznego, dla którego wydano uprawnienia, powinny być publicznie dostępne.*

2.11.4 Warunki, w których wymagane są uprawnienia na klasę i typ

2.11.4.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota bezzałogowego statku powietrznego, nie powinno pozwalać posiadaczowi takiej licencji na działanie ani w charakterze pilota dowódcy bezzałogowego statku powietrznego, ani w charakterze drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego na RPA i powiązanym RPS, chyba że jej posiadacz otrzymał poniższe upoważnienie:

- c) odpowiednie uprawnienie na klasę, jak określono w pkt 2.11.3.1; lub
- d) uprawnienie na typ, jeżeli jest wymagane zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 2.11.3.2.

2.11.4.1.1 Jeżeli wydane zostało uprawnienie na typ, ograniczające przywileje do działania jako drugi pilot bezzałogowego statku powietrznego lub ograniczające przywileje do działania jako pilot bezzałogowego statku powietrznego w fazie przelotu, takie ograniczenie powinno być wpisane do uprawnienia.

2.11.4.1.2 Jeżeli wydane zostało uprawnienie na klasę, ograniczające przywileje do działania jako pilot bezzałogowego statku powietrznego w fazie przelotu, takie ograniczenie powinno być wpisane do uprawnienia.

2.11.4.2 Dla celów szkolenia, testowania lub dla szczególnych lotów niezarobkowych, zamiast wydawania uprawnienia na klasę i typ, Władza uprawniona do licencjonowania może wydać posiadaczowi licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego specjalne upoważnienie na piśmie, zgodnie z zapisami zawartymi w pkt 2.11.4.1. Upoważnienie to powinno być ograniczone na czas niezbędny do zakończenia określonego lotu.

2.11.5 Wymagania dotyczące wydania uprawnień na klasę i typ

2.11.5.1 Uprawnienia na klasę

Kandydat musi wykazać poziom kompetencji wymagany do wykonywania bezpiecznych operacji bezzałogowego statku powietrznego tej klasy, na którą uprawnienie ma być wydane.

2.11.5.2 Uprawnienia na typ zgodnie z wymaganiami zawartymi w pkt 2.11.3.2

Kandydat musi:

- a) posiadać doświadczenie w lataniu na odpowiednim typie bezzałogowego statku powietrznego i powiązanym systemie RPS i/lub na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu (FSTD), uzyskane pod właściwym nadzorem, w zakresie:
 - normalnych procedur lotu i manewrów podczas wszystkich faz lotu;
 - procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych oraz manewrów w przypadku awarii i nieprawidłowego działania wyposażenia, takiego jak zespół napędowy, łącze transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania, układy i płatowiec;
 - procedur lotu według wskazań przyrządów, łącznie z podejściem do lądowania według wskazań przyrządów, procedury odlotu po nieudanym podejściu oraz procedury lądowania w sytuacji normalnej, nienormalnej i awaryjnej, łącznie z symulowaną awarią silnika; oraz
 - szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych do wydania uprawnienia na typ na kategorię samolotu.

Uwaga 1. – Procedury do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne do szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji

krytycznych znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych (Doc 10011 ICAO).

Uwaga 3. – Podręcznik kryteriów kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (Doc 9625 ICAO) zawiera wytyczne do zatwierdzania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu dla szkolenia w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych.

Uwaga 4. – Szkolenie w zakresie zapobiegania i wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych może być zintegrowane z programem szkolenia do uprawnienia na typ lub być prowadzone bezpośrednio po nim, jako dodatkowy moduł.

- procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi oraz procedur koordynacji pracy załogi, w tym podział zadań pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz procedur współpracy w załodze i wykorzystania list kontrolnych;

Uwaga. – Należy zwrócić uwagę na pkt 2.11.7.1 dotyczący kwalifikacji wymaganych od pilotów bezzałogowych statków powietrznych prowadzących szkolenie RPAS.

- b) wykazać się kompetencjami wymaganymi do wykonywania bezpiecznych operacji na odpowiednim typie bezzałogowego statku powietrznego oraz wykazać się umiejętnościami zarządzania łączem transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania, mającymi związek z pełnieniem obowiązków pilota dowódcy lub drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego, odpowiednio.

Uwaga. – Patrz Podręcznik procedur w zakresie ustanowienia i zarządzania krajowym systemem licencjonowania personelu (Doc 9379 ICAO) w zakresie wytycznych o charakterze ogólnym dla wymiennych kwalifikacji załogi i wymiennego uznawania.

2.11.6 Zastosowanie szkoleniowych urządzeń symulacji lotu w celu zdobycia doświadczenia i wykazania kompetencji

Zastosowanie szkoleniowych urządzeń symulacji lotu w celu zdobycia doświadczenia lub wykonania jakiegokolwiek manewru wymaganego podczas wykazywania kompetencji, w celu wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub uprawnienia, powinno być zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, która zapewni, że wykorzystywane szkoleniowe urządzenie symulacji lotu jest odpowiednie do wykonywanego zadania.

2.11.7 Warunki, w których wymagane jest upoważnienie do prowadzenia szkolenia do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego

2.11.7.1 Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota bezzałogowego statku powietrznego, nie powinno pozwalać jej posiadaczowi na prowadzenie szkolenia do wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub uprawnienia, chyba że posiadacz otrzymał odpowiednie upoważnienie od tego Umawiającego się Państwa. Właściwe upoważnienie powinno zawierać:

- a) uprawnienie instruktora RPAS wpisane do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego posiadacza; lub
- b) upoważnienie do występowania jako pełnomocnik zatwierdzonej organizacji szkolenia wydane przez władzę uprawnioną do licencjonowania do prowadzenia szkolenia do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego; lub
- c) określone upoważnienie przyznane przez Umawiające się Państwo, które wydało licencję pilota bezzałogowego statku powietrznego.

2.11.7.2 Umawiające się Państwo nie powinno pozwalać żadnej osobie na prowadzenie szkolenia na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu, które wymagane jest do wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub uprawnienia, chyba że osoba taka posiada odpowiednią licencję pilota

bezzałogowego statku powietrznego lub odpowiednie szkolenie RPAS i doświadczenie w wykonywaniu lotów oraz otrzymała odpowiednie upoważnienie od tego Umawiającego się Państwa.

2.11.8 Zaliczanie czasu lotu RPAS

2.11.8.1 Uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego ma prawo do zaliczenia w całości czasu lotu samodzielnego oraz czasu szkolenia z instruktorem RPAS w celu uzyskania sumarycznego czasu lotu wymaganego dla wydania pierwszej licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

2.11.8.2 Posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego ma prawo do zaliczenia w całości czasu szkolenia z instruktorem RPAS w celu uzyskania sumarycznego czasu lotu RPAS wymaganego do wydania licencji pilota dowódcy bezzałogowego statku powietrznego.

2.11.8.3 Posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego ma prawo do zaliczenia w całości czasu lotu samodzielnego lub czasu szkolenia z instruktorem RPAS, dla nowej kategorii RPA lub dla nowego uprawnienia, w celu uzyskania sumarycznego czasu lotu RPAS wymaganego dla tego uprawnienia.

2.11.8.4 Posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, wykonujący obowiązki drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego na RPA certyfikowanym do wykonywania operacji z załogą jednoosobową, na którym zgodnie z wymaganiami Umawiającego się Państwa, można wykonywać operacje tylko z drugim pilotem bezzałogowego statku powietrznego, ma prawo do zaliczenia nie więcej niż 50 procent czasu lotu RPAS spędzonego w charakterze drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego do sumarycznego czasu lotu RPAS wymaganego do wydania licencji pilota dowódcy. Umawiające się Państwo może zgodzić się na zaliczenie w całości wymaganego czasu lotu RPAS, jeżeli RPAS jest wyposażony w taki sposób, aby mógł być pilotowany przez drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz w operacjach z załogą wieloosobową.

2.11.8.5 Posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonujący obowiązki drugiego pilota na RPA certyfikowanym do wykonywania operacji z drugim pilotem, ma prawo do zaliczenia tego czasu lotu RPAS w całości do sumarycznego czasu lotu RPAS wymaganego do wydania licencji pilota dowódcy.

2.11.8.6 Posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonujący obowiązki pilota dowódcy pod nadzorem, ma prawo do zaliczenia tego czasu lotu RPAS w całości do sumarycznego czasu lotu RPAS wymaganego do wydania licencji pilota dowódcy.

2.11.8.7 **Zalecenie.** – *Ubiegając się o nowe uprawnienie, posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego powinien mieć prawo do zaliczenia doświadczenia w zakresie czasu lotu RPAS jako pilot bezzałogowego statku powietrznego. Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy doświadczenie takie jest akceptowalne, a jeżeli tak, określić zakres, w jakim wymagania dotyczące doświadczenia do wydania uprawnienia mogą być odpowiednio zmniejszone.*

Uwaga. – Sumaryczny wymagany czas lotu RPAS określany jest na podstawie zatwierdzonego programu szkolenia w oparciu o kompetencje.

2.11.9 Ograniczenie uprawnień pilotów bezzałogowych statków powietrznych, którzy osiągnęli wiek 60 lat oraz ograniczenie uprawnień pilotów bezzałogowych statków powietrznych, którzy osiągnęli wiek 65 lat

Umawiające się Państwo, które wydało licencje pilotów bezzałogowych statków powietrznych, nie powinno pozwalać ich posiadaczom na wykonywanie czynności pilota RPAS zaangażowanego w operacje zarobkowego transportu lotniczego, jeżeli posiadacze licencji osiągnęli wiek 60 lat, lub, w przypadku wykonywania operacji przez więcej niż jednego pilota, wiek 65 lat.

2.12 Uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego

2.12.1 Uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego powinien spełniać wymagania określone przez Umawiające się Państwo. Określając takie wymagania Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby nadane uprawnienia uniemożliwiały powstanie sytuacji, w których uczeń-pilot bezzałogowego statku

powietrznego stanowi zagrożenie dla żeglugi powietrznej.

2.12.2 Uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego nie będzie wykonywać samodzielnych lotów RPA, chyba że pod nadzorem, lub z upoważnienia instruktora RPAS.

2.12.2.1 Uczeń-pilot bezzałogowego statku powietrznego nie będzie wykonywać samodzielnych lotów RPA w ruchu międzynarodowym RPAS, chyba że w ramach specjalnych lub ogólnych uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi Umawiającymi się Państwami.

2.12.3 Sprawność fizyczna i psychiczna

Umawiające się Państwo nie powinno pozwalać uczniowi-pilotowi bezzałogowego statku powietrznego na wykonywanie samodzielnych lotów RPA, chyba że uczeń-pilot posiada aktualną ocenę lekarską klasy 3 lub klasy 1.

Uwaga. – Ocena lekarska klasy 1 może być istotna dla poszczególnych osób w oparciu o środowisko pracy i obowiązki wykonywane w kontekście konkretnego zastosowania RPAS.

2.13 Licencja pilota bezzałogowego statku powietrznego

Uwaga. – Przepisy zawarte w Rozdziale 2, Podczęść B dotyczą międzynarodowych operacji wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) systemów bezzałogowych statków powietrznych (RPAS).

2.13.1 Ogólne wymagania do wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego

2.13.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 17 lat.

2.13.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i odpowiedni do kategorii RPA i związanego z nim RPS, o której wpis ubiega się do licencji, przynajmniej z poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania dotyczące posiadacza licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego; przepisy ruchu lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;
- b) przepisy i uregulowania dotyczące lotów IFR; powiązane praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o RPAS

- c) zasady działania zespołów napędowych, systemów i przyrządów;
- d) ograniczenia operacyjne dla odpowiednich kategorii RPA i zespołów napędowych; istotne informacje operacyjne z instrukcji użytkowania lub innego odpowiedniego dokumentu;
- e) zastosowanie i sprawdzenie zdolności wyposażenia i systemów odpowiednich RPA;
- f) procedury obsługi technicznej płatowców, systemów i zespołów napędowych RPA;
- g) w przypadku wiroplątów i pionowzlotów, i tam gdzie ma to zastosowanie, przekładnie;
- h) stosowanie, ograniczenia i zdolność awioniki, urządzeń elektronicznych oraz przyrządów niezbędnych do sterowania i nawigacji RPA według IFR i w warunkach meteorologicznych do

wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

- i) przyrządy pilotażowe; przyrządy żyroskopowe, ograniczenia operacyjne i skutki precesji; praktyki i procedury w przypadku niesprawności różnych, pokładowych przyrządów pilotażowych;
- j) w przypadku sterowców, właściwości fizyczne i praktyczne zastosowanie gazów;
- k) ogólna wiedza o RPS:
 - 1) zasady działania oraz funkcje systemów i przyrządów;
 - 2) stosowanie i sprawdzenie zdolności wyposażenia i systemów odpowiednich RPS;
 - 3) procedury w przypadku niesprawności;
- l) ogólna wiedza o łączu C2:
 - 1) różne rodzaje łącz C2 oraz ich charakterystyki operacyjne i ograniczenia;
 - 2) stosowanie i sprawdzenie zdolności systemów łącz transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania;
 - 3) procedury w przypadku niesprawności łącza transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania;
- m) możliwości RPAS w zakresie wykrywania i unikania;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- n) wpływ obciążeń i rozkładu masy na obsługę RPA, właściwości i osiągi podczas lotu; obliczanie masy i wyważenia;
- o) praktyczne wykorzystanie danych o osiąгах do startu, lądowania i innych dostępnych danych;
- p) planowanie przed lotem i w locie trasowym, odpowiednio do operacji RPAS według przepisów IFR; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza;
- q) w przypadku sterowców, wiroplątów i pionowzlotów, wpływ obciążeń zewnętrznych na obsługę;

Możliwości człowieka

- r) możliwości człowieka dotyczące RPAS i wykonywania lotu według wskazań przyrządów, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- s) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej przed lotem i podczas lotu; pomiar wysokości;
- t) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru z odniesieniem do czynników mających wpływ na lotnictwo; ruch układów ciśnień, struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości

znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, lotu po trasie i lądowania;

- u) przyczyny, rozpoznawanie i skutki oblodzenia; procedury przebijania się przez strefy frontów; unikanie niebezpiecznych warunków pogodowych;
- v) w przypadku wiroplątów i pionowzlotów, skutki oblodzenia wirników;
- w) w przypadku operacji na dużych wysokościach, praktyczna znajomość meteorologii wysokościowej, włącznie z interpretacją i korzystaniem z meldunków pogodowych, map i prognoz pogody; prądy strumieniowe;

Nawigacja

- x) żegluga powietrzna, w tym stosowanie map lotniczych, przyrządów i pomocy nawigacyjnych; rozumienie zasad i charakterystyk odpowiednich systemów nawigacyjnych, działanie wyposażenia RPAS;
- y) stosowanie, ograniczenia i zdolność awioniki oraz przyrządów niezbędnych do sterowania i nawigacji;
- z) stosowanie, dokładność i niezawodność systemów nawigacji stosowanych przy odlotach, na trasie i w fazie podejścia; identyfikacja pomocy radionawigacyjnych;
- aa) zasady i charakterystyki samodzielnych systemów nawigacyjnych i systemów opartych na zewnętrznych punktach odniesienia; działanie wyposażenia RPAS;

Procedury operacyjne

- bb) stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami w osiągnięciach operacyjnych;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- cc) interpretacja i stosowanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych i skrótów oraz map lotniczych do lotów według wskazań przyrządów dla odlotu, przelotu, zniżania i podejścia do lądowania;
- dd) procedury nastawiania wysokościomierza;
- ee) odpowiednie procedury zapobiegawcze i procedury awaryjne; środki bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu IFR, kryteria przewyższeń nad przeszkodami;
- ff) procedury operacyjne w zakresie przewozu towarów; potencjalne zagrożenia związane z materiałami niebezpiecznymi i ich zarządzanie;
- gg) wymagania i praktyki w zakresie briefingów bezpieczeństwa dla członków załóg lotniczych bezzałogowych statków powietrznych;
- hh) w przypadku wiroplątów, i jeżeli ma to zastosowanie, pionowzlotów, lądowanie z mocą; wpływ od ziemi; przeciągnięcie; dynamiczne zerowanie i inne niebezpieczeństwa operacyjne; procedury bezpieczeństwa związane z wykonywaniem lotu VMC;
- ii) procedury operacyjne związane z przekazaniem i koordynacją;
- jj) procedury operacyjne związane z normalnymi i anormalnym działaniami z użyciem łącza transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania;

Zasady lotu

kk) zasady lotu; oraz

Łączność radiotelefoniczna

- II) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia; działania jakie należy podjąć w przypadku utraty łączności.

2.13.1.3 Umiejętności

2.13.1.3 Kandydat musi zademonstrować wszystkie kompetencje zgodne z przyjętym modelem kompetencyjnym zatwierdzonym przez władzę uprawnioną do licencjonowania na wymaganym poziomie, do wykonywania obowiązków pilota dowódcy bezzałogowego statku powietrznego w operacjach RPAS w ramach odpowiedniej kategorii RPA i związanego z nim RPS.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie modelu kompetencyjnego ICAO oraz metodologii dostosowania schematu kompetencyjnego ICAO dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz opracowania programów szkolenia w oparciu o kompetencje znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868).

2.13.1.3.2 Jeżeli uprawnienia pilota bezzałogowego statku powietrznego mają być wykonywane na wielosilnikowym RPA, kandydat musi zademonstrować umiejętność działania w warunkach IFR przy obniżonych możliwościach napędowych.

2.13.1.4 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat musi posiadać ważną ocenę lekarską klasy 3 lub ważną ocenę lekarską klasy 1.

Uwaga. – Ocena lekarska klasy 1 może być istotna dla poszczególnych osób w oparciu o środowisko pracy i obowiązki wykonywane w kontekście konkretnego zastosowania RPAS.

2.13.2 Przywileje posiadaczy licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i warunki, których należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

2.13.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 i 2.1 przywilejem posiadacza licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego będzie:

- a) wykonywanie funkcji pilota dowódcy bezzałogowego statku powietrznego i powiązanego systemu RPS, certyfikowanego do wykonywania operacji bezzałogowego statku powietrznego z załogą jednoosobową;
- b) wykonywanie funkcji drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego i powiązanego systemu RPS, gdzie wymagane jest działanie z drugim pilotem bezzałogowego statku powietrznego;
- c) wykonywanie funkcji pilota dowódcy bezzałogowego statku powietrznego i powiązanego systemu RPS, gdzie wymagane jest działanie z drugim pilotem bezzałogowego statku powietrznego;
- d) wykonywanie funkcji pilota dowódcy lub drugiego pilota bezzałogowego statku powietrznego RPAS w warunkach IFR.

2.13.2.2 Przed korzystaniem z przywilejów w nocy, posiadacz licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego odbędzie szkolenie z instruktorem na bezzałogowym statku powietrznym i powiązanym systemie RPS w lotach nocnych, łącznie ze startem, lądowaniem i nawigacją.

Uwaga. – Niektóre przywileje wynikające z licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego są ograniczone zgodnie z pkt 2.11.9 w stosunku dla posiadaczy licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, którzy

osiągnęli wiek 65 lat.

2.13.3 Szczegółne wymagania do wydania licencji pilota bezałogowego statku powietrznego

2.13.3.1 Doświadczenie

2.13.3.1.1 Kandydat zdobył doświadczenie podczas szkolenia w obsłudze bezałogowego statku powietrznego i powiązanego systemu RPS w celu skutecznego wykazania się kompetencjami, o których mowa w pkt 2.13.1.3.

2.13.3.2 Szkolenie do licencji pilota bezałogowego statku powietrznego

2.13.3.2.1 W celu spełnienia wymagań do licencji pilota bezałogowego statku powietrznego, kandydat musi ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy. Szkolenie musi być szkoleniem w oparciu o kompetencje i, w stosownych przypadkach, prowadzone w środowisku operacyjnym załogi wieloosobowej.

2.13.3.2.2 Podczas szkolenia kandydat powinien nabyć kompetencje i umiejętności wymagane do wykonywania funkcji pilota bezałogowego statku powietrznego certyfikowanego do operacji w warunkach IFR.

2.13.3.2.3 Kandydat musi odbyć szkolenie do licencji pilota bezałogowego statku powietrznego w wykonywaniu lotu według wskazań przyrządów z instruktorem na bezałogowym statku powietrznym i powiązanym systemie RPS pod nadzorem upoważnionego instruktora RPAS. Instruktor RPAS musi zapewnić, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne we wszystkich fazach lotu i w ramach pełnej obwiedni lotu RPAS, w tym w warunkach anormalnych i awaryjnych, w szkoleniu UPRT dla odpowiednich kategorii jak również w operacjach IFR.

2.13.3.2.4 Jeżeli uprawnienia pilota bezałogowego statku powietrznego mają być wykonywane na wielosilnikowym bezałogowym statku powietrznym, kandydat musi odbyć szkolenie do licencji pilota bezałogowego statku powietrznego w wykonywaniu lotu według wskazań przyrządów z instruktorem na wielosilnikowym bezałogowym statku powietrznym odpowiedniej kategorii pod nadzorem upoważnionego instruktora RPAS. Instruktor RPAS musi zapewnić, że kandydat posiada doświadczenie operacyjne w obsłudze bezałogowego statku powietrznego odpowiedniej kategorii przy niedziałających silnikach lub przy symulacji niedziałających silników.

2.14 Uprawnienie instruktora RPAS

2.14.1 Wymagania dotyczące wydania uprawnienia

2.14.1.1 Wiedza

2.14.1.1.1 Kandydat musi wykazać się umiejętnością skutecznej oceny uczniów w stosunku do przyjętego modelu kompetencji wykorzystywanego w ramach zatwierdzonego programu szkolenia.

2.14.1.1.2 Kandydat powinien ukończyć szkolenie i posiadać kwalifikacje określone przez zatwierdzoną organizację szkolenia odpowiednie do realizacji programów szkolenia w oparciu o kompetencje.

2.14.1.1.3 Program szkolenia instruktorów RPAS koncentruje się na rozwoju kompetencji w następujących obszarach:

- a) przyjęty model kompetencji w programie szkolenia pilotów bezałogowych statków powietrznych zgodnie ze zdefiniowanym systemem ocen stosowany przez operatora RPAS lub zatwierdzoną organizację szkolenia;
- b) zgodnie z systemem ocen i klasyfikacji operatora RPAS lub zatwierdzonej organizacji szkolenia, dokonywanie ocen poprzez obserwację zachowań; gromadzenie obiektywnych dowodów dotyczących obserwowanych zachowań przyjętego modelu kompetencji;

- c) rozpoznawanie i podkreślanie działań, które spełniają standardy w zakresie kompetencji;
- d) ustalenie głównych przyczyn odchyień poniżej oczekiwanych standardów działania; oraz
- e) określenie sytuacji, które mogłyby spowodować niedopuszczalne zmniejszenie marginesów bezpieczeństwa.

2.14.1.1.4 Kandydat musi spełnić wymagania w zakresie kompetencji do wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego odpowiednio do kategorii bezzałogowego statku powietrznego i powiązanego systemu RPS.

2.14.1.1.5 Ponadto kandydat musi wykazać poziom kompetencji odpowiedni dla przywilejów przyznanych posiadaczowi uprawnień instruktora RPAS, w co najmniej następujących obszarach:

- a) techniki szkoleniowe;
- b) ocena osiągnięć ucznia w zakresie przedmiotów, w których odbywa się szkolenie naziemne;
- c) proces uczenia się;
- d) elementy skutecznego nauczania;
- e) zasady szkolenia w oparciu o kompetencje, w tym oceny uczniów;
- f) ocena skuteczności programu szkolenia;
- g) planowanie lekcji;
- h) techniki szkolenia w klasie;
- i) wykorzystanie pomocy szkoleniowych, w tym, odpowiednio, szkoleniowych urządzeń symulacji lotu;
- j) analiza i korekta błędów ucznia;
- k) możliwości człowieka w odniesieniu do RPAS, szkolenie w locie według wskazań przyrządów i szkolenie do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami; oraz

Uwaga. – Materiały zawierające wytyczne do projektowania programów szkolenia w zakresie możliwości człowieka, w tym zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683).

- l) zagrożenia związane z symulowaniem awarii i usterek systemu w statku powietrznym.

2.14.1.2 Umiejętności

2.14.1.2.1 Przed przeprowadzeniem szkolenia i oceny w ramach programu szkolenia w oparciu o kompetencje, kandydat musi wykonać formalną ocenę kompetencji z pomyślnym wynikiem.

2.14.1.2.2 Ocenę kompetencji przeprowadza się podczas szkolenia praktycznego na kategorii bezzałogowego statku powietrznego i powiązanym systemie RPS, w zakresie których kandydat ubiega się o uprawnienie instruktora RPAS, w tym podczas szkolenia przed lotem, po locie i szkolenia naziemnego, odpowiednio.

2.14.1.2. Ocenę kompetencji przeprowadza osoba upoważniona przez władzę upoważnioną do licencjonowania.

2.14.1.3 Doświadczenie

2.14.1.3.1 Kandydat musi spełnić wymagania w zakresie wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, utrzymywać kompetencje i spełniać obowiązujące wymagania w zakresie doświadczenia do wydania danej licencji.

2.14.1.3.2 Kandydat musi posiadać dostateczne szkolenie i doświadczenie w celu uzyskania wymaganego poziomu biegłości we wszystkich wymaganych zadaniach, manewrach, operacjach i zasadach oraz metodach nauczania, o których mowa w pkt 2.13.3.2.

2.14.1.4 Szkolenie do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego

Kandydat, pod nadzorem instruktora RPAS upoważnionego w tym celu przez władzę upoważnioną do licencjonowania:

- a) odbył szkolenie w zakresie technik szkoleniowych RPAS, w tym w zakresie demonstracji, praktyk uczniowskich, rozpoznawania i korygowania typowych błędów ucznia; oraz
- b) ćwiczył techniki szkoleniowe w zakresie tych manewrów w locie i procedur, w zakresie których będzie prowadził szkolenie do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

2.14.2 Przywileje posiadacza uprawnienia i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych uprawnień

2.14.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5 i 2.11, przywileje posiadacza uprawnienia instruktora RPAS upoważniają do:

- a) nadzorowania samodzielnych lotów uczniów-pilotów bezzałogowych statków powietrznych; oraz
- b) wykonywania szkolenia do wydania licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawnienia instruktora RPAS, pod warunkiem, że instruktor RPAS:
 - 1) posiada co najmniej licencję pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz uprawnienie do jakiegoś prowadzonego jest szkolenie, w odpowiedniej kategorii RPA i powiązanego RPS;
 - 2) posiada licencję pilota bezzałogowego statku powietrznego i uprawnienie konieczne do wykonywania czynności pilota dowódcy bezzałogowego statku powietrznego na kategorii RPA i powiązanego RPS, w zakresie których prowadzone jest szkolenie; oraz
 - 3) posiada uprawnienie instruktora RPAS wpisane do licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego.

2.14.2.2 Kandydat musi również spełnić wszystkie wymagania w zakresie kwalifikacji instruktorskich jeżeli ma prowadzić szkolenie na licencję pilota bezzałogowego statku powietrznego w środowisku operacyjnym z załogą wieloosobową.

ROZDZIAŁ 3

LICENCJE CZŁONKÓW ZAŁOGI LOTNICZEJ INNE NIŻ LICENCJE PILOTÓW

3.1 Ogólne zasady dotyczące licencji nawigatora lotniczego i mechanika pokładowego

3.1.1 Kandydat, zanim zostanie mu wydana licencja nawigatora lotniczego lub licencja mechanika pokładowego, musi spełniać takie wymagania pod względem wieku, wiedzy, doświadczenia, umiejętności i sprawności fizycznej i psychicznej, jakie są przewidziane dla tych licencji.

3.1.1.1 Kandydat do licencji nawigatora lotniczego lub licencji mechanika pokładowego musi spełniać takie wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności, jakie są przewidziane dla tych licencji, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

3.2 Licencja nawigatora lotniczego

3.2.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

3.2.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

3.2.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni, do nadanych posiadaczowi licencji uprawnień nawigatora lotniczego, przynajmniej w zakresie podanych poniżej przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania mające odniesienie do posiadacza licencji nawigatora lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- b) wpływ obciążenia i rozłożenia masy na osiągi statku powietrznego;
- c) stosowanie danych o osiąгах podczas startu, lądowania i podczas wykonywania innych czynności, łącznie z procedurami dla monitorowania przelotu;
- d) operacyjne planowanie przed lotem i na trasie; przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego; odpowiednie procedury służb ruchu lotniczego; procedury nastawiania wysokościomierza;

Możliwości człowieka

- e) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności nawigatora lotniczego, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- f) interpretacja i praktyczne wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz pogody; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej, przed i podczas

lotu; pomiar wysokości;

- g) meteorologia lotnicza; klimat danego obszaru z uwzględnieniem czynników mających wpływ na lotnictwo; ruch układów ciśnień; struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, mających wpływ na warunki startu, lotu po trasie i lądowanie;

Nawigacja

- h) technika obliczeniowa, rozkład ciśnień i procedury radio- i astronawigacji; wykorzystanie map lotniczych, szczególnych pomocy radionawigacyjnych i systemów nawigacyjnych obszaru; specjalne wymagania nawigacyjne dla lotów dalekiego zasięgu;
- i) stosowanie, ograniczenia i zdolność awioniki oraz przyrządów niezbędnych do nawigacji statku powietrznego;
- j) stosowanie, dokładność i niezawodność systemów nawigacji stosowanych przy odlotach, na trasie i w fazie podejścia; identyfikacja pomocy radionawigacyjnej;
- k) zasady i charakterystyki samodzielnych systemów nawigacyjnych i systemów opartych na zewnętrznych punktach odniesienia; działanie wyposażenia pokładowego;
- l) sfera niebieska, w tym ruch ciał niebieskich, ich selekcja oraz identyfikacja w celu obserwacji i zmniejszenia pola widzenia; skalowanie sekstansu; zebranie dokumentacji nawigacyjnej;
- m) definicje, jednostki i formuły stosowane w nawigacji lotniczej;

Procedury operacyjne

- n) interpretacja i wykorzystanie dokumentacji lotniczej, takiej jak AIP, NOTAM, kodów lotniczych, skrótów i map do lotów według wskazań przyrządów dla odlotu, lotu na trasie, zniżania i podejścia;

Zasady lotu

- o) zasady lotu;

Łączność radiotelefoniczna

- p) procedury radiotelefoniczne i frazeologia.

3.2.1.3 Doświadczenie

3.2.1.3.1 Kandydat musi wykonać obowiązki nawigatora lotniczego w czasie co najmniej 200 godzin lotu, akceptowanym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, na statku powietrznym wykonującym loty nawigacyjne, w tym co najmniej 30 godzin w nocy.

3.2.1.3.1.1 Kiedy kandydat ma zaliczony nalot jako pilot, Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do przyjęcia, jeśli tak, poda zakres, zgodnie z którym wymagany przez pkt 3.2.1.3.1 czas lotu może być odpowiednio zmniejszony.

3.2.1.3.2 Kandydat powinien udowodnić, że prawidłowo określił pozycję statku powietrznego w locie i wykorzystał tę informację do nawigacji statku powietrznego:

- a) w nocy – co najmniej 25 razy za pomocą obserwacji nieba; oraz
- b) w dzień – co najmniej 25 razy za pomocą obserwacji nieba w połączeniu z samodzielnymi systemami nawigacji lub systemami nawigacyjnymi wykorzystującymi zewnętrzne punkty odniesienia.

3.2.1.4 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonywania czynności jako nawigator lotniczy statku powietrznego, w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z nadanymi posiadaczowi uprawnieniami licencji nawigatora lotniczego, oraz :

- a) rozpoznawać oraz zarządzać zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) posiadać właściwą ocenę sytuacji i wykorzystywać zespół umiejętności lotniczych;
- c) stosować wiedzę lotniczą;
- d) wykonywać wszystkie obowiązki jako członek zintegrowanej załogi; oraz
- e) skutecznie porozumiewać się z innymi członkami załogi.

3.2.1.5 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat powinien posiadać aktualną ocenę lekarską klasy 2.

3.2.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

Pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w pkt 1.2.5, 1.2.6 i 1.2.7.1, posiadacz licencji nawigatora lotniczego uprawniony jest do pełnienia czynności nawigatora lotniczego na każdym statku powietrznym. Jeżeli przywileje uwzględniają uprawnienie do prowadzenia łączności radiotelefonicznej, posiadacz licencji musi spełnić wymagania podane w pkt 1.2.9.2.

3.3 Licencja mechanika pokładowego

3.3.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

3.3.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

3.3.1.2 Wiedza

3.3.1.2.1 Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni do nadanych posiadaczowi licencji mechanika pokładowego uprawnień, przynajmniej w zakresie podanych niżej przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i uregulowania dotyczące posiadacza licencji mechanika pokładowego; przepisy i ustalenia rządzące operacjami cywilnych statków powietrznych, mające związek z obowiązkami mechanika pokładowego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) podstawowe zasady pracy zespołów napędowych, turbin gazowych i/lub silników tłokowych; charakterystyki paliw, układów paliwowych, w tym kontrola paliwa; smarowanie i układy smarowania; dopalacze i systemy wtryskowe, funkcja i działanie systemów zapłonu silnika i rozrusznika;

- c) zasady działania, procedury posługiwania się i ograniczenia operacyjne zespołów napędowych statku powietrznego; wpływ warunków atmosferycznych na osiągi silnika;
- d) płatowce, układy sterowania lotem, budowa, zespoły kół, hamulce i zespoły przeciwslizgowe, korozja, trwałość zmęczeniowa; rozpoznawanie uszkodzeń strukturalnych i defektów;
- e) systemy zabezpieczenia przed lodem i deszczem;
- f) systemy hermetyzacji i klimatyzacji, systemy tlenowe;
- g) systemy hydrauliczne i pneumatyczne;
- h) podstawowa wiedza teoretyczna o elektryczności, układy elektryczne (prąd zmienny i prąd stały), systemy okablowania statku powietrznego, umasienie i ekranowanie;
- i) zasady działania przyrządów, busoli, autopilotów, sprzętu łączności radiowej, pomocy radionawigacyjnych i radarowych, systemy zarządzania lotem, monitory i awionika;
- j) ograniczenia danego statku powietrznego;
- k) ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie, systemy tłumienia i gaszenia;
- l) inspekcje stosowania i sprawdzania zgodności wyposażenia i systemów danego statku powietrznego;

Osiągi, planowanie lotu i obciążenia

- m) wpływ obciążenia i rozłożenia masy na charakterystyki lotu; rozpatrywanie masy i wyważenia; obliczenia masy i wyważenia;
- n) wykorzystanie i praktyczne stosowanie danych o osiąгах, łącznie z procedurami do monitorowania przelotu;

Możliwości człowieka

- o) możliwości człowieka związane z wykonywaniem czynności mechanika pokładowego, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Procedury operacyjne

- p) zasady obsługi technicznej, procedury utrzymania zgodności do lotu, meldowanie o awariach, inspekcja przed lotem, procedury stosowania środków ostrożności przy tankowaniu i wykorzystywaniu mocy z zewnątrz; wyposażenia i systemy kabin;
- q) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
- r) procedury operacyjne do przewozu ładunku i towarów niebezpiecznych;

Zasady lotu

- s) podstawy aerodynamiki;

Łączność radiotelefoniczna

- t) procedury łączności radiotelefonicznej i frazeologia.

3.3.1.2.2 Zalecenie. – Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do uprawnień nadanych posiadaczowi licencji mechanika pokładowego, przynajmniej w poniższym zakresie:

- a) podstawy nawigacji; zasady i działanie systemów niezależnych; oraz
- b) operacyjne aspekty meteorologii.

3.3.1.3 Doświadczenie

3.3.1.3.1 Kandydat musi wykonać, pod nadzorem osoby zatwierdzonej przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, obowiązki mechanika pokładowego podczas co najmniej 100 godzin lotu. Władza uprawniona do licencjonowania określi jaką część doświadczenia zdobytego w charakterze mechanika pokładowego podczas szkolenia na zatwierdzonym przez nią symulatorze lotu, może być zaakceptowana w poczet całkowitych 100 godzin czasu lotu. Zaliczenie takiego doświadczenia ma być ograniczone do maksimum 50 godzin.

3.3.1.3.1.1 Jeżeli kandydat ma zaliczony czas lotu jako pilot, to Władza uprawniona do licencjonowania określi czy takie doświadczenie jest do zaakceptowania i, jeżeli tak, zakres do którego wymagania czasu lotu wymienione w pkt 3.3.1.3.1 może być odpowiednio zmniejszony.

3.3.1.3.2 Kandydat powinien mieć doświadczenie operacyjne w wykonywaniu obowiązków mechanika pokładowego, uzyskane pod nadzorem mechanika, zatwierdzonego w tym celu przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, przynajmniej w zakresie następujących tematów:

a) *Procedury normalne*

- inspekcja przed lotem
- procedury tankowania, zarządzanie paliwem
- sprawdzanie dokumentów obsługowych
- normalne procedury pokładowe podczas wszystkich faz lotu
- współdziałanie w załodze i procedury w przypadku niesprawności członka załogi
- zgłaszanie uszkodzeń

b) *Procedury nietypowe i zastępcze (oczekujące)*

- rozpoznanie nienormalnego funkcjonowania systemów statku powietrznego
- wykorzystanie procedur nienormalnych i zastępczych (oczekujących)

c) *Procedury awaryjne*

- rozpoznawanie warunków awaryjnych
- stosowanie odpowiednich procedur awaryjnych.

3.3.1.4 Umiejętności

3.3.1.4.1 Kandydat powinien umieć zademonstrować zdolność do wykonywania, jako mechanik pokładowy statku powietrznego, obowiązków i procedur opisanych w pkt 3.3.1.3.2 w stopniu odpowiednim do kompetencji związanych z uprawnieniami nadanymi posiadaczowi licencji mechanika pokładowego, oraz:

- a) rozpoznawać oraz zarządzać zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

- b) stosować systemy statku powietrznego, w ramach jego możliwości i ograniczeń;
- c) posiadać właściwą ocenę sytuacji i wykorzystywać zespół umiejętności lotniczych;
- d) stosować wiedzę lotniczą;
- e) wykonywać wszystkie obowiązki jako członek zintegrowanej załogi w sposób niepodlegający wątpliwościom; oraz
- f) skutecznie porozumiewać się z innymi członkami załogi.

3.3.1.4.2 Wykorzystanie szkoleniowego urządzenia symulacji lotu do wykonania wszystkich procedur wymaganych podczas demonstrowania umiejętności określonych w pkt 3.3.1.4.1 powinno być zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, która powinna upewnić się, że urządzenie szkoleniowe jest odpowiednie do tego zadania.

3.3.1.5 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat powinien posiadać aktualną ocenę lekarską klasy 2.

3.3.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

3.3.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5, 1.2.6 i 1.2.7.1, posiadacz licencji mechanika pokładowego uprawniony jest do pełnienia czynności mechanika pokładowego na każdym typie statku powietrznego, na którym wykazał się poziomem wiedzy i umiejętności określonym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, na bazie wymagań określonych w pkt 3.3.1.2 i 3.3.1.4, które mają zastosowanie do bezpiecznych operacji na tym typie statku powietrznego.

3.3.2.2 Typy statków powietrznych, na których posiadacz licencji mechanika pokładowego jest upoważniony do wykorzystywania swoich przywilejów wynikających z licencji powinny być wpisane do licencji lub odnotowane gdzie indziej, w sposób akceptowany przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

3.4 Radiooperator pokładowy

Uwaga 1. – Jeżeli wiedza i umiejętności kandydata zostały potwierdzone jako satysfakcjonujące pod względem certyfikacyjnych wymogów dla ograniczonego certyfikatu radiooperatora pokładowego, określonych w ogólnych przepisach radiowych, załączonych do Międzynarodowej Konwencji Telekomunikacyjnej oraz jeżeli kandydat spełnił wymogi, które są adekwatne do operacji przeprowadzanych przez radiooperatora pokładowego na pokładzie statku powietrznego, Umawiające się Państwo może dokonać wpisu do licencji już posiadanej przez kandydata (jak określono w pkt 5.1.1.2, pozycja XIII) lub wydać oddzielną licencję.

Uwaga 2. – Wymagania w zakresie umiejętności i wiedzy dotyczące procedur łączności radiotelefonicznej i frazeologii, zostały opracowane jako integralna część wszystkich licencji dla pilotów samolotowych, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów.

ROZDZIAŁ 4

LICENCJE I UPRAWNIENIA DLA PERSONELU INNEGO NIŻ CZŁONKOWIE ZAŁOGI LOTNICZEJ

4.1 Ogólne zasady dotyczące licencji i uprawnień dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej

4.1.1 Kandydat powinien, zanim zostanie mu wydana jakakolwiek licencja lub uprawnienie dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej, spełniać wymagania dotyczące wieku, wiedzy, doświadczenia i tam gdzie to jest wskazane, wymagania dotyczące sprawności fizycznej i psychicznej oraz umiejętności, jakie są przewidziane dla danej licencji lub uprawnienia.

4.1.2 Kandydat, starający się o jakąkolwiek licencję lub uprawnienie dla personelu innego niż członkowie załogi lotniczej, powinien spełniać, w sposób określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, takie wymagania jakie są przewidziane dla danej licencji lub uprawnienia.

4.2 Obsługa techniczna statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik)

Uwaga. – Nazwy podane w nawiasach podano jako dopuszczalne uzupełnienia w tytule licencji. Oczekuje się, że każde Umawiające się Państwo zastosuje w swoich przepisach te, w stosunku do których ma preferencje.

4.2.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

4.2.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

4.2.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy właściwy do uprawnień, jakie mają mu być nadane i odpowiedni do obowiązków posiadacza licencji obsługi technicznej statku powietrznego, przynajmniej w zakresie poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze i wymagania zdatności do lotu

- a) przepisy i ustalenia dotyczące posiadacza licencji obsługi technicznej statku powietrznego, obejmujące stosowne wymagania zdatności do lotu w zakresie certyfikacji i ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego oraz zatwierdzonej organizacji obsługi i procedury;

Nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) podstawy matematyki; jednostki miar; podstawowe zasady fizyki i chemii mające zastosowanie w obsłudze technicznej statku powietrznego;

Mechanika statku powietrznego

- c) właściwości i stosowanie materiałów konstrukcyjnych statku powietrznego, łącznie z zasadami konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, techniki mocowania; zespoły napędowe i związane z nimi systemy; hydrauliczne, elektryczne i elektroniczne źródła mocy; systemy przyrządów i monitorów; pokładowe systemy nawigacji i łączności;

Obsługa techniczna statku powietrznego

- d) czynności wymagane do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, obejmujące metody i procedury do przeprowadzenia przeglądu, naprawy, inspekcji, wymiany części, modyfikacji lub usuwania wad w strukturach, komponentach i systemach statku powietrznego, zgodnie z

metodami zalecanymi w odpowiednich Instrukcjach Obsługi Technicznej i obowiązujących normach zdatności do lotu; oraz

Możliwości człowieka

- e) możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, związane z obsługą statku powietrznego.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

4.2.1.3 Doświadczenie

Kandydat powinien mieć następujące doświadczenie w inspekcji, przeglądzie i obsłudze technicznej statku powietrznego lub jego komponentów:

- a) do wydania licencji z uprawnieniami na statek powietrzny jako całość, co najmniej:
 - 1) cztery lata; lub
 - 2) dwa lata, jeśli kandydat pomyślnie ukończył zatwierdzony kurs szkoleniowy; oraz
- b) do wydania licencji z uprawnieniami ograniczonymi zgodnie z pkt 4.2.2.2 a) 2) lub 3), okres, który pozwoli osiągnąć poziom kompetencji równoważny wymaganemu w pkt a) pod warunkiem, że nie jest on mniejszy niż:
 - 1) dwa lata; lub
 - 2) taki okres, jaki Państwo uzna za równoważny poziomowi doświadczenia praktycznego dla kandydatów, którzy pomyślnie ukończyli zatwierdzony kurs szkoleniowy.

4.2.1.4 Szkolenie

Zalecenie. – *Kandydat powinien mieć ukończone szkolenie odpowiednie do przywilejów, jakie będą mu nadane.*

Uwaga. – Podręcznik szkolenia personelu obsługi statku powietrznego (Doc 10098) zawiera wytyczne dotyczące projektowania i opracowania programu szkolenia personelu obsługi statku powietrznego.

4.2.1.5 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się zdolnością do wykonywania funkcji odpowiednich do przywilejów, jakie mają mu być nadane.

4.2.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich

4.2.2.1 Pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 4.2.2.2 i 4.2.2.3, posiadacz licencji obsługi technicznej statku powietrznego uprawniony jest do certyfikowania statku powietrznego lub jego części jako zdatnych do lotu po wykonanej, autoryzowanej naprawie, modyfikacji lub zabudowie zespołu napędowego, osprzętu, przyrządu i/lub elementu wyposażenia oraz do podpisania poświadczenia obsługi w następstwie wykonanej inspekcji, czynności obsługowych i/lub bieżącej naprawy.

4.2.2.2 Przywileje posiadacza licencji obsługi technicznej określone w pkt 4.2.2.1 mogą być wykorzystywane tylko:

- a) gdy:

- 1) do licencji wpisane są całe statki powietrzne w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii, lub
 - 2) do licencji wpisane są płatowce, zespoły napędowe i systemy statku powietrznego w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii, i/lub
 - 3) do licencji wpisane są systemy awioniki statku powietrznego lub jego komponentów w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii;
- b) pod warunkiem, że posiadacz licencji jest zaznajomiony ze wszystkimi istotnymi informacjami dotyczącymi obsługi technicznej i zdolności do lotu konkretnego statku powietrznego, dla którego posiadacz licencji podpisuje poświadczenie obsługi technicznej lub płatowca, zespołu napędowego, systemu statku powietrznego lub jego podzespołu oraz systemem lub podzespołem awioniki statku powietrznego, który posiadacz licencji certyfikuje jako zdolny do lotu; oraz
 - c) pod warunkiem, że w czasie minionych 24 miesięcy, posiadacz licencji nabył doświadczenie w inspekcji, obsłudze lub przeglądzie statku powietrznego lub jego podzespołów, zgodnie z uprawnieniami nadanymi przez licencję posiadaną nie krócej niż przez 6 miesięcy lub spełnił warunki do wydania licencji z odpowiednimi przywilejami, w sposób zadowalający Władzę uprawnioną do licencjonowania.

4.2.2.3 Umawiające się Państwo powinno określić zakres przywilejów posiadacza licencji pod względem złożoności zadań certyfikacyjnych.

4.2.2.3.1 **Zalecenie.** – *Szczegóły przywilejów certyfikacyjnych powinny być wpisane lub dołączone do licencji, bezpośrednio lub poprzez odniesienie do innego dokumentu wydanego przez Umawiające się Państwo.*

4.2.2.4 Jeśli Umawiające się Państwo upoważnia jakąś zatwierdzoną organizację obsługi do wyznaczenia nielicencjonowanego personelu do korzystania z uprawnień, o których mowa w pkt 4.2.2, to wyznaczona osoba musi spełnić wymagania określone w pkt 4.2.1.

4.2.3 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z nich w odniesieniu do RPAS

Obowiązuje od dnia 3 listopada 2022 r.

4.2.3.1 Przywileje posiadacza licencji obsługi technicznej określone w pkt 4.2.2.1 mogą być wykorzystywane tylko gdy:

- a) do licencji wpisane są RPA lub RPS w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii, lub
- b) do licencji wpisane są RPAS oraz powiązane łącze transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania w sposób ściśle określony lub w ramach szeroko pojętej kategorii po uzyskaniu odpowiedniej wiedzy i szkoleniu praktycznym w zakresie obsługi technicznej RPAS oraz powiązanego łącza transmisji danych systemu dowodzenia i sterowania.

4.2.3.2 Jeśli Umawiające się Państwo upoważnia jakąś zatwierdzoną organizację obsługi do wyznaczenia nielicencjonowanego personelu do korzystania z uprawnień, o których mowa w pkt 4.2.3, to wyznaczona osoba musi spełnić wymagania określone w pkt 4.2.1.

4.3 Praktykant-kontroler ruchu lotniczego

4.3.1 Umawiające się Państwa podejmą odpowiednie działania, aby praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego nie stwarzali zagrożenia dla żeglugi powietrznej.

4.3.2 Sprawność fizyczna i psychiczna

Umawiające się Państwo nie zezwoli, aby praktykant-kontroler ruchu lotniczego przechodził przeszkolenie w

środowisku operacyjnym, chyba że taka osoba posiada aktualną ocenę lekarską klasy 3.

4.4 Licencja kontrolera ruchu lotniczego

4.4.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

Przed wydaniem licencji kontrolera ruchu lotniczego, Umawiające się Państwo powinno żądać od kandydata spełnienia wymagań określonych w pkt 4.4.1 i wymagań dla co najmniej jednego z uprawnień określonych w pkt 4.5. Nielicencjonowani pracownicy państwowi mogą pracować jako kontrolerzy ruchu lotniczego pod warunkiem, że spełnią te same wymagania.

4.4.1.1 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

4.4.1.2 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni dla posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego, przynajmniej w zakresie poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) prawo i przepisy dotyczące kontrolera ruchu lotniczego;

Wyposażenie kontroli ruchu lotniczego

- b) zasady działania, zastosowanie i ograniczenia wyposażenia stosowanego w kontroli ruchu lotniczego;

Wiedza ogólna

- c) do dnia 2 listopada 2022 r., zasady lotu; zasady działania i funkcjonowania statku powietrznego, zespołów napędowych i systemów; osiągi statku powietrznego związane z operacjami kontroli ruchu lotniczego;
- c) od dnia 3 listopada 2022 r., zasady lotu; zasady działania i funkcjonowania statku powietrznego oraz RPAS, zespołów napędowych i systemów; osiągi statku powietrznego związane z operacjami kontroli ruchu lotniczego;

Możliwości człowieka

- d) możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- e) meteorologia lotnicza; wykorzystanie oraz rozumienie dokumentacji i informacji meteorologicznej; pochodzenie i właściwości zjawisk pogodowych wpływających na operacje lotnicze i bezpieczeństwo; wysokościomierz;

Nawigacja

- f) zasady nawigacji lotniczej; zasada, ograniczenia i dokładność systemów nawigacyjnych oraz widoczne punkty odniesienia; oraz

Procedury operacyjne

- g) kontrola ruchu lotniczego, łączność, radiotelefony i procedury frazeologiczne (rutynowe, nierutynowe i awaryjne); wykorzystanie odpowiedniej dokumentacji lotniczej; praktyki bezpieczeństwa związane z lotem.

4.4.1.3 Doświadczenie

4.4.1.3.1 Kandydat musi ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy i wykazać wymagane kompetencje, oraz zaliczyć, na poziomie zadawalającym, co najmniej trzy miesiące pracy w rzeczywistej kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego (OJT) kontroli ruchu lotniczego (ATC). Wymagania dotyczące doświadczenia określone dla uprawnień kontrolera ruchu lotniczego w pkt 4.5 mogą być zaliczone jako część doświadczenia określonego w tym punkcie.

4.4.1.3.2 Kontroler ruchu lotniczego pełniący funkcję instruktora szkolenia operacyjnego kontroli ruchu lotniczego musi posiadać odpowiednie uprawnienia i posiadać kwalifikacje instruktora szkolenia operacyjnego kontroli ruchu lotniczego.

Uwaga. – Dokument Procedury służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (Doc 9868) zawiera wytyczne dotyczące kwalifikacji instruktorów szkolenia operacyjnego kontroli ruchu lotniczego oraz szkolenia i oceny kontrolerów ruchu lotniczego w oparciu o kompetencje. Podręcznik szkolenia i oceny kontrolerów ruchu lotniczego w oparciu o kompetencje oraz Podręcznik szkolenia i oceny instruktorów szkolenia operacyjnego kontroli ruchu lotniczego w oparciu o kompetencje (Doc 10056, tom I i II) zawierają dodatkowe wytyczne stanowiące wsparcie dla zainteresowanych stron w skutecznym wdrażaniu szkoleń i ocen dla kontrolerów ruchu lotniczego w oparciu o kompetencje.

4.4.1.4 Sprawność fizyczna i psychiczna

Kandydat musi posiadać aktualną ocenę lekarską klasy 3.

4.5 Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego

4.4.1 Kategorie uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego obejmują następujące kategorie:

- a) uprawnienie kontroli lotniska;
- b) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej;
- c) uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej;
- d) uprawnienie kontroli zbliżania za pomocą radaru podejścia precyzyjnego;
- e) uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej; oraz
- f) uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej.

Uwaga. – Światowa Organizacja Meteorologiczna posiada określone wymagania dla personelu dokonującego obserwacji meteorologicznych, które mają zastosowanie do kontrolerów ruchu lotniczego zapewniających taką służbę.

4.5.2 Wymagania dotyczące uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

4.5.2.1 Wiedza

Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do nadanych uprawnień w takim stopniu, w jakim wpływają one na obszar jego odpowiedzialności, przynajmniej w zakresie poniższych przedmiotów:

a) *uprawnienie kontroli lotniska:*

- 1) układ lotniska; charakterystyka fizyczna i widoczne punkty odniesienia,
- 2) struktura przestrzeni powietrznej,
- 3) obowiązujące przepisy, procedury i źródła informacji,
- 4) naziemne urządzenia nawigacyjne,
- 5) sprzęt kontroli ruchu lotniczego i jego wykorzystanie,
- 6) teren i widoczne punkty odniesienia,
- 7) charakterystyka ruchu lotniczego,
- 8) zjawiska pogodowe, oraz
- 9) plany awaryjne, poszukiwań i ratownictwa;

b) *uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej i uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej:*

- 1) struktura przestrzeni powietrznej,
- 2) obowiązujące przepisy, procedury i źródła informacji,
- 3) naziemne urządzenia nawigacyjne,
- 4) sprzęt kontroli ruchu lotniczego i jego wykorzystanie,
- 5) teren i widoczne punkty odniesienia,
- 6) charakterystyka ruchu lotniczego i przepływ ruchu,
- 7) zjawiska pogodowe, oraz
- 8) plany awaryjne, poszukiwań i ratownictwa; oraz

c) *uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej, uprawnienie kontroli zbliżania za pomocą radaru podejścia precyzyjnego, uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej:* Kandydat musi spełniać wymagania określone w pkt b) w takim stopniu, w jakim wpływają one na obszar jego odpowiedzialności i musi wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do nadanych przywilejów, co najmniej w zakresie następujących dodatkowych tematach:

- 1) zasady, wykorzystanie i ograniczenia odnośnych systemów dozorowania ATS i związanego z nimi wyposażenia, oraz
- 2) procedury zapewniania służby dozorowania ATS, w tym procedury zapewniające odpowiednie przewyższenie nad terenem.

4.5.2.2 Doświadczenie

4.5.2.2.1 Kandydat musi:

- a) ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy z wynikiem pozytywnym;
- b) wykazać wymagane kompetencje podczas zapewniania, pod nadzorem instruktora szkolenia

operacyjnego (OJT) kontroli ruchu lotniczego (ATC), jednej lub więcej niż jednej spośród poniższych służb:

- 1) *w przypadku uprawnienia kontroli lotniska:* służby kontroli lotniska przez co najmniej 90 godzin lub miesiąc, w zależności od tego, która wartość jest większa, w organie, w którym ubiega się o uprawnienie,
- 2) *w przypadku uprawnienia kontroli zbliżania proceduralnej, uprawnienia kontroli zbliżania dozorowanej, uprawnienia kontroli obszaru proceduralnej i uprawnienia kontroli obszaru dozorowanej:* służby kontroli, o której uprawnienie kandydat się ubiega, przez co najmniej 180 godzin lub trzy miesiące, w zależności od tego, która wartość jest większa, w organie, w którym ubiega się o uprawnienie, oraz
- 3) *w przypadku uprawnienia kontroli zbliżania za pomocą radaru podejścia precyzyjnego:* co najmniej 200 precyzyjnych podejść do lądowania, z których nie więcej niż 100 może być wykonanych na symulatorze radaru, zatwierdzonym w tym celu przez Władzę uprawnioną do licencjonowania. Co najmniej 50 spośród tych podejść precyzyjnych powinno być wykonanych w organie i na sprzęcie, gdzie kandydat ubiega się o uprawnienie; oraz

4.5.2.2.2 Wniosek o uprawnienie należy złożyć w ciągu sześciu miesięcy od uzyskania doświadczenia, o którym mowa w pkt 4.5.2.2.1.b).

4.5.2.2.3 Jeśli kandydat posiada już uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego innej kategorii lub takie samo uprawnienie dla innego organu, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić czy wymagane doświadczenie określone w pkt 4.5.2.2 może być zmniejszone, a jeśli tak, to w jakim zakresie.

4.5.2.3 Umiejętności

Kandydat powinien wykazać się umiejętnościami na poziomie odpowiednim do nadawanych przywilejów, oraz bezpiecznie, sprawnie i w sposób uporządkowany zapewniać służbę kontroli, w tym rozpoznawać i zarządzać zagrożeniami i błędami.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

4.5.2.4 Równoczesne wydanie dwóch uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

W przypadku ubiegania się o dwa uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego jednocześnie, Władza uprawniona do licencjonowania powinna określić obowiązujące wymagania dla każdego uprawnienia. Wymagania te nie będą mniejsze niż te dotyczące uprawnień o większych wymaganiach.

4.5.3 Przywileje posiadacza uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

4.5.3.1 Zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1 i 1.2.9 przywileje posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego powinny być wpisane do licencji z wykorzystaniem jednego lub więcej spośród następujących uprawnień:

- a) *uprawnienie kontroli lotniska:* w celu zapewniania lub nadzorowania zapewniania służby kontroli lotniska, do której posiadacz licencji ma uprawnienie;
- b) *uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej:* w celu zapewniania lub nadzorowania zapewniania służby kontroli zbliżania na lotnisku lub na lotniskach, do której posiadacz licencji ma uprawnienie, w ramach przestrzeni powietrznej lub jej części pozostającej pod jurysdykcją organu zapewniającego służbę kontroli zbliżania;

- c) *uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej*: w celu zapewnienia lub nadzorowania zapewnienia służby kontroli zbliżania z wykorzystaniem systemów dozorowania ATS na lotnisku lub lotniskach, dla której posiadacz licencji ma uprawnienia, w ramach przestrzeni powietrznej lub jej części pozostającej pod jurysdykcją organu zapewniającego służbę kontroli zbliżania;
 - 1) zgodnie z przepisami, o których mowa w pkt 4.5.2.2.1c), przywileje powinny obejmować zapewnianie kontroli zbliżania z pomocą radaru dozorowania;
- d) *uprawnienie kontroli zbliżania za pomocą radaru podejścia precyzyjnego*: w celu zapewnienia lub nadzorowania zapewnienia służby za pomocą radaru podejścia precyzyjnego na lotnisku, dla której posiadacz licencji ma uprawnienia;
- e) *uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej*: w celu zapewnienia lub nadzorowania zapewnienia służby kontroli obszaru w ramach obszaru kontroli lub jego części, dla której posiadacz licencji ma uprawnienia; oraz
- f) *uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej*: w celu zapewnienia lub nadzorowania zapewnienia służby kontroli obszaru z wykorzystaniem systemu dozorowania ATS, w ramach obszaru kontroli lub jego części, dla której posiadacz licencji ma uprawnienia.

4.5.3.2 Przed rozpoczęciem korzystania z przywilejów, o których mowa w pkt 4.5.3.1, posiadacz licencji powinien zostać zaznajomiony z właściwymi i aktualnymi informacjami.

4.5.3.3 Umawiające się Państwo wydające licencję kontrolera ruchu lotniczego, nie powinno zezwalać jej posiadaczowi na wykonywanie działalności szkoleniowej na stanowisku operacyjnym, chyba że otrzymał on odpowiednie upoważnienie od tegoż Umawiającego się Państwa.

4.5.3.4 *Ważność uprawnień uzupełniających w jednostce*

Uprawnienie uzupełniające w jednostce staje się nieważne kiedy kontroler ruchu lotniczego nie korzysta z przywilejów wynikających z tego uprawnienia przez okres ustalony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania. Okres ten nie może być dłuższy niż sześć miesięcy. Uprawnienie uzupełniające w jednostce pozostaje nieważne dopóki zdolność kontrolera do korzystania z przywilejów wynikających z tego uprawnienia nie zostanie przywrócona.

4.6 Licencja oficera operacji lotniczych/dyspozytora lotniczego

4.6.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

4.6.1.1 *Wiek*

Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

4.6.1.2 *Wiedza*

Kandydat powinien wykazać się poziomem wiedzy odpowiednim do nadanych uprawnień posiadacza licencji dyspozytora lotniczego, przynajmniej w zakresie poniższych przedmiotów:

Prawo lotnicze

- a) przepisy i ustalenia dotyczące kontroli operacyjnej oraz posiadacza licencji dyspozytora lotniczego; odpowiednie praktyki i procedury służb ruchu lotniczego;

Ogólna wiedza o statku powietrznym

- b) zasady działania zespołów napędowych samolotów, systemy i przyrządy;

- c) ograniczenia operacyjne samolotów i zespołów napędowych;
- d) wykaz minimalnego wyposażenia i odchyłeń konfiguracji;

Obliczanie osiąggów, procedury planowania i obciążenia

- e) wpływ obciążenia i rozkładu masy na osiągi statku powietrznego i właściwości lotu; obliczenia masy i wyważenia;
- f) operacyjne planowanie lotu; obliczanie zużycia paliwa i wytrzymałości; procedury wyboru alternatywnego lotniska; kontrola parametrów lotu po trasie; zwiększony zasięg operacji;
- g) osiągi podczas startu, w tym długość pola, kryteria i ograniczenia dotyczące wznoszenia i przeszkód;
- h) osiągi przelotowe, w tym minimalne wysokości bezwzględne, planowanie scenariusza w przypadku dekompresji/wyłączenia silnika/wypuszczonego podwozia;
- i) osiągi podczas lądowania, w tym kryteria i ograniczenia dotyczące wznoszenia na podejściu i długości pola;
- j) przygotowanie i wypełnianie planów lotu służb ruchu lotniczego;
- k) podstawowe zasady systemów planowania z pomocą komputerów;

Możliwości człowieka

- l) możliwości człowieka związane z wykonywaniem obowiązków kontroli operacyjnej, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami;

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka, w tym zasady zarządzania zagrożeniami i błędami, znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

Meteorologia

- m) meteorologia lotnicza; ruch układów ciśnień; struktura frontów atmosferycznych oraz pochodzenie i właściwości znaczących zjawisk pogodowych, które wpływają na warunki startu, przelotu i lądowania;
- n) interpretacja i wykorzystanie meldunków meteorologii lotniczej, map i prognoz; kody i skróty; wykorzystanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej;

Nawigacja

- o) zasady nawigacji lotniczej ze szczególnym odniesieniem do lotu według wskazań przyrządów;

Procedury operacyjne

- p) wykorzystanie dokumentacji lotniczej i standardowych procedur operacyjnych;
- q) procedury operacyjne do przewozu frachtu i towarów niebezpiecznych;
- r) procedury w razie wypadków i zdarzeń statków powietrznych; postępowanie w sytuacjach awaryjnych,
- s) procedury w razie bezprawnej ingerencji i sabotażu na statku powietrznym;

Zasady lotu

- t) zasady lotu dotyczące odpowiedniej kategorii statku powietrznego; oraz

Łączność radiowa

- u) procedury komunikowania się ze statkiem powietrznym i odpowiednimi stacjami naziemnymi.

4.6.1.3 Doświadczenie

4.6.1.3.1 Kandydat powinien posiadać następujące doświadczenie:

- a) pełne dwa lata praktyki w pełnieniu jednej z funkcji wymienionych w pkt 1) do 3) włącznie lub w jakiegokolwiek ich kombinacji, pod warunkiem, że w każdej z tych kombinacji okres praktyki w pełnieniu jednej z funkcji jest nie mniejszy niż rok:
 - 1) członek załogi lotniczej w transporcie lotniczym; lub
 - 2) meteorolog w organizacji zapewniającej kontrolę operacyjną statkom powietrznym w transporcie lotniczym; lub
 - 3) kontroler ruchu lotniczego; lub inspektor techniczny nadzorujący inspektorów operacyjnych lub transportowe systemy operacyjne;

lub

- b) co najmniej rok jako pomocnik dyspozytora lotniczego;

lub

- c) ukończył zatwierdzone szkolenie z wynikiem pozytywnym.

4.6.1.3.2 Kandydat powinien mieć przepracowane, pod nadzorem dyspozytora lotniczego, co najmniej 90 dni roboczych w ciągu sześciu miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku.

4.6.1.4 Umiejętności

Kandydat musi wykazać się zdolnością do:

- a) identyfikowania i wyszukiwania danych lotniczych i innych informacji istotnych dla analizy sytuacji i ryzyk operacyjnych;
- b) identyfikowania i oceny czynników ryzyka i możliwych konsekwencji dla operacji lotniczych;
- c) identyfikowania i oceny działań uwzględniając ryzyko, wpływ na bezpieczeństwo lotu i regularność operacji;
- d) określenia właściwego sposobu postępowania w oparciu o obowiązki i zasady opisane w instrukcjach operacyjnych;
- e) stosowania odpowiednich standardowych i niestandardowych procedur z instrukcji operacyjnej dotyczących rozpoczynania, planowania, kontynuowania, zmiany lub zakończenia lotów w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego oraz regularności i wydajności operacji;
- f) wykonania dokładnej i akceptowalnej pod względem operacyjnym analizy pogodowej; sporządzania wartościowej pod względem operacyjnym informacji o warunkach pogodowych dla wybranej trasy lotu; prognozowania zjawisk pogodowych adekwatnych dla potrzeb transportu lotniczego ze

szczególnym odniesieniem do lotniska docelowego i zapasowego;

- g) określenia i stosowania ograniczeń i minimów operacyjnych w odniesieniu do pogody, stanu statku powietrznego i odpowiednich procedur nawigacyjnych;
- h) określenia optymalnej trasy lotu dla danego odcinka i sporządzania ręcznych i/lub komputerowych, planów lotów; oraz
- i) zapewnienia operacyjnego nadzoru i wszelkiej pomocy dla lotu w rzeczywistych i symulowanych, niekorzystnych warunkach pogodowych, odpowiednio do obowiązków posiadacza licencji dyspozytora lotniczego;
- j) rozpoznawania i zarządzania zagrożeniami i błędami.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO), Część II, Sekcja I, Rozdział 6 oraz w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683 ICAO).

4.6.2 Przywileje posiadacza licencji i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

Zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt 1.2.5 przywileje posiadacza licencji dyspozytora lotniczego powinny dotyczyć każdego obszaru, dla którego kandydat spełnia wymagania określone w Załączniku 6.

4.7 Licencja operatora stacji lotniczej

Uwaga. – Licencja ta nie jest przeznaczona dla personelu zapewniającego lotniskową służbę informacji powietrznej (AFIS). Wytyczne w zakresie kwalifikacji, jakie personel ten ma posiadać, znajdują się w Okólniku 211, Lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS).

4.7.1 Wymagania dotyczące wydania licencji

4.7.1.1 Przed wydaniem licencji operatora stacji lotniczej, Umawiające się Państwo powinno żądać od kandydata spełnienia wymagań określonych w pkt 4.6.1. Osoby nieposiadające licencji mogą pracować jako operatorzy stacji lotniczej pod warunkiem, że Państwo, w którym pracują, zapewni, że spełniają oni te same wymagania.

4.7.1.2 Wiek

Kandydat powinien mieć ukończone 18 lat.

4.7.1.3 Wiedza

Kandydat powinien prezentować poziom wiedzy odpowiedni dla operatora stacji lotniczej przynajmniej w zakresie poniższych przedmiotów:

Wiedza ogólna

- a) służby ruchu lotniczego zapewniane w obrębie Państwa;

Procedury operacyjne

- b) procedury łączności radiotelefonicznej; frazeologia; sieć telekomunikacyjna;

Przepisy i ustalenia

- c) przepisy i ustalenia odpowiednie dla operatora stacji lotniczej; oraz

Sprzęt telekomunikacyjny

- d) zasady, wykorzystanie i ograniczenia sprzętu telekomunikacyjnego w stacji lotniczej.

4.7.1.4 Doświadczenie

4.6.1.4.1 Kandydat musi mieć:

- a) ukończony z wynikiem pozytywnym zatwierdzony kurs szkoleniowy w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku i mieć przepracowane, z wynikiem pozytywnym, pod nadzorem wykwalifikowanego operatora stacji lotniczej, co najmniej dwa miesiące; lub
- b) przepracowane z wynikiem pozytywnym, pod nadzorem wykwalifikowanego operatora stacji lotniczej, co najmniej sześć miesięcy w ciągu 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku.

4.7.1.5 Umiejętności

Kandydat musi wykazać się lub już wykazał się umiejętnościami w zakresie:

- a) posługiwania się sprzętem telekomunikacyjnym będącym w użyciu; oraz
- b) skutecznego i dokładnego nadawania i odbierania wiadomości radiotelefonicznych.

4.7.2 Przywileje operatora stacji lotniczej i warunki jakich należy przestrzegać przy korzystaniu z tych przywilejów

Posiadacz licencji operatora stacji lotniczej, pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w pkt 1.2.5 i 1.2.9, uprawniony jest do pełnienia czynności operatora stacji lotniczej. Przed rozpoczęciem korzystania z przywilejów wynikających z licencji, posiadacz musi być zaznajomiony z wszelką właściwą i aktualną informacją dotyczącą typów sprzętu i procedur operacyjnych wykorzystywanych w stacji lotniczej.

4.8 Lotniczy personel meteorologiczny

Uwaga. – Wymagania dotyczące kwalifikacji, kompetencji, wykształcenia i szkolenia lotniczego personelu meteorologicznego leżą w gestii Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO), zgodnie z Uzgodnieniami Roboczymi pomiędzy Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) a Światową Organizacją Meteorologiczną (Doc 7475 ICAO). Wymagania znajdują się w Przepisach technicznych (WMO No.49), Tom I – Ogólne normy meteorologiczne i zalecane metody postępowania, Część V – Kwalifikacje i kompetencje personelu zaangażowanego w zapewnianie służb meteorologicznych (pogodowych i klimatycznych) oraz hydrologicznych, Część VI – Wykształcenie i szkolenie personelu meteorologicznego, oraz Załącznik A – Podstawowe pakiety instrukcji.

ROZDZIAŁ 5

SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE LICENCJI PERSONELU LOTNICZEGO

5.1 Licencje personelu lotniczego wydawane przez Umawiające się Państwo zgodnie z odpowiednimi przepisami niniejszego Załącznika będą zgodne z poniższymi specyfikacjami:

5.1.1 Szczegółowe informacje

5.1.1.1 Po wydaniu licencji Umawiające się Państwo zapewni, aby inne Państwa mogły łatwo odczytać przywileje wynikające z licencji oraz ważność uprawnień.

Uwaga. – Dokumentacja operatora lub osobista książka lotów członka załogi lotniczej, w których znajdują się informacje na temat utrzymywania kompetencji oraz aktualnie posiadanego doświadczenia, nie są zazwyczaj dostępne na pokładzie statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe.

5.1.1.2 Na licencji muszą znajdować się następujące szczegółowe informacje :

- I) Nazwa państwa (pogrubioną czcionką);
- II) Tytuł licencji (bardzo pogrubioną czcionką);
- III) Numer seryjny licencji, cyframi arabskimi, nadany przez Władzę uprawnioną do licencjonowania;
- IV) Nazwisko posiadacza w pełnym brzmieniu (alfabetem łacińskim, także wtedy kiedy pisownia języka narodowego jest inna, niż łacińska);
- IVa) Data urodzenia;
- V) Adres właściciela, jeżeli jest wymagany przez Państwo;
- VI) Obywatelstwo posiadacza;
- VII) Podpis posiadacza;
- VIII) Władza i tam, gdzie to konieczne, warunki na których licencja została wydana;
- IX) Poświadczenie ważności i upoważnienie dla posiadacza do korzystania z uprawnień odpowiednich do licencji;
- X) Podpis urzędnika wydającego licencję i data takiego wydania;
- XI) Plomba lub pieczęć organu wydającego licencję;
- XII) Uprawnienia, np. kategoria, klasa, typ statku powietrznego, płatowiec, kontrola lotniska, itp.;
- XIII) Uwagi, tzn. specjalne wpisy dotyczące ograniczeń i adnotacje dotyczące uprawnień, w tym wpis biegłości językowej oraz inne informacje wymagane zgodnie z Artykułem 39 Konwencji Chicagowskiej; oraz
- XIV) Wszelkie inne dane wymagane przez Państwo wydające licencję.

5.1.2 Materiał

Stosowany jest papier pierwszej jakości lub inny odpowiedni materiał, w tym karty plastikowe, a pozycje wymienione w pkt 5.1.1.2 są wyraźnie uwidocznione.

5.1.3 Język

W przypadku gdy licencje są wydane w języku innym niż angielski, przynajmniej pozycje I), II), VI), IX), XII), XIII) i XIV) muszą być przetłumaczone na język angielski. Jeżeli upoważnienia wydane zgodnie z pkt 1.2.2.1 są w języku innym niż język angielski, nazwa Państwa wydającego upoważnienie, data ważności tego upoważnienia oraz wszelkie restrykcje lub ograniczenia, jakie mogą być ustanowione, muszą być przetłumaczone na język angielski.

5.1.4 Układ poszczególnych pozycji

Nazwy pozycji w licencji muszą być numerowane jednolicie cyframi rzymskimi, jak określono w punkcie 5.1.1, tak aby na każdej licencji numer, przy jakimkolwiek układzie, odnosił się do tej samej nazwy pozycji.

Uwaga. – Nazwy pozycji mogą być ułożone w takim porządku, jaki będzie najbardziej dogodny dla Umawiającego się Państwa wydającego licencję.

ROZDZIAŁ 6

PRZEPISY MEDYCZNE W ZAKRESIE LICENCJONOWANIA

Uwaga 1. – Międzynarodowe normy oraz zalecane metody postępowania określone w niniejszym rozdziale mogą nie być wystarczająco szczegółowe, aby sprostać wszystkim możliwym ewentualnościom. Zatem wiele decyzji dotyczących oceny sprawności fizycznej i psychicznej musi być pozostawionych do osądu i uznania wyznaczonych lekarzy orzeczników. W związku z tym ocena musi być oparta na gruntownym badaniu lekarskim zgodnym z wysokimi standardami praktyki lekarskiej.

Uwaga 2. – Predyspozycje mogące mieć wpływ na chorobę, takie jak otyłość i palenie, mogą być ważne dla określenia, czy konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych badań w indywidualnym przypadku.

Uwaga 3. – W skomplikowanych i nietypowych przypadkach oraz gdy kandydat nie w pełni spełnia warunki zdrowotne, badanie musi być odłożone i skierowane do ostatecznej analizy przez konsultanta medycznego Władzy uprawnionej do licencjonowania. W takich przypadkach należy zwrócić uwagę na przyznane licencją przywileje, które kandydat poddający się ocenie lekarskiej posiada lub, o które się ubiega i warunki, w których posiadacz licencji będzie korzystać z przywilejów przy wykonywaniu nałożonych obowiązków.

Uwaga 4. – Zwraca się uwagę na klauzulę znajdującą się w punkcie 1.2.4.10, traktującą o uznanej opinii lekarskiej.

Uwaga 5. – Materiały zawierające wytyczne stanowiące pomoc dla Władzy uprawnionej do licencjonowania i lekarzy orzeczników zostały opublikowane oddzielnie w bieżącej edycji Podręcznika cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO). Materiały te zawierają również dyskusję dotyczącą pojęć takich jak „prawdopodobnie” i „znaczący/istotny”, stosowanych w Rozdziale 6 dotyczącym przepisów medycznych.

Uwaga 6. – Podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem, mające zastosowanie do procesów oceny lekarskiej, mogą pomóc w zapewnieniu, że zasoby medycyny lotniczej są wykorzystywane skutecznie.

6.1 Oceny lekarskie – informacje ogólne

6.1.1 Klasy ocen lekarskich

Ustanawia się trzy klasy ocen lekarskich:

a) Oceny lekarskie klasy 1;

stosowane w odniesieniu do kandydatów i posiadaczy:

- licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec i pionowzlot,
- licencji pilota w załodze wieloosobowej – samoloty,
- licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec i pionowzlot;

b) Oceny lekarskie klasy 2;

stosowane w odniesieniu do kandydatów i posiadaczy:

- licencji nawigatora lotniczego,
- licencji pokładowego mechanika lotniczego,
- licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec i pionowzlot,
- licencji pilota szybowcowego,
- licencji pilota balonu wolnego;

c) Oceny lekarskie klasy 3;

stosowane względem kandydatów i posiadaczy:

- licencji kontrolera ruchu lotniczego,
- licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego (obowiązującej od dnia 3 listopada 2022 r.).

6.1.2 Kandydat, w celu otrzymania oceny lekarskiej powinien dostarczyć lekarzowi orzecznikowi osobiście potwierdzone oświadczenie o przebytych chorobach dotyczących jego osoby, rodziny i chorób dziedzicznych. Kandydat powinien być pouczony o konieczności złożenia wyczerpującego i dokładnego oświadczenia, na jakie tylko pozwala mu jego wiedza, zaś każde fałszywe oświadczenie będzie traktowane zgodnie z punktem 1.2.4.7.1.

6.1.3 Lekarz orzecznik powinien zgłosić Władzy uprawnionej do licencjonowania każdy przypadek, w którym według jego opinii, niespełnienie przez kandydata jakiegoś wymogu, czy to w sensie liczbowym czy innym, przy korzystaniu z uprawnień licencyjnych, o które się ubiega lub posiada, nie stwarza prawdopodobieństwa zagrożenia bezpieczeństwa lotu (1.2.4.10).

6.1.4 Przy odnawianiu oceny lekarskiej, poziom sprawności fizycznej i psychicznej jest taki sam jak w przypadku pierwszej oceny, chyba, że określone są inne wymagania.

Uwaga. – Przerwy pomiędzy okresowymi badaniami lekarskimi w celu odnowienia oceny lekarskiej są wyszczególnione w punkcie 1.2.5.2.

6.2 Wymagania dotyczące ocen lekarskich

6.2.1 Informacje ogólne

Kandydat ubiegający się o wydanie oceny lekarskiej, zgodnie z warunkami punktu 1.2.4.1, poddaje się badaniom lekarskim w oparciu o następujące wymagania:

- a) fizyczne i psychiczne;
- b) wzroku i postrzegania barw; oraz
- c) słuchu.

6.2.2 Wymagania dotyczące sprawności fizycznej i psychicznej

Wymaga się, aby kandydat na jakąkolwiek klasę oceny lekarskiej nie miał:

- a) jakiegokolwiek wady, wrodzonej lub nabytej, lub
- b) jakiegokolwiek niezdolności czynnej, ukrytej, ostrej lub chronicznej, lub
- c) jakiegokolwiek rany, urazu, lub następstw powikłań chirurgicznych, lub
- d) skutków ubocznych będących wynikiem przyjmowania przepisanych lub nieprzepisanych leków terapeutycznych, diagnostycznych lub zapobiegawczych,

takich, które powodowałyby jakiś stopień niesprawności funkcjonalnej, mającej wpływ na bezpieczeństwo operacji statku powietrznego lub bezpieczne wykonywanie obowiązków.

Uwaga. – Stosowanie lekarstw ziołowych lub alternatywnych metod leczenia wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na skutki uboczne.

6.2.3. Wymagania dotyczące badania ostrości wzroku

6.2.3.1 Metody stosowane do pomiaru ostrości wzroku mogą prowadzić do różnych wyników. W celu

osiągnięcia jednolitości, Umawiające się Państwa powinny zapewnić równoważność stosowanych metod oceniania.

6.2.3.2 Zalecenie. – *Do badania ostrości wzroku należy przyjąć poniższe metody:*

- a) *Badanie ostrości wzroku powinno być przeprowadzone z poziomem oświetlenia odpowiadającym normie zwykłego oświetlenia w pomieszczeniu biurowym (30 – 60 cd/m²);*
- b) *Ostrość wzroku powinna być mierzona za pomocą liter do badania ostrości wzroku typu Landolt lub podobnych liter do badania ostrości wzroku, umieszczonych w odległości od kandydata stosownie do przyjętej metody badania.*

6.2.4 Wymagania dotyczące postrzegania kolorów

6.2.4.1 Umawiające się Państwa powinny stosować takie metody badania, które będą gwarantowały niezawodność sprawdzania postrzegania kolorów.

6.2.4.2 Od kandydata będzie się wymagać zademonstrowania zdolności do łatwego postrzegania tych kolorów, których postrzeganie jest niezbędne do bezpiecznego wykonywania obowiązków.

6.2.4.3 U kandydata musi być sprawdzona zdolność poprawnego rozpoznawania serii izochromatycznych płytek w świetle dziennym lub przy świetle sztucznym o tej samej temperaturze koloru, jaka jest wyznaczona przez normę CIE dotyczącą oświetleń C lub D₆₅, określoną przez Międzynarodową Komisję do spraw Oświetlenia (CIE).

6.2.4.4 Kandydat otrzymujący satysfakcjonujący wynik, określony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, powinien być oceniony jako zdolny. Kandydat, który w takim badaniu nie zdołał otrzymać satysfakcjonującego wyniku powinien być oceniony jako niezdolny, chyba że jest zdolny do łatwego rozróżniania kolorów używanych w żegludze powietrznej i prawidłowej identyfikacji kolorowych świateł lotniczych. Kandydat, który nie zdołał sprostać tym kryteriom powinien być oceniony jako niezdolny z wyjątkiem oceny klasy 2, z następującym ograniczeniem: ważne tylko w dzień.

Uwaga. – *Wytyczne w zakresie odpowiednich metod oceniania umiejętności rozróżniania kolorów znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).*

6.2.4.4.1 Zalecenie. – *Okulary słoneczne noszone przez kandydata podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji lub uprawnień powinny być niepolaryzujące i w neutralnym szarym kolorze.*

6.2.5 Wymagania dotyczące badania słuchu

6.2.5.1 Umawiające się Państwa stosować będą takie metody badania, aby zapewnić wykonanie wiarygodnego badania słuchu.

6.2.5.2 Od kandydatów wymaga się, aby nie mieli jakichkolwiek wad słuchu, które mogłyby wpływać na bezpieczne wykonywanie obowiązków związanych z uprawnieniami licencyjnymi.

6.2.5.3 Kandydaci ubiegający się o wydanie oceny lekarskiej klasy 1 muszą być poddani badaniu na audiometrze tonalnym przy pierwszym wydaniu oceny, nie rzadziej niż raz na pięć lat do 40 roku życia, a potem nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6.2.5.3.1 Alternatywnie, można stosować inne metody, które zapewnią równoważne wyniki.

6.2.5.4 Kandydaci ubiegający się o wydanie oceny lekarskiej klasy 3 muszą być poddani badaniu na audiometrze tonalnym przy pierwszym wydaniu oceny, nie rzadziej niż raz na cztery lata do 40 roku życia, a potem nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6.2.5.4.1 Alternatywnie, można stosować inne metody, które zapewnią równoważne wyniki.

6.2.5.5 Zalecenie. – Kandydaci ubiegający się o wydanie oceny lekarskiej klasy 2 muszą być poddani badaniu na audiometrze tonalnym przy pierwszym wydaniu oceny, a po skończeniu 50 lat nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6.2.5.6 Podczas badań, innych niż wymienione w punktach 6.2.5.3, 6.2.5.4 i 6.2.5.5, w trakcie których nie wykonuje się badania na audiometrze tonalnym, kandydaci będą badani w cichym pokoju przy wykorzystaniu testów szeptyanych i mówionych.

Uwaga 1. – Odniesienie do zera w celu kalibrowania audiometru tonalnego jest Standardem aktualnego wydania *Metod Pomiaru Audiometrii*, opublikowanego przez Międzynarodową Organizację Normalizacji (ISO).

Uwaga 2. – Cichym pokojem dla celów testowania wymogów słuchu jest pokój, w którym intensywność szumu jest mniejsza, niż 35 dB(A).

Uwaga 3. – Dla sprawdzania słuchu, poziom dźwięku normalnej rozmowy w odległości 1m od jego źródła (dolna warga mówiącego) wynosi c.60dB(A), a poziom dźwięku szeptu c.45dB(A). Przy odległości 2 m od mówiącego poziom dźwięku jest niższy o 6 dB(A).

Uwaga 4. – Wytyczne w zakresie badania kandydatów, którzy stosują aparaty słuchowe, znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 5. – Zwraca się uwagę na punkt 2.7.1.3.1 dotyczący wymagań dla wydania uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów dla kandydatów, którzy posiadają licencję turystyczną.

6.3 Ocena lekarska klasy 1

6.3.1 Wydanie i wznowienie oceny

6.3.1.1 Kandydat do licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzłot, licencji pilota w załodze wieloosobowej – samoloty lub licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzłot, powinien w celu wydania mu oceny lekarskiej klasy 1 przejść początkowe badania lekarskie.

6.3.1.2 Z wyjątkiem gdy określono inaczej w niniejszej sekcji, posiadacze licencji pilota zawodowego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzłot, licencji pilota w załodze wieloosobowej – samolot lub licencji pilota liniowego – samolot, śmigłowiec lub pionowzłot muszą swoje oceny lekarskie klasy 1 odnawiać w przedziałach czasowych nieprzekraczających tych określonych w punkcie 1.2.5.2.

6.3.1.2.1 Zalecenie. – W przypadku kandydatów klasy 1 poniżej 40 roku życia, Władza uprawniona do licencjonowania powinna, według swojego uznania, zezwalać lekarzom orzecznikom na pomijanie w co drugim roku niektórych typowych elementów badań związanych z oceną sprawności fizycznej, jednocześnie zwiększając nacisk na edukację zdrowotną i zapobieganie chorobom.

Uwaga. – Wytyczne dla Władzy uprawnionej do licencjonowania chcącej ograniczyć nacisk na wykrywanie choroby fizycznej, zwiększając jednocześnie nacisk na edukację zdrowotną i zapobieganie chorobom u kandydatów poniżej 40 roku życia, znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.1.3 Jeśli Władza uprawniona do licencjonowania jest przekonana, że wymagania zawarte w niniejszej sekcji oraz ogólne przepisy zawarte w pkt 6.1 i 6.2 zostały spełnione, należy wydać kandydatowi ocenę lekarską klasy 1.

6.3.2 Wymagania dotyczące sprawności fizycznej i psychicznej

6.3.2.1 Kandydat nie może cierpieć na żadną chorobę lub niemoc, która mogłaby spowodować jego nagłą niezdolność do bezpiecznego pilotowania statku powietrznego lub bezpiecznego wykonywania powierzonych mu obowiązków.

6.3.2.2 Kandydat, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, nie powinien mieć stwierdzonych:

- a) organicznych zaburzeń psychicznych;
- b) zaburzeń psychicznych ani zaburzeń w zachowaniu, powstałych w wyniku stosowania substancji psychoaktywnych; dotyczy to również syndromu uzależnienia spowodowanego alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi;
- c) schizofrenii lub zaburzeń typu schizofrenicznego lub urojeniowego;
- d) zaburzeń nastrojów (afektywnych);
- e) zaburzeń nerwicowych, związanych ze stresem lub występujących pod postacią somatyczną;
- f) zaburzeń zachowania będących skutkiem nieprawidłowości fizjologicznych lub czynników fizycznych;
- g) zaburzeń osobowości lub zachowań szczególnie nawracających;
- h) opóźnień psychicznych;
- i) zaburzeń rozwoju psychicznego;
- j) zaburzeń osobowości lub zaburzeń emocjonalnych, których przyczyny tkwią w dzieciństwie lub w okresie dojrzewania; lub
- k) innych wyszczególnionych zaburzeń psychicznych,

które mogłyby uczynić kandydata niezdolnym do bezpiecznego korzystania z uprawnień licencyjnych o jakie się stara lub jakie już posiada.

6.3.2.2.1 **Zalecenie.** – *Kandydat cierpiący na depresję, leczony środkami antydepresyjnymi, powinien być uznany za niezdolnego, chyba że konsultant medyczny, mający dostęp do szczegółów sprawy, uzna, że jest mało prawdopodobnym, aby stan kandydata przeszkodził w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.*

Uwaga 1. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów leczonych środkami antydepresyjnymi znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – *Zaburzenia psychiczne i zaburzenia osobowości są zdefiniowane zgodnie z opisami klinicznymi i wytycznymi diagnostycznymi określonymi przez Światową Organizację Zdrowia, jak podano w Międzynarodowej Klasyfikacji statystycznej chorób i związanych z nimi problemów zdrowotnych, wydanie 10 – Klasyfikacja zaburzeń psychicznych i osobowości, WHO 1992. Dokument ten zawiera szczegółowy opis wymagań diagnostycznych, które mogą być przydatne do wykorzystania przy ocenie lekarskiej.*

6.3.2.3 Kandydat nie powinien, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, mieć stwierdzonych:

- a) postępujących lub niepostępujących zaburzeń systemu nerwowego, które prawdopodobnie mogą wpływać na bezpieczne korzystanie przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień;
- b) epilepsji; lub
- c) wszelkich zaburzeń świadomości bez zadawalającego medycznego wytłumaczenia ich przyczyny.

6.3.2.4 Kandydat nie powinien doznać żadnych urazów głowy, których skutki, mogą wpływać na bezpieczne

korzystanie przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.5 Kandydat nie powinien mieć żadnych wad serca, wrodzonych lub nabytych, które mogłyby wpływać na bezpieczne korzystanie przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.5.1 Kandydat, który przeszedł zabieg wszczepienia by-passu lub zabieg angioplastyki (ze stentem lub bez) lub inną interwencję na sercu bądź cierpi na jakąkolwiek chorobę serca będzie uznany za niezdolnego, chyba, że stan jego zdrowia zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego stwierdzi się, że nie będzie on miał wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.5.2 Kandydat z nietypowym rytmem serca zostanie uznany za niezdolnego, chyba że arytmia zostanie przebadana i oceniona zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej i stwierdzi się, że nie będzie miała wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie badań sercowo-naczyniowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.6 Elektrokaradiografia musi stanowić część badań serca dla pierwszego wydania oceny lekarskiej.

6.3.2.6.1 Elektrokaradiografia musi być włączona do ponownych badań kandydata powyżej 50 roku życia, nie rzadziej niż raz na rok.

6.3.2.6.2 **Zalecenie.** – Elektrokaradiografia musi być włączona do ponownych badań kandydata pomiędzy 30 a 50 rokiem życia, nie rzadziej niż raz na dwa lata.

Uwaga 1. – Celem rutynowej kardiografii jest znalezienie przypadku chorobowego. Nie dostarcza ona jednak wystarczającego dowodu na uzasadnienie dyskwalifikacji bez dalszych, gruntownych badań sercowo-naczyniowych.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie elektrokaradiografii spoczynkowej i wysiłkowej znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.7 Skurczowe i rozkurczowe ciśnienie krwi powinno znajdować się w granicach normy.

6.3.2.7.1 Stosowanie leków w kontrolowaniu wysokiego ciśnienia jest dyskwalifikujące, z wyjątkiem tych leków, których stosowanie zapewnia bezpieczne korzystanie przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w tym zakresie znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.8 W układzie krążenia nie będą występować żadne znaczące wady funkcjonalne i strukturalne.

6.3.2.9 Nie będzie występować ostra niewydolność płuc ani żadna czynna choroba w strukturze płuc, śródpiersia i opłucnej, która prawdopodobnie może skutkować oznakami niezdolności w trakcie wykonywania normalnych i awaryjnych operacji.

6.3.2.9.1 **Zalecenie.** – Radiografia powinna stanowić część pierwszego badania.

Uwaga. – Nie wymaga się wykonywania okresowego prześwietlenia płuc, ale w przypadku podejrzenia bezobjawowej rozedmy płuc może to być konieczne.

6.3.2.10 Kandydat z rozedmą płuc zostanie uznany za niezdolnego, chyba że zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie miał wpływu na bezpieczne korzystanie przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.11 Kandydaci chorujący na astmę z wyraźnymi jej symptomami, które prawdopodobnie mogą skutkować oznakami niezdolności w trakcie wykonywania normalnych i awaryjnych operacji, uznani zostaną za niezdolnych.

6.3.2.11.1 Stosowanie leków do kontrolowania astmy jest dyskwalifikujące, z wyjątkiem tych leków, których stosowanie zapewnia bezpieczne korzystanie przez kandydata z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie ryzyka stosowania medykamentów i lekarstw znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.12 Kandydaci z czynną gruźlicą płuc, będą uznani za niezdolnych.

6.3.2.12.1 Kandydaci z przypadkami nieczynnych lub zaleczonych zmian chorobowych, które są rozpoznane jako gruźlicze lub przypuszczalnie mają gruźlicze pochodzenie, mogą być uznani za zdolnych.

Uwaga 1. – Wytyczne w zakresie oceny chorób dróg oddechowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie ryzyka stosowania medykamentów i lekarstw znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.13 Kandydaci z przypadkami chorób powodujących niezdolność połączoną z wyraźnym upośledzeniem funkcji układu pokarmowego, będą uznani za niezdolnych.

6.3.2.13.1 Kandydaci nie mogą mieć przepuklin, które mogłyby przyczyniać się do powstawania symptomów czyniących ich niezdolnymi.

6.3.2.14 Kandydaci cierpiący na dolegliwości ze strony przewodu pokarmowego w wyniku przebytych chorób lub zabiegów chirurgicznych, zwłaszcza na zaparcia z powodu zwężenia lub ucisku jelit, mogące skutkować oznakami niezdolności podczas lotu, zostaną uznani za niezdolnych.

6.3.2.14.1 **Zalecenie.** – Kandydat, który przeszedł poważną operację chirurgiczną dróg żółciowych lub pęcherzyka żółciowego, bądź przewodu pokarmowego, będzie uznany za niezdolnego do czasu, gdy konsultant medyczny mający dostęp do szczegółów danej operacji nie uzna, że przebyty zabieg chirurgiczny prawdopodobnie nie będzie powodować niezdolności podczas lotu.

6.3.2.15 Kandydaci z przypadkami zaburzeń metabolicznych, żywieniowych lub wewnątrz-wydzielniczych, które prawdopodobnie mogą przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień, będą uznani za niezdolnych.

6.3.2.16 Kandydaci z przypadkami cukrzycy leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów z przypadkami cukrzycy Typu 2 leczonej insuliną zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2.4.10 znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.16.1 Kandydaci z przypadkami cukrzycy nie leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych, chyba że cukrzycę będzie można kontrolować samą dietą lub dietą połączoną z lekarstwami przeciwcukrzycowymi przyjmowanymi doustnie, które zapewnią bezpieczne korzystanie przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie oceny stanu zdrowia kandydata z cukrzycą znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.17 Kandydaci z chorobą krwi i/lub układu limfatycznego zostaną uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Posiadanie cechy krwinki czerwonej sierpowatej lub innej cechy biernej hemoglobiny jest zazwyczaj kompatybilne z oceną o zdolności.

6.3.2.18 Kandydaci z chorobą nerek lub dróg moczowych będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.18.1 Badanie moczu stanowić będzie część badania medycznego, a stany nietypowe będą odpowiednio badane.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie sposobów badania moczu i analizy sytuacji nietypowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.19 Kandydaci cierpiący z powodu dolegliwości wywołanych chorobami lub zabiegami chirurgicznymi nerek lub dróg moczowych, będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zgodnie z najlepszą praktyką lekarską zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.19.1 Kandydaci, którzy poddali się zabiegowi usunięcia nerki zostaną uznani za niezdolnych, chyba że taki stan będzie bardzo dobrze zrekompensowany.

6.3.2.20 Kandydaci z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV), którzy są seropozytywni będą uznani za niezdolnych, chyba że stan kandydata zostanie dokładnie zbadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga.1. – Wczesne zdiagnozowanie i aktywne leczenie wirusa nabytego upośledzenia odporności (HIV) w połączeniu z terapią antyretrowirusową zmniejsza śmiertelność i polepsza rokowania, a zatem zwiększa prawdopodobieństwo wyleczenia choroby.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie badania kandydatów z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV) znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.21 Kandydatki, które są w ciąży zostaną uznane za niezdolne, chyba że wyniki badań ginekologicznych i ciągły nadzór lekarski wskazują na nieskomplikowaną ciążę niskiego ryzyka.

6.3.2.21.1 **Zalecenie.** – *Dla kandydatek z nieskomplikowaną ciążą niskiego ryzyka, nadzorowaną zgodnie z punktem 6.3.2.21, okres uznania za zdolną powinien być ograniczony od 12 tygodnia do końca 26 tygodnia ciąży.*

6.3.2.22 Bezpośrednio po porodzie lub przerwaniu ciąży, kandydatka nie może być dopuszczona do korzystania z przywilejów wynikających z licencji dopóki nie przejdzie ponownych badań, zgodnych z najlepszą praktyką lekarską i nie zostanie uznana za zdolną do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.23 Kandydat nie może mieć nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien oraz innych dolegliwości związanych z układem mięśniowo-szkieletowym, mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wszelkie poważne następstwa nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien i określone wady anatomiczne będą zazwyczaj wymagać badania sprawności ruchowej, aby określić sprawność fizyczną.

6.3.2.24 Kandydat nie może mieć żadnych anormalności ani chorób uszu mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.25 Nie będą występować:

- a) żadne zaburzenia układu przedsionkowego;
- b) żadne znaczące dysfunkcje trąbki słuchowej; oraz
- c) żadne niezaleczone (niezamknięte) przebicia błon bębenkowych.

6.3.2.25.1 Pojedyncze suche przebicie błony bębenkowej nie będzie powodować niezdolności kandydata.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie badania zaburzenia układu przedsionkowego znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.2.26 Nie będą występować:

- a) żadne obstrukcje nosowe; oraz
- b) żadne poważniejsze wady rozwojowe, ani choroby przedsionka jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych

mogące prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.2.27 Kandydaci jękający się i z innymi wadami mowy, na tyle poważnymi, że mogą utrudniać komunikowanie się, zostaną uznani za niezdolnych.

6.3.3 Wymagania dotyczące wzroku

Badanie lekarskie będzie przeprowadzone w oparciu o następujące wymagania.

6.3.3.1 Funkcjonowanie oczu i ich przydatków powinno być normalne. Nie powinno być żadnych czynnych stanów patologicznych, ostrych i chronicznych ani żadnych następstw zabiegu chirurgicznego bądź urazu oczu lub ich przydatków, zmniejszających właściwe funkcjonowanie wzroku w zakresie, który mógłby przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.3.2 Odległościowa ostrość widzenia, z korekcją lub bez, powinna wynosić 6/9 lub więcej w każdym oku oddzielnie, a binokularna ostrość wzroku powinna wynosić 6/6 lub więcej. Nie ma żadnych ograniczeń dla niekorekcyjnej ostrości wzroku. Tam, gdzie standard ostrości wzroku może być uzyskany tylko za pomocą soczewek korygujących, kandydat może być oceniony jako zdolny, pod warunkiem, że:

- a) takie soczewki korygujące noszone są wtedy, gdy korzysta się z licencji i uprawnień posiadanych lub wnioskowanych; oraz
- b) kandydat posiada przy sobie dodatkową parę odpowiednich okularów korygujących, która w każdej chwili może być użyta podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji.

Uwaga 1. – Punkt 6.3.3.2 b) stanowi przedmiot norm Załącznika 6, Część I.

Uwaga 2. – Uważa się, że kandydat uznany za spełniającego te przepisy w dalszym ciągu je spełnia, chyba że istnieją uzasadnione podejrzenia innego postępowania; w takim przypadku wymagany jest wynik badania okulistycznego według uznania Władzy uprawnionej do licencjonowania. Zarówno nieskorygowana, jak i skorygowana ostrość wzroku są normalnie mierzone i zapisywane przy każdym ponownym badaniu. Warunki, które wskazują potrzebę uzyskania wyniku badania okulistycznego obejmują: znaczne pogorszenie się nieskorygowanej ostrości wzroku, każde pogorszenie skorygowanej ostrości wzroku i przypadki choroby, uszkodzenia lub operacji oczu.

6.3.3.2.1 Kandydat może używać soczewek kontaktowych spełniając te wymagania pod warunkiem, że:

- a) soczewki są jednoogniskowe i niezabarwione;
- b) soczewki są dobrze tolerowane; oraz
- c) para odpowiednich okularów korygujących może być użyta w każdej chwili podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji.

Uwaga. – Kandydaci, którzy używają soczewek kontaktowych nie muszą mierzyć nieskorygowanej ostrości wzroku podczas każdego kolejnego badania pod warunkiem, że wiadomo o zaleceniu noszenia soczewek kontaktowych.

6.3.3.2.2 Kandydaci z dużą wadą wzroku (zaburzenia refrakcji) będą stosować soczewki kontaktowe lub renomowane szkła korekcyjne.

Uwaga 1. – Jeśli używane są okulary, należy stosować soczewki wysokiej jakości w celu zminimalizowania zniekształcenia widzenia obwodowego.

6.3.3.2.3 Od kandydatów, którzy mają nieskorygowaną odległościową ostrość wzroku w którymkolwiek oku, gorszą niż 6/60, należy żądać dostarczenia pełnych wyników badań okulistycznych przed rozpoczęciem badań do wydania oceny lekarskiej, a następnie co 5 lat od daty jego pierwszego wydania.

Uwaga 1. – Celem wymaganego badania okulistycznego, jest (1) potwierdzenie normalnego poziomu widzenia, i (2) rozpoznanie każdej znaczącej patologii.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów z jednym okiem, zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2.4.10, znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.3.3.3 Kandydaci, którzy byli poddani operacji mającej wpływ na prawidłowe widzenie (refrakcja) będą uznani za niezdolnych, chyba że ich wzrok nie będzie prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.3.3.4 Kandydat podczas noszenia soczewek korygujących, jeżeli takich używa, wymaganych przez punkt 6.3.3.2. musi posiadać zdolność czytania mapy N5 lub jej ekwiwalentu z odległości wybranej przez siebie w zakresie od 30 do 50 cm i zdolności czytania mapy N14 lub jej ekwiwalentu z odległości 100 cm. Jeśli wymaganie to jest spełnione tylko przy użyciu korekcji bliskiego widzenia, kandydat może być oceniony jako zdolny, pod warunkiem, że ta korekcja bliskiego widzenia, zgodnie z punktem 6.3.3.2, jest dodana do przepisanych okularów korygujących. Jeśli taka korekcja nie jest przepisana, para okularów do bliskiego widzenia powinna być łatwo dostępna podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji. Jeżeli wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, kandydat musi zademonstrować, że jedna para okularów jest wystarczająca do spełnienia obu wymagań odległości i bliskiego widzenia.

Uwaga 1. – N5 i N14 dotyczą rozmiaru użytego kroju pisma. W celu uzyskania szczegółowych informacji należy zapoznać się z Podręcznikiem cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wieloogniskowych do odczytywania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednie do czytania) znacząco obniża ostrość widzenia na odległość i dlatego jest to nie do zaakceptowania.

Uwaga 3. – Gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach do czytania dla wzrokowych czynności na pokładzie, odpowiednie dla typów statków powietrznych, na których kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał operacje.

6.3.3.4.1 Jeżeli, zgodnie z tym punktem, wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, druga para okularów bliskiego widzenia powinna być dostępna do natychmiastowego użycia.

6.3.3.5 Od kandydata wymaga się posiadania normalnego pola widzenia.

6.3.3.6 Od kandydata wymaga się posiadania normalnego widzenia binokularnego.

6.3.3.6.1 Nie będą dyskwalifikujące do wykonywania czynności lotniczych zaburzenia widzenia przestrzennego i nieprawidłowa zbieżność oczu, w przypadku gdy spełnione są warunki dla prawidłowego widzenia bliży przy nieprawidłowym osadzeniu oka, jeżeli występują możliwości kompensacji wady ostrości widzenia.

6.3.4 Wymagania dotyczące słuchu

6.3.4.1 Kandydat, badany na audiometrze tonalnym, nie powinien mieć w żadnym uchu traktowanym oddzielnie, utraty słuchu większej niż 35 dB przy żadnej z częstotliwości 500, 1000 lub 2000 Hz lub większej niż 50 dB przy 3000 Hz.

6.3.4.1.1 Każdy kandydat z utratą słuchu większą niż powyższe dane, może być uznany za zdolnego pod warunkiem, że posiada normalną sprawność słuchową na tle szumu, który odtwarza lub symuluje właściwości maskujące szum na pokładzie w formie mowy i sygnałów latarni kierunkowej.

Uwaga 1. – Bardzo ważne jest, aby szum był hałasem reprezentatywnym dla kabiny typu statku powietrznego, dla którego licencja i uprawnienia kandydata są ważne.

Uwaga 2. – W materiałach mówionych dla prowadzonego badania stosuje się zarówno frazy związane z lotnictwem, jak i słowa zrównoważone fonetycznie.

6.3.4.1.2 Alternatywnie można przeprowadzić test podczas lotu w kabinie typu statku powietrznego, w której posiadana ważna licencja i uprawnienia kandydata mogą być wykorzystywane.

6.4 Ocena lekarska klasy 2

6.4.1 Wydanie i wznowienie oceny

6.4.1.1 Kandydat do licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzłot, licencji pilota – szybowiec, licencji pilota balonu wolnego, pokładowego mechanika lotniczego lub licencji nawigatora lotniczego, powinien w celu wydania mu oceny lekarskiej klasy 2 przejść początkowe badania lekarskie.

6.4.1.2 Z wyjątkiem gdy określono inaczej w niniejszej sekcji, posiadacze licencji pilota turystycznego – samolot, sterowiec, śmigłowiec lub pionowzłot, licencji pilota szybowca, licencji pilota balonu wolnego, pokładowego mechanika lotniczego lub licencji nawigatora lotniczego, muszą swoje oceny lekarskie klasy 2 odnawiać w przedziałach czasowych nie przekraczających tych określonych w punkcie 1.2.5.2.

6.4.1.3 Jeśli Władza uprawniona do licencjonowania jest przekonana, że wymagania niniejszej sekcji i ogólne przepisy zawarte w pkt 6.1 i 6.2 są spełnione, ocena lekarska klasy 2 będzie kandydatowi wydana.

6.4.2 Wymagania dotyczące sprawności fizycznej i psychicznej

Badanie lekarskie będzie przeprowadzone w oparciu o następujące wymagania.

6.4.2.1 Kandydat nie może cierpieć na żadną chorobę lub niemoc, która mogłaby spowodować jego nagłą niezdolność do bezpiecznego pilotowania statku powietrznego lub bezpiecznego wykonywania powierzonych mu obowiązków.

6.4.2.2 Kandydat, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, nie powinien mieć stwierdzonych:

- a) organicznych zaburzeń psychicznych;

- b) zaburzeń psychicznych ani zaburzeń w zachowaniu, powstałych w wyniku stosowania substancji psychoaktywnych; obejmuje to również syndrom uzależnienia spowodowany alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi;
- c) schizofrenii lub zaburzeń typu schizofrenicznego lub urojeniowego;
- d) zaburzeń nastrojów (afektywnych);
- e) zaburzeń nerwicowych, związanych ze stresem lub występujących pod postacią somatyczną;
- f) zaburzeń zachowania będących skutkiem nieprawidłowości fizjologicznych lub czynników fizycznych;
- g) zaburzeń osobowości lub zachowań szczególnie nawracających;
- h) opóźnień psychicznych;
- i) zaburzeń rozwoju psychicznego;
- j) zaburzeń osobowości lub zaburzeń emocjonalnych, których przyczyny tkwią w dzieciństwie lub w okresie dojrzewania; lub
- k) innych niewyszczególnionych zaburzeń psychicznych,

które mogłyby uczynić kandydata niezdolnym do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji, o jaką się stara lub już posiada.

6.4.2.2.1 Zalecenie. – *Kandydat cierpiący na depresję, leczony środkami antydepresyjnymi, powinien być uznany za niezdolnego, chyba że konsultant medyczny, mający dostęp do szczegółów sprawy, uzna, że jest mało prawdopodobnym, aby stan kandydata przeszkodził w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.*

Uwaga 1. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów leczonych środkami antydepresyjnymi znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – *Zaburzenia psychiczne i zaburzenia osobowości są zdefiniowane zgodnie z opisami klinicznymi i wytycznymi diagnostycznymi określonymi przez Światową Organizację Zdrowia, jak podano w Międzynarodowej Klasyfikacji statystycznej chorób i związanych z nimi problemów zdrowotnych, wydanie 10 – Klasyfikacja zaburzeń psychicznych i osobowości, WHO 1992. Dokument ten zawiera szczegółowy opis wymagań diagnostycznych, które mogą być przydatne do wykorzystania przy ocenie lekarskiej.*

6.4.2.3 Kandydat nie powinien, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, mieć stwierdzonych:

- a) postępujących lub niepostępujących zaburzeń systemu nerwowego, które prawdopodobnie mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień;
- b) epilepsji;
- c) wszelkich zaburzeń świadomości bez zadowalającego medycznego wytłumaczenia ich przyczyny.

6.4.2.4 Kandydat nie powinien doznać żadnych urazów głowy, których skutki mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.5 Kandydat nie powinien mieć żadnych wad serca, wrodzonych lub nabytych, które mogłyby wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.5.1 Kandydat, który przeszedł zabieg wszczepienia by-passu lub zabieg angioplastyki (ze stentem lub bez) lub inną interwencję na sercu bądź cierpi na jakąkolwiek chorobę serca będzie uznany za niezdolnego, chyba, że stan jego zdrowia zostanie przebadany i oceniony zgodnie ze standardami praktyki lekarskiej, w wyniku czego stwierdzi się, że nie będzie on miał wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.5.2 Kandydat z nietypowym rytmem serca zostanie uznany za niezdolnego, chyba że arytmia zostanie przebadana i oceniona zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i stwierdzi się, że nie będzie miała wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie badań sercowo-naczyniowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.6 Elektrokarдиография musi stanowić część badań serca dla pierwszego wydania oceny lekarskiej po ukończeniu 40 roku życia.

6.4.2.6.1 Elektrokarдиография musi być włączona do ponownych badań kandydata powyżej 50 roku życia, nie rzadziej niż raz na rok.

6.4.2.6.2 **Zalecenie.** – *Elektrokardiografia musi być częścią badania serca dla pierwszego wydania oceny lekarskiej.*

Uwaga 1. – Celem rutynowej kardiografii jest znalezienie przypadku chorobowego. Nie dostarcza ona jednak wystarczającego dowodu na uzasadnienie dyskwalifikacji bez dalszych, gruntownych badań sercowo-naczyniowych.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie elektrokardiografii spoczynkowej i wysiłkowej znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.7 Skurczowe i rozkurczowe ciśnienie krwi powinno znajdować się w granicach normy.

6.4.2.7.1 Stosowanie leków do kontrolowania wysokiego ciśnienia jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie zapewnia bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w tym zakresie znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.8 W układzie krążenia nie powinno być żadnych znaczących wad funkcjonalnych i strukturalnych.

6.4.2.9 Nie będzie występować ostra niewydolność płuc ani żadna czynna choroba w strukturze płuc, śródpiersia i opłucnej, która prawdopodobnie może skutkować oznakami niezdolności w trakcie normalnych i awaryjnych operacji.

6.4.2.9.1 **Zalecenie.** – *Radiografia klatki piersiowej powinna stanowić część pierwszego badania i badań okresowych w przypadkach podejrzenia bezobjawowej rozedmy płuc.*

6.4.2.10 Kandydat z rozedmą płuc zostanie uznany za niezdolnego, chyba że zostanie przebadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską w wyniku czego zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie miał wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.11 Kandydaci chorujący na astmę z wyraźnymi jej symptomami, które prawdopodobnie mogą skutkować oznakami niezdolności w trakcie wykonywania normalnych i awaryjnych operacji, uznani zostaną za niezdolnych.

6.4.2.11.1 Stosowanie leków do kontrolowania astmy jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków,

których stosowanie zapewnia bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie ryzyka stosowania medykamentów i lekarstw znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.12 Kandydaci z czynną gruźlicą płuc, będą uznani za niezdolnych.

6.4.2.12.1 Kandydaci z przypadkami nieczynnych lub zaleczonych zmian chorobowych, które są rozpoznane jako gruźlicze lub przypuszczalnie mają gruźlicze pochodzenie, mogą być uznani za zdolnych.

Uwaga 1. – Wytyczne w zakresie oceny chorób dróg oddechowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie zagrożeń związanych z lekami znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.13 Kandydat nie będzie miał przepuklin, które mogłyby przyczyniać się do powstawania symptomów czyniących go niezdolnym.

6.3.2.13.1 Kandydaci z przypadkami chorób powodujących niezdolność połączoną z wyraźnym upośledzeniem funkcji układu pokarmowego będą uznani za niezdolnych.

6.4.2.14 Kandydaci cierpiący na dolegliwości ze strony przewodu pokarmowego w wyniku przebytych chorób lub zabiegów chirurgicznych, zwłaszcza na zaparcia z powodu zwężenia lub ucisku jelit, mogące skutkować oznakami niezdolności podczas lotu, zostaną uznani za niezdolnych.

6.4.2.14.1 **Zalecenie.** – *Kandydat, który przeszedł poważną operację chirurgiczną dróg żółciowych lub pęcherzyka żółciowego, bądź przewodu pokarmowego, będzie uznany za niezdolnego do czasu, gdy konsultant medyczny mający dostęp do szczegółów danej operacji nie uzna, że przebyty zabieg chirurgiczny prawdopodobnie nie będzie powodować niezdolności podczas lotu.*

6.4.2.15 Kandydaci z przypadkami zaburzeń metabolicznych, żywieniowych lub wewnątrz-wydzielniczych, które prawdopodobnie mogą przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu przez kandydata z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień, będą uznani za niezdolnych.

6.4.2.16 Kandydaci z przypadkami cukrzycy leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów z przypadkami cukrzycy Typu 2 leczonej insuliną zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2.4.10 znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.16.1 Kandydaci z przypadkami cukrzycy nieleczonej insuliną będą uznani za niezdolnych, chyba że cukrzycę będzie można kontrolować samą dietą lub dietą połączoną z lekami przeciwcukrzycowymi przyjmowanymi doustnie, które zapewnią bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie oceny stanu kandydata z cukrzycą znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.17 Kandydaci z chorobą krwi i/lub układu limfatycznego zostaną uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Posiadanie cechy krwinki czerwonej sierpowatej lub innej cechy biernej hemoglobiny jest zazwyczaj kompatybilne z oceną o zdolności.

6.4.2.18 Kandydaci z chorobą nerek lub dróg moczowych będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym

zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.18.1 Badanie moczu stanowić będzie część badania lekarskiego, a stany nietypowe będą odpowiednio badane.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie sposobów badania moczu i analizy sytuacji nietypowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.19 Kandydaci cierpiący z powodu dolegliwości wywołanych chorobami lub zabiegami chirurgicznymi dróg moczowych, będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.19.1 Kandydaci, którzy poddali się zabiegowi usunięcia nerki zostaną uznani za niezdolnych, chyba że taki stan będzie bardzo dobrze zrekompensowany.

6.4.2.20 Kandydaci z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV), którzy są seropozytywni będą uznani za niezdolnych, chyba że stan kandydata zostanie dokładnie zbadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga 1. – Wczesne zdiagnozowanie i aktywne leczenie wirusa nabytego upośledzenia odporności (HIV) w połączeniu z terapią antyretrowirusową zmniejsza śmiertelność i polepsza rokowania, a zatem zwiększa prawdopodobieństwo wyleczenia choroby.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie badania kandydatów z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV) znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.21 Kandydatki, które są w ciąży zostaną uznane za niezdolne, chyba że wyniki badań ginekologicznych i ciągły nadzór lekarski wskazują na nieskomplikowaną ciążę niskiego ryzyka.

6.4.2.21.1 **Zalecenie.** – *Dla kandydatek z nieskomplikowaną ciążą niskiego ryzyka, nadzorowaną zgodnie z punktem 6.4.2.21, okres uznania za zdolną powinien być ograniczony od 12 tygodnia do końca 26 tygodnia ciąży.*

6.4.2.22 Bezpośrednio po porodzie lub przerwaniu ciąży, kandydatka nie może być dopuszczona do korzystania z przywilejów wynikających z licencji dopóki nie przejdzie ponownych badań, zgodnych z najlepszą praktyką lekarską i nie zostanie uznana za zdolną do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.23 Kandydat nie może mieć nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien oraz innych dolegliwości związanych z układem mięśniowo-szkieletowym, mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wszelkie poważne następstwa nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien i określone wady anatomiczne będą zazwyczaj wymagać badania sprawności ruchowej, aby określić sprawność fizyczną.

6.4.2.24 Kandydat nie może mieć żadnych nieprawidłowości ani chorób uszu mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.25 Nie będą występować:

- a) żadne zaburzenia układu przedsionkowego;
- b) żadne znaczące dysfunkcje trąbki słuchowej;

- c) żadne niezaleczone (niezamknięte) przebicia błon bębenkowych.

6.4.2.25.1 Pojedyncze, suche przebicie błony bębenkowej nie będzie powodować niezdolności kandydata.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie badania zaburzenia układu przedsionkowego znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.2.26 Nie będą występować:

- a) żadne obstrukcje nosowe; oraz
- b) żadne poważniejsze wady rozwojowe, ani poważniejsze choroby przedsionka jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych

mogące prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.2.27 Kandydaci jękający się i z innymi wadami mowy, na tyle poważnymi, że mogą utrudniać komunikowanie się zostaną uznani za niezdolnych.

6.4.3 Wymagania dotyczące wzroku

Badanie lekarskie powinno być oparte na następujących wymaganiach:

6.4.3.1 Funkcjonowanie oczu i ich przydatków powinno być normalne. Nie powinno być żadnych czynnych stanów patologicznych, ostrych i chronicznych ani żadnych następstw zabiegu chirurgicznego bądź urazu oczu lub ich przydatków, zmniejszających właściwe funkcjonowanie wzroku w zakresie, który mógłby przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.3.2 Odległościowa ostrość widzenia, z korekcją lub bez, powinna wynosić 6/12 lub więcej w każdym oku oddzielnie a binokularna ostrość wzroku powinna wynosić 6/9 lub więcej. Nie ma żadnych ograniczeń dla niekorekcyjnej ostrości wzroku. Tam, gdzie standard ostrości wzroku może być uzyskany tylko za pomocą soczewek korygujących, kandydat może być oceniony jako zdolny, pod warunkiem, że:

- a) takie soczewki korygujące noszone są wtedy, gdy korzysta się z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień posiadanych lub wnioskowanych; oraz
- b) kandydat posiada przy sobie dodatkową parę odpowiednich okularów korygujących, która może być użyta podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji.

Uwaga. – Uważa się, że kandydat uznany za spełniającego te przepisy w dalszym ciągu je spełnia, chyba że istnieją uzasadnione podejrzenia innego postępowania; w takim przypadku wymagany jest wynik badania okulistycznego według uznania Władzy uprawnionej do licencjonowania. Zarówno nieskorygowana, jak i skorygowana ostrość wzroku są normalnie mierzone i zapisywane przy każdym ponownym badaniu. Warunki, które wskazują potrzebę uzyskania wyniku badania okulistycznego obejmują: znaczne pogorszenie się nieskorygowanej ostrości wzroku, każde pogorszenie skorygowanej ostrości wzroku i przypadki choroby, uszkodzenia lub operacji oczu.

6.4.3.2.1 Kandydat może używać soczewek kontaktowych spełniając te wymagania pod warunkiem, że:

- a) soczewki są jednoogniskowe i niezabarwione;
- b) soczewki są dobrze tolerowane; oraz
- c) para odpowiednich okularów korygujących może być użyta w każdej chwili podczas korzystania z

uprawnień licencyjnych.

Uwaga. – Kandydaci, którzy używają soczewek kontaktowych nie muszą mierzyć nieskorygowanej ostrości wzroku podczas każdego kolejnego badania pod warunkiem, że wiadomo o zaleceniu noszenia soczewek kontaktowych.

6.4.3.2.2 Kandydaci z dużą wadą wzroku (zaburzenia refrakcji) będą stosować soczewki kontaktowe lub renomowane szkła korekcyjne.

Uwaga. – Jeśli używane są okulary, należy stosować soczewki wysokiej jakości w celu zminimalizowania zniekształcenia widzenia obwodowego.

6.4.3.2.3 **Zalecenie.** – *Od kandydatów, którzy mają nieskorygowaną odległościową ostrość wzroku w którymkolwiek oku, gorszą niż 6/6, należy żądać dostarczenia pełnych wyników badań okulistycznych przed rozpoczęciem badań do wydania oceny lekarskiej, a następnie co 5 lat od daty jej pierwszego wydania.*

Uwaga 1. – Celem wymaganego badania okulistycznego, jest (1) potwierdzenie normalnego poziomu widzenia, i (2) rozpoznanie każdej znaczącej patologii.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów z jednym okiem, zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2.4.10 znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.4.3.3 Kandydaci, którzy byli poddani operacji mającej wpływ na prawidłowe widzenie (refrakcja) będą uznani za niezdolnych, chyba że ich wzrok nie będzie prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.4.3.4 Kandydat, podczas noszenia soczewek korygujących, jeżeli takich używa, wymaganych przez punkt 6.4.3.2, musi posiadać zdolność czytania mapy N5 lub jej ekwiwalentu z odległości wybranej przez kandydata w zakresie od 30 do 50 cm. Jeśli wymaganie to jest spełnione tylko przy użyciu korekcji bliskiego widzenia, kandydat może być oceniany jako sprawny pod warunkiem, że ta korekcja bliskiego widzenia, zgodnie z punktem 6.4.3.2, jest dodana do przepisanych okularów korygujących. Jeśli taka korekcja nie jest przepisana, para okularów do bliskiego widzenia powinna być łatwo dostępna podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji. Jeżeli wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, kandydat musi zademonstrować, że jedna para okularów jest wystarczająca do spełnienia obu wymagań odległości i bliskiego widzenia.

Uwaga 1. – N5 dotyczy rozmiaru użytego kroju pisma. W celu uzyskania szczegółowych informacji należy zapoznać się z Podręcznikiem cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wieloogniskowych do odczytywania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednie do czytania) znacząco obniża ostrość widzenia na odległość i dlatego jest to nie do zaakceptowania.

Uwaga 3. – Gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach do czytania dla wzrokowych czynności na pokładzie, odpowiednich dla typów statków powietrznych, na których kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał operacje.

6.4.3.4.1 Jeżeli, zgodnie z tym punktem, wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, druga para okularów bliskiego widzenia powinna być dostępna do natychmiastowego użycia.

6.4.3.5 Od kandydata wymaga się posiadania normalnego pola widzenia.

6.4.3.6 Od kandydata wymaga się posiadania normalnego widzenia binokularnego.

6.4.3.6.1 Nie będą dyskwalifikujące do wykonywania czynności lotniczych zaburzenia widzenia

przestrzennego i nieprawidłowa zbieżność oczu, w przypadku, gdy spełnione są warunki dla prawidłowego widzenia bliży przy nieprawidłowym osadzeniu oka oraz występują możliwości kompensacji wady ostrości widzenia.

6.4.4 Wymagania dotyczące słuchu

Uwaga. – Należy zwrócić uwagę na punkt 2.7.1.3.1 w sprawie wymagań dla wydania uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów kandydatom, którzy posiadają licencję pilota turystycznego.

6.4.4.1 Kandydat, który używając obu uszu, nie słyszy z odległości 2 m siedząc tyłem do lekarza głosu przeciętnej rozmowy w cichym pokoju, uznany będzie za niezdolnego.

6.4.4.2 Kandydat, badany na audiometrze tonalnym, mający utratę słuchu, w każdym uchu traktowanym oddzielnie, większą niż 35 dB przy którejkolwiek z częstotliwości 500, 1000 lub 2000 Hz lub większej niż 50 dB przy 3000 Hz, będzie uznany za niezdolnego.

6.4.4.3 **Zalecenie.** – Kandydat, który nie spełni wymagań zawartych w pkt 6.4.4.1 lub 6.4.4.2 musi być poddany dalszym badaniom zgodnie z pkt 6.3.4.1.1.

6.5 Ocena lekarska klasy 3

6.5.1 Wydanie i wznowienie oceny

6.5.1.1 Do dnia 2 listopada 2022 r., kandydat do licencji kontrolera ruchu lotniczego powinien, w celu wydania mu oceny klasy 3, przejść początkowe badania lekarskie.

6.5.1.1 Od dnia 3 listopada 2022 r., kandydat do licencji kontrolera ruchu lotniczego lub licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego, powinien w celu wydania mu oceny klasy 3 przejść początkowe badania lekarskie.

6.5.1.2 Do dnia 2 listopada 2022 r., z wyjątkiem gdy określono inaczej w niniejszej sekcji, posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego muszą swoje oceny lekarskie klasy 3 odnawiać w przedziałach czasowych nieprzekraczających tych określonych w pkt 1.2.5.2.

6.5.1.2 Od dnia 3 listopada 2022 r., z wyjątkiem gdy określono inaczej w niniejszej sekcji, posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego lub licencji pilota bezzałogowego statku powietrznego muszą swoje oceny lekarskie klasy 3 odnawiać w przedziałach czasowych nieprzekraczających tych określonych w pkt 1.2.5.2.

6.5.1.3 Jeśli Władza uprawniona do licencjonowania jest przekonana, że wymagania niniejszej sekcji i przepisy ogólne zawarte w pkt 6.1 i 6.2 zostały spełnione, ocena lekarska klasy 3 będzie kandydatowi wydana.

6.5.2 Wymagania dotyczące sprawności fizycznej i psychicznej

6.5.2.1 Kandydat nie może cierpieć na żadną chorobę lub niemoc, która mogłaby spowodować jego nagłą niezdolność do wykonywania powierzonych mu obowiązków.

6.5.2.2 Kandydat, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, nie powinien mieć stwierdzonych:

- a) organicznych zaburzeń psychicznych;
- b) zaburzeń psychicznych ani zaburzeń w zachowaniu, powstałych w wyniku stosowania substancji psychoaktywnych; obejmuje to również syndrom uzależnienia spowodowany alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi;
- c) schizofrenii lub zaburzeń typu schizofrenicznego lub urojeniowego;
- d) zaburzeń nastrojów (afektywnych);

- e) zaburzeń nerwicowych, związanych ze stresem lub występujących pod postacią somatyczną;
- f) zaburzeń zachowania będących skutkiem nieprawidłowości fizjologicznych lub czynników fizycznych;
- g) zaburzeń osobowości lub zachowań szczególnie nawracających;
- h) opóźnień psychicznych;
- i) zaburzeń rozwoju psychicznego;
- j) zaburzeń osobowości lub zaburzeń emocjonalnych, których przyczyny tkwią w dzieciństwie lub w okresie dojrzewania; lub
- k) innych niewyszczególnionych zaburzeń psychicznych,

które mogłyby uczynić kandydata niezdolnym do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji, o jakie się stara lub już posiada.

6.5.2.2.1 Zalecenie. – *Kandydat cierpiący na depresję, leczony środkami antydepresyjnymi, powinien być uznany za niezdolnego, chyba że konsultant medyczny, mający dostęp do szczegółów sprawy, uzna, że jest mało prawdopodobnym, aby stan kandydata przeszkodził w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.*

Uwaga 1. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów leczonych środkami antydepresyjnymi znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Zaburzenia psychiczne i zaburzenia osobowości są zdefiniowane zgodnie z opisami klinicznymi i wytycznymi diagnostycznymi określonymi przez Światową Organizację Zdrowia, jak podano w Międzynarodowej Klasyfikacji statystycznej chorób i związanych z nimi problemów zdrowotnych, wydanie 10 – Klasyfikacja zaburzeń psychicznych i osobowości, WHO 1992. Dokument ten zawiera szczegółowy opis wymagań diagnostycznych, które mogą być przydatne do wykorzystania przy ocenie lekarskiej.

6.5.2.3 Kandydat nie powinien, w historii swych badań lekarskich lub diagnozie klinicznej, mieć stwierdzonych:

- a) postępujących lub niepostępujących zaburzeń systemu nerwowego, które prawdopodobnie mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień;
- b) epilepsji; lub
- c) wszelkich zaburzeń świadomości bez zadawalającego medycznego wytłumaczenia przyczyny.

6.5.2.4 Kandydat nie powinien doznać żadnych urazów głowy, których skutki mogą wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.5 Kandydat nie powinien mieć żadnych wad serca, wrodzonych lub nabytych, które mogłyby wpływać na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.5.1 Kandydat, który przeszedł zabieg wszczepienia by-passu lub zabieg angioplastyki (ze stentem lub bez) lub inną interwencję na sercu bądź cierpi na jakąkolwiek chorobę serca będzie uznany za niezdolnego, chyba że stan jego zdrowia zostanie przebadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską, w wyniku czego stwierdzi się, że nie będzie on miał wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.5.2 Kandydat z nietypowym rytmem serca zostanie uznany za niezdolnego, chyba że arytmia zostanie przebadana i oceniona zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i stwierdzi się, że nie będzie miała wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie badań sercowo-naczyniowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.2.6 Elektrodiagnostyka musi stanowić część badań serca dla pierwszego wydania oceny lekarskiej.

6.5.2.6.1 Elektrodiagnostyka musi być włączona do ponownych badań kandydata powyżej 50 roku życia, nie rzadziej niż raz na rok.

Uwaga 1. – Celem rutynowej kardiografii jest znalezienie przypadku chorobowego. Nie dostarcza ona jednak wystarczającego dowodu na uzasadnienie dyskwalifikacji bez dalszych, gruntownych badań sercowo-naczyniowych.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie elektrokardiografii spoczynkowej i wysiłkowej znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.2.7 Skurczowe i rozkurczowe ciśnienie krwi powinno znajdować się w granicach normy.

6.5.2.7.1 Stosowanie leków do kontrolowania wysokiego ciśnienia jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie zapewnia bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w tym zakresie znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.2.8 W układzie krążenia nie będą występować żadne znaczące wady funkcjonalne i strukturalne.

6.5.2.9 Nie będzie występować ostra niewydolność płuc ani żadna czynna choroba w strukturze płuc, śródpiersia i opłucnej, która prawdopodobnie może skutkować oznakami niezdolności.

Uwaga. – Radiografia klatki piersiowej powinna stanowić część pierwszego badania i badań okresowych w przypadku podejrzenia bezobjawowej rozedmy płuc.

6.5.2.10 Kandydat z rozedmą płuc zostanie uznany za niezdolnego, chyba że zostanie przebadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską, w wyniku czego zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie miał wpływu na bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.11 Kandydaci chorujący na astmę z wyraźnymi jej symptomami, które prawdopodobnie mogą skutkować niezdolnością przy wykonywaniu obowiązków zostaną uznani za niezdolnych.

6.5.2.11.1 Stosowanie leków do kontrolowania astmy jest dyskwalifikujące z wyjątkiem tych leków, których stosowanie zapewnia bezpieczne korzystanie z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie ryzyka stosowania medykamentów i lekarstw znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.2.12 Kandydaci z czynną gruźlicą płuc, będą uznani za niezdolnych.

6.5.2.12.1 Kandydaci z przypadkami nieczynnych lub zaleczonych zmian chorobowych, które są rozpoznane jako gruźlicze lub przypuszczalnie mają gruźlicze pochodzenie, mogą być uznani za zdolnych.

Uwaga 1. – Wytyczne w zakresie oceny chorób dróg oddechowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie ryzyka stosowania medykamentów i lekarstw znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.2.13 Kandydaci nie będą mieć przepuklin, które mogłyby przyczyniać się do powstawania symptomów czyniących ich niezdolnymi.

6.5.2.14 Kandydaci cierpiący na dolegliwości ze strony przewodu pokarmowego w wyniku przebytych chorób lub zabiegów chirurgicznych, zwłaszcza na zaparcia z powodu zwężenia lub ucisku jelit, mogące skutkować oznakami niezdolności podczas lotu, zostaną uznani za niezdolnych.

6.5.2.14.1 **Zalecenie.** – *Kandydat, który przeszedł poważną operację chirurgiczną dróg żółciowych lub pęcherzyka żółciowego, bądź przewodu pokarmowego, będzie uznany za niezdolnego do czasu, gdy konsultant medyczny mający dostęp do szczegółów danej operacji nie uzna, że przebyty zabieg chirurgiczny prawdopodobnie nie będzie powodować niezdolności podczas lotu.*

6.5.2.15 Kandydaci z przypadkami zaburzeń metabolicznych, żywieniowych lub wewnątrz-wydzielniczych, które mogą przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień, będą uznani za niezdolnych.

6.5.2.16 Kandydaci z przypadkami cukrzycy leczonej insuliną będą uznani za niezdolnych.

Uwaga. – *Wytyczne w zakresie oceny kandydatów z przypadkami cukrzycy Typu 2 leczonej insuliną zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2.4.10 znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).*

6.5.2.16.1 Kandydaci z przypadkami cukrzycy nieleczonej insuliną będą uznani za niezdolnych, chyba że cukrzycę będzie można kontrolować samą dietą lub dietą połączoną z lekami przeciwcukrzycowymi przyjmowanymi doustnie, które zapewniają bezpieczne korzystanie z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – *Wytyczne w zakresie oceny stanu zdrowia kandydata z cukrzycą znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).*

6.5.2.17 Kandydaci z chorobą krwi i/lub układu limfatycznego zostaną uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.18 Kandydaci z chorobą nerek lub dróg moczowych będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie uznane, że ich stan prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.18.1 Badanie moczu stanowić będzie część badania medycznego a stany nietypowe będą odpowiednio badane.

Uwaga. – *Wytyczne w zakresie sposobów badania moczu i analizy sytuacji nietypowych znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).*

6.5.2.19 Kandydaci cierpiący z powodu dolegliwości wywołanych chorobami lub zabiegami chirurgicznymi dróg moczowych, w szczególności obstrukcji spowodowanej zwężeniem lub uciskiem będą uznani za niezdolnych, chyba że po dokładnym zbadaniu zostanie stwierdzone, że stan ich zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.19.1 Kandydaci, którzy poddali się zabiegowi usunięcia nerki zostaną uznani za niezdolnych, chyba że taki stan będzie bardzo dobrze zrekompensowany.

6.5.2.20 Kandydaci z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV), którzy są seropozytywni będą uznani za niezdolnych, chyba że stan kandydata zostanie dokładnie zbadany i oceniony zgodnie z najlepszą praktyką lekarską i zostanie stwierdzone, że stan jego zdrowia prawdopodobnie nie będzie przeszkadzał w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga 1. – Wczesne zdiagnozowanie i aktywne leczenie wirusa nabytego upośledzenia odporności (HIV) w połączeniu z terapią antyretrowirusową zmniejsza śmiertelność i polepsza rokowania, a zatem zwiększa prawdopodobieństwo wyleczenia choroby.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie badania kandydatów z wirusem nabytego upośledzenia odporności (HIV) znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.2.21 Kandydatki, które są w ciąży zostaną uznane za niezdolne, chyba że wyniki badań ginekologicznych i ciągły nadzór lekarski wskazują na nieskomplikowaną ciążę niskiego ryzyka.

6.5.2.21.1 **Zalecenie.** – *W okresie ciąży należy przedsięwziąć środki ostrożności dla natychmiastowego zwolnienia kontrolera ruchu lotniczego w przypadku wczesnego rozpoczęcia się porodu lub innych komplikacji.*

6.5.2.21.2 **Zalecenie.** – *Dla kandydatek z nieskomplikowaną ciążą niskiego ryzyka, nadzorowaną zgodnie z punktem 6.5.2.21, okres uznania za zdolną powinien być ograniczony od 12 tygodnia do końca 26 tygodnia ciąży.*

6.5.2.22 Bezpośrednio po porodzie lub przerwaniu ciąży, kandydatka nie może być dopuszczona do korzystania z przywilejów wynikających z licencji dopóki nie przejdzie ponownych badań, zgodnych z najlepszą praktyką lekarską i nie zostanie uznana za zdolną do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.23 Kandydat nie może mieć nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien oraz innych dolegliwości związanych z układem mięśniowo-szkieletowym, mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

Uwaga. – Wszelkie poważne następstwa nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien i określone wady anatomiczne będą zazwyczaj wymagać badania sprawności ruchowej, aby określić sprawność fizyczną.

6.5.2.24 Kandydat nie może mieć żadnych anormalności ani chorób uszu mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.25 Nie powinny występować żadne zaburzenia ani choroby nosa, przedstonka jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych mogących prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.2.26 Kandydaci jękający się i z innymi wadami mowy, na tyle poważnymi, że mogą utrudniać komunikowanie się zostaną uznani za niezdolnych.

6.5.3 Wymagania dotyczące wzroku

Badanie lekarskie powinno być oparte na następujących wymaganiach:

6.5.3.1 Funkcjonowanie oczu i ich przydatków powinno być normalne. Nie powinno być żadnych czynnych stanów patologicznych, ostrych i chronicznych ani żadnych następstw zabiegu chirurgicznego bądź urazu oczu lub ich przydatków, zmniejszających właściwe funkcjonowanie wzroku w zakresie, który mógłby przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.3.2 Odległościowa ostrość widzenia, z korekcją lub bez, powinna wynosić 6/9 lub więcej w każdym oku oddzielnie a binokularna ostrość wzroku powinna wynosić 6/6 lub więcej. Nie ma żadnych ograniczeń dla niekorekcyjnej ostrości wzroku. Tam, gdzie standard ostrości wzroku może być uzyskany tylko za pomocą soczewek korygujących, kandydat może być oceniony jako zdolny, pod warunkiem, że:

- a) takie soczewki korygujące noszone są wtedy, gdy korzysta się z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień posiadanych lub wnioskowanych; oraz
- b) kandydat posiada przy sobie dodatkową parę odpowiednich okularów korygujących, która w każdej

chwili może być użyta podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji.

Uwaga. – Uważa się, że kandydat uznany za spełniającego te przepisy w dalszym ciągu je spełnia, chyba że istnieją uzasadnione podejrzenia innego postępowania; w takim przypadku wymagany jest wynik badania okulistycznego według uznania Władzy uprawnionej do licencjonowania. Zarówno nieskorygowana, jak i skorygowana ostrość wzroku są normalnie mierzone, jak i zapisywane przy każdym ponownym badaniu. Warunki, które wskazują potrzebę uzyskania wyniku badania okulistycznego obejmują: znaczne pogorszenie się nieskorygowanej ostrości wzroku, każde pogorszenie się skorygowanej ostrości wzroku i przypadki choroby, uszkodzenia lub operacji oczu.

6.5.3.2.1 Kandydat może używać soczewek kontaktowych spełniając te wymagania pod warunkiem, że:

- a) soczewki są jednoogniskowe i nie zabarwione;
- b) soczewki są dobrze tolerowane; oraz
- c) para odpowiednich okularów korygujących może być użyta w każdej chwili podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji.

Uwaga. – Kandydaci, którzy używają soczewek kontaktowych nie muszą mierzyć nieskorygowanej ostrości wzroku podczas każdego kolejnego badania pod warunkiem, że wiadomo o zaleceniu noszenia soczewek kontaktowych.

6.5.3.2.2 Kandydaci z dużą wadą wzroku (zaburzenia refrakcji) będą stosować soczewki kontaktowe lub renomowane szkła korekcyjne.

Uwaga. – Jeśli używane są okulary, należy stosować soczewki wysokiej jakości w celu zminimalizowania zniekształcenia widzenia obwodowego.

6.5.3.2.3 Od kandydatów, którzy mają nieskorygowaną odległościową ostrość wzroku w którymkolwiek oku, gorszą niż 6/60, należy żądać dostarczenia pełnych wyników badań okulistycznych przed rozpoczęciem badań w celu wydania oceny lekarskiej, a następnie co 5 lat od daty jego pierwszego wydania.

Uwaga 1. – Celem wymaganego badania okulistycznego, jest (1) potwierdzenie normalnego poziomu widzenia, i (2) rozpoznanie każdej znaczącej patologii.

Uwaga 2. – Wytyczne w zakresie oceny kandydatów z jednym okiem, zgodnie z przepisami zawartymi w pkt 1.2.4.10, znajdują się w Podręczniku cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

6.5.3.3 Kandydaci, którzy byli poddani operacji mającej wpływ na prawidłowe widzenie (refrakcja), będą uznani za niezdolnych, chyba że ich wzrok nie będzie prawdopodobnie przeszkadzać w bezpiecznym korzystaniu z przywilejów wynikających z licencji i uprawnień.

6.5.3.4 Kandydat, podczas noszenia soczewek korygujących, wymaganych przez punkt 6.5.3.2., musi posiadać zdolność czytania mapy N5 lub jej ekwiwalentu z odległości wybranej przez siebie w zakresie od 30 do 50 cm i zdolności czytania mapy N14 lub jej ekwiwalentu z odległości 100 cm. Jeśli wymaganie to jest spełnione tylko przy użyciu korekcji bliskiego widzenia, kandydat może być oceniany jako zdolny pod warunkiem, że ta korekcja bliskiego widzenia, zgodnie z punktem 6.5.3.2, jest dodana do przepisanych okularów korygujących. Jeśli taka korekcja nie jest przepisana, para okularów do bliskiego widzenia powinna być łatwo dostępna podczas korzystania z przywilejów wynikających z licencji. Jeżeli wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, kandydat musi zademonstrować, że jedna para okularów jest wystarczająca do spełnienia obu wymagań odległości i bliskiego widzenia.

Uwaga 1. – N5 i N14 dotyczą rozmiaru użytego kroju pisma. W celu uzyskania szczegółowych informacji należy zapoznać się z Podręcznikiem cywilnej medycyny lotniczej (Doc 8984 ICAO).

Uwaga 2. – Do dnia 2 listopada 2022 r., kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wieloogniskowych do odczytania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednie do czytania) może być akceptowana dla pewnych obowiązków kontroli ruchu lotniczego. Należy jednak pamiętać, że korekcja pojedynczego widzenia bliskiego znacząco obniża ostrość widzenia na odległość.

Uwaga 2. – Od dnia 3 listopada 2022 r., kandydat, który potrzebuje bliskiej korekcji do spełnienia tego wymogu, będzie wymagał okularów dwuogniskowych lub być może wieloogniskowych do odczytania wskazań z przyrządów i map lub instrukcji trzymanej w ręce oraz korzystania z widzenia na odległość przez przednią szybę bez zdejmowania okularów. Korekcja pojedynczego widzenia bliskiego (tylko soczewki pełne o jednej mocy, odpowiednie do czytania) może być akceptowana dla pewnych obowiązków kontroli ruchu lotniczego lub pilota bezzałogowego statku powietrznego. Należy jednak pamiętać, że korekcja pojedynczego widzenia bliskiego znacząco obniża ostrość widzenia na odległość.

Uwaga 3. – Do dnia 2 listopada 2022 r., gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach dla zadań związanych z kontrolą ruchu lotniczego, które kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał.

Uwaga 3. – Od dnia 3 listopada 2022 r., gdy tylko zaistnieje konieczność zastosowania lub wymiany soczewek korekcyjnych, kandydat poinformuje optyka (refraktora) o odległościach dla zadań związanych z kontrolą ruchu lotniczego lub pilotem bezzałogowego statku powietrznego, które kandydat prawdopodobnie będzie wykonywał.

6.5.3.4.1 Jeżeli, zgodnie z tym punktem, wymagana jest korekcja bliskiego widzenia, druga para okularów bliskiego widzenia powinna być dostępna do natychmiastowego użycia.

6.5.3.5 Od kandydata wymaga się posiadania normalnego pola widzenia.

6.5.3.6 Od kandydata wymaga się posiadania normalnego widzenia binokularnego.

6.5.3.6.1 Nie będą dyskwalifikujące do wykonywania czynności lotniczych zaburzenia widzenia przestrzennego i nieprawidłowa zbieżność oczu w przypadku, gdy spełnione są warunki dla prawidłowego widzenia bliży przy nieprawidłowym osadzeniu oka oraz występują możliwości kompensacji wady ostrości widzenia.

6.5.4 Wymagania dotyczące słuchu

6.5.4.1 Kandydat, badany na audiometrze tonalnym, nie powinien mieć, w żadnym uchu traktowanym oddzielnie, utraty słuchu większej niż 35 dB przy żadnej z częstotliwości 500, 1000 lub 2000 Hz lub większej niż 50 dB przy 3000 Hz.

6.5.4.1.1 Do dnia 2 listopada 2022 r., kandydat z utratą słuchu większą niż powyższe dane, może być uznany za zdolnego pod warunkiem, że wykaże normalną sprawność słuchową na tle szumu, który odtwarza lub symuluje typowe środowisko pracy kontrolera ruchu lotniczego.

6.5.4.1.1 Od dnia 3 listopada 2022 r., kandydat z utratą słuchu większą niż powyższe dane, może być uznany za zdolnego pod warunkiem, że wykaże normalną sprawność słuchową na tle szumu, który odtwarza lub symuluje typowe środowisko pracy kontrolera ruchu lotniczego lub pilota bezzałogowego statku powietrznego.

Uwaga 1. – Kompozycja częstotliwości szumu jest zdefiniowana tylko do takiego stopnia, aby zakresy częstotliwości 600 do 4800 Hz (zakres częstotliwości mowy) były odpowiednio reprezentowane.

Uwaga 2. – W materiałach mówionych dla prowadzonego badania stosuje się zarówno frazy związane z lotnictwem, jak i słowa zrównoważone fonetycznie.

6.5.4.1.2 Alternatywnie można przeprowadzić test w środowisku kontroli ruchu lotniczego, w którym

posiadana ważna licencja i uprawnienia kandydata mogą być wykorzystywane.

DODATEK 1
WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEGŁOŚCI W ZAKRESIE JĘZYKÓW STOSOWANYCH
W ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ

(dotyczy Rozdziału 1, pkt 1.2.9)

1. Informacje ogólne

Uwaga. – Wymagania ICAO dotyczące biegłości językowej składają się z opisu wymagań znajdujących się w pkt 2 poniżej oraz skali ceny biegłości językowej na poziomie operacyjnym ICAO (Poziom 4) w Załączniku A. Wymagania dotyczące biegłości językowej mają zastosowanie zarówno we frazeologii, i jak w języku potocznym.

W celu spełnienia wymagań dotyczących biegłości językowej zawartych w Rozdziale 1, pkt 1.2.9; kandydat ubiegający się o licencję lub posiadacz licencji musi zademonstrować, w sposób zadawalający Władzę uprawnioną do licencjonowania, zgodność z wymaganiami zawartymi w pkt 2 oraz z poziomem operacyjnym ICAO (Poziom 4) w skali oceny biegłości językowej ICAO w Załączniku A.

2. Opis wymagań

Osoby biegle mówiące muszą:

- a) skutecznie komunikować się w wyłącznie przy użyciu głosu (telefon/radiotelefon) oraz w sytuacjach bezpośrednich;
- b) komunikować się w zakresie popularnych, konkretnych i związanych z pracą zagadnień z dokładnością i jasnością;
- c) stosować odpowiednie strategie komunikacyjne w celu wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i rozwiązywania nieporozumień (np. sprawdzanie, potwierdzanie lub wyjaśnianie informacji) w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;
- d) z powodzeniem i ze względną łatwością radzić sobie z lingwistycznymi wyzwaniem związanymi z komplikacją lub nieoczekiwanym obrotem wydarzeń, które występują w kontekście rutynowej sytuacji w pracy lub zadania komunikacyjnego, które jest im już wcześniej znane; oraz
- e) używać dialektu lub akcentu, który jest zrozumiały dla społeczności lotniczej.

DODATEK 2
ZATWIERDZONA ORGANIZACJA SZKOLENIA

(dotyczy Rozdziału 1, pkt 1.2.8.2)

Uwaga. – Załącznik 19 zawiera przepisy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do zatwierdzonej organizacji szkolenia, która narażona jest na ryzyko związane z eksploatacją statków powietrznych podczas świadczenia swoich usług. Szczegółowe wytyczne znajdują się w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859 ICAO).

1. Wydanie zatwierdzenia

1.1 Wydanie zatwierdzenia dla organizacji szkolenia i jego ciągła ważność zależy od spełnienia przez tę organizację wymagań zawartych w niniejszym Dodatku.

1.2 Dokument zatwierdzający będzie zawierać przynajmniej:

- a) nazwę organizacji i jej adres;
- b) datę wydania i okres ważności (jeżeli ma to zastosowanie);
- c) warunki zatwierdzenia.

2. Instrukcja szkolenia i podręcznik procedur

2.1 Organizacja szkolenia udostępni, do użytku przez zainteresowany personel, instrukcję szkolenia i podręcznik procedur. Instrukcja i podręcznik mogą być wydane w częściach i muszą zawierać przynajmniej poniższe informacje:

- a) ogólny opis zakresu szkolenia, do którego organizacja jest upoważniona w warunkach zatwierdzenia;
- b) zakres oferowanych programów szkolenia, włącznie z wyposażeniem i sprzętem, który ma być używany;
- c) opis systemu zapewniania jakości w organizacji, zgodnie z pkt 4;
- d) opis infrastruktury organizacji;
- e) nazwisko, obowiązki i kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie zgodności z wymaganiami zawartymi w zatwierdzeniu, jak określono w pkt 6.1;
- f) nazwisko, obowiązki i kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za planowanie, realizację i nadzór nad szkoleniem, jak określono w pkt 6.2;
- g) opis procedur stosowanych dla określenia i utrzymania kompetencji personelu instruktorskiego, jak określono w pkt 6.3;
- h) opis metody wykorzystywanej do kompletowania i przechowywania dokumentacji szkoleniowej, jak określono w pkt 8;
- i) opis, jeżeli ma zastosowanie, dodatkowego szkolenia wymaganego do spełnienia procedur i wymagań operatora;
- j) jeżeli Państwo upoważniło zatwierdzoną organizację szkolenia do prowadzenia egzaminów koniecznych dla wydania licencji lub upoważnienia, zgodnie z pkt 9, to instrukcja i podręcznik muszą zawierać także opis sposobu wyboru, roli i obowiązków upoważnionego personelu, jak również

odnośnych wymagań ustalonych przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

2.2 Organizacja szkolenia zapewnia, że instrukcja szkolenia i podręcznik procedur są w miarę potrzeb zmieniane, tak aby zawarte w nich informacje były aktualne.

2.3 Kopie wszystkich zmian do instrukcji szkolenia i podręcznika procedur są bezzwłocznie przekazywane wszystkim organizacjom i osobom, dla których instrukcja i podręcznik zostały wydane.

3. Programy szkolenia

3.1 Władza uprawniona do licencjonowania może zatwierdzić program szkolenia na licencję pilota turystycznego, licencję pilota zawodowego, uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów lub na licencję obsługi statku powietrznego (technik/inżynier/mechanik), który zawiera alternatywne sposoby spełnienia wymagań z zakresu doświadczenia określone w Załączniku 1, pod warunkiem, że zatwierdzona organizacja szkolenia wykaże Władzy uprawnionej do licencjonowania, że szkolenie zapewnia poziom kompetencji przynajmniej równoważny do wymaganego, minimalnego doświadczenia dla personelu, który takiego zatwierzonego szkolenia nie przeszedł.

Uwaga 1. – Procedury wspierające opracowanie szkolenia i oceny w oparciu o kompetencje dla pilotów samolotowych i personelu obsługi statku powietrznego, w tym schematy kompetencyjne ICAO, są zawarte w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (Doc 9868, PANS-TRG).

Uwaga 2. – Podręcznik szkolenia personelu obsługi statku powietrznego (Doc 10098) zawiera wytyczne dotyczące projektowania i opracowania programu szkolenia personelu obsługi statku powietrznego.

3.2 Jeżeli Władza uprawniona do licencjonowania zatwierdzi program szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej, zatwierdzona organizacja szkolenia wykaże, że szkolenie zapewnia poziom kompetencji w operacjach w załodze wieloosobowej przynajmniej równy z tym, który muszą uzyskać posiadacze licencji pilota zawodowego, uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów i uprawnienia na typ samolotu certyfikowanego do wykonywania operacji z minimalną załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie zatwierdzania programów szkolenia znajdują się w Podręczniku zatwierdzania organizacji szkolenia (Doc 9841 ICAO).

4. System zapewniania jakości

Organizacja szkolenia ustanowi system zapewniania jakości, podlegający akceptacji przez Władzę uprawnioną do licencjonowania wydającą zatwierdzenie, który zapewnia, że szkolenia i instruktaż spełniają odpowiednie wymagania.

5. Infrastruktura

5.1 Infrastruktura i środowisko pracy muszą być odpowiednie do realizowanego zadania i podlegają akceptacji Władzy uprawnionej do licencjonowania.

5.2 Organizacja szkolenia posiada lub będzie posiadać, dostęp do niezbędnych informacji, sprzętu, urządzeń szkoleniowych i materiałów koniecznych do prowadzenia szkoleń, na które posiada zatwierdzenia.

5.3 Syntetyczne urządzenia szkoleniowe będą kwalifikowane zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Państwo, a ich stosowanie będzie podlegać zatwierdzeniu przez Władzę uprawnioną do licencjonowania w celu zapewnienia, że są one odpowiednie do realizowanego zadania.

Uwaga. – Podręcznik Kryteria kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (Doc 9625 ICAO) zawiera wytyczne w zakresie zatwierdzania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu.

6. Personel

6.1 Organizacja szkolenia wyznaczy osobę odpowiedzialną za zapewnienie zgodności z wymaganiami ustanowionymi dla zatwierdzonej organizacji.

6.2 Organizacja zatrudni niezbędny personel konieczny dla planowania, realizacji oraz nadzoru nad prowadzonym szkoleniem.

6.3 Kompetencje personelu instruktorskiego będą zgodne z procedurami i na poziomie akceptowanym przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

6.4 Organizacja szkolenia zapewni, aby cały personel instruktorski odbył szkolenie wstępne i odświeżające, odpowiednie do przypisanych zadań i obowiązków. Program szkolenia opracowany przez organizację szkolenia musi uwzględniać szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego.

Uwaga. – Wytyczne w zakresie projektowania programów szkolenia na temat możliwości człowieka znajdują się w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683).

7. Dokumentacja

7.1 Organizacja szkolenia będzie przechowywać szczegółową dokumentację studenta, aby wykazać spełnienie wszystkich wymagań szkolenia, jak uzgodniono z Władzą uprawnioną do licencjonowania.

7.2 Organizacja szkolenia będzie prowadzić system rejestracji kwalifikacji oraz szkoleń personelu instruktorskiego i egzaminatorskiego.

7.3 Dokumentacja wymagana zgodnie z punktem 7.1 będzie przechowywana przez minimum 2 lata od ukończenia szkolenia. Dokumentacja wymagana zgodnie z punktem 7.2 będzie przechowywana przez minimum 2 lata od dnia, w którym instruktor lub egzaminator zaprzestał wykonywania swoich obowiązków dla organizacji szkolenia.

8. Nadzór

Umawiające się Państwa będą utrzymywać skuteczny program nadzoru nad zatwierdzoną organizacją szkolenia w celu zapewnienia ciągłej zgodności z wymaganiami zawartymi w zatwierdzeniu.

9. Ocena i egzaminy

Jeżeli Umawiające się Państwo upoważniło zatwierdzoną organizację szkolenia do prowadzenia egzaminów koniecznych dla wydania licencji lub uprawnienia, będą one prowadzone przez personel upoważniony przez Władzę uprawnioną do licencjonowania lub wyznaczony przez organizację szkolenia zgodnie z kryteriami zatwierdzonymi przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

DODATEK 3

WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYDANIA LICENCJI PILOTA W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ – SAMOLOT

(dotyczy Rozdziału 2, pkt 2.5)

1. Szkolenie

1.1 W celu spełnienia wymagań dotyczących wydania licencji pilota w załodze wieloosobowej dla danej kategorii statku powietrznego, kandydat musi ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy. Będzie to szkolenie w oparciu o kompetencje prowadzone w środowisku operacyjnym dla załogi wieloosobowej.

1.2 Podczas szkolenia kandydat musi zdobyć wiedzę, umiejętności i postawy stanowiące podstawę kompetencji wymaganych do wykonywania czynności drugiego pilota w samolocie transportowym z silnikami turbinowymi, certyfikowanym do operacji z załogą składającą się z minimum dwóch pilotów, w lotach VFR i IFR, w ciągu dnia i nocy.

2. Poziom oceny

Kandydat ubiegający się o licencję pilota w załodze wieloosobowej dla kategorii samolotu, musi osiągnąć końcowy standard kompetencji określony w zatwierdzonym przyjętym modelu kompetencji.

Uwaga. – Schemat szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej na kategorię samolotu, schemat kompetencyjny pilota samolotowego ICAO oraz metodologia dostosowania tego schematu do licencji pilota w załodze wieloosobowej znajdują się w Procedurach służb żeglugi powietrznej – Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868 ICAO).

3. Lot symulowany

Uwaga. – Podręcznik kryteriów kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (Doc 9625 ICAO), Tom I – Samoloty, zawiera wytyczne w zakresie kwalifikacji szkoleniowych urządzeń symulacji lotu wykorzystywanych w programach szkolenia. Typy I do VII opisane w Doc 9625 są używane poniżej.

3.1 Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu używane w celu zdobycia doświadczenia określonego w Rozdziale 2, pkt 2.5.3.3., musi być zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania.

3.2 Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu odpowiednie dla każdego etapu szkolenia do licencji pilota w załodze wieloosobowej dzieli się na następujące kategorie:

Uwaga 1. – Schemat szkolenia dla licencji pilota w załodze wieloosobowej opisuje cztery fazy szkolenia (faza kluczowych umiejętności lotniczych, podstawowa, średniozaawansowana i zaawansowana) i jest zawarty w Procedurach służb żeglugi powietrznej - Szkolenie (PANS-TRG, Doc 9868).

Uwaga 2. – Poziomy urządzeń Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i poziomy urządzeń Federalnej Administracji Lotnictwa Stanów Zjednoczonych (FAA) określone poniżej są rozpatrywane w oparciu o najbliższe kwalifikowane urządzenie, które zapewnia wymagany poziom wierności do obsługi danej fazy szkolenia. Nie ma to na celu ustalenia jakiegokolwiek równoważności między różnymi urządzeniami ICAO, FAA i EASA. Ponadto w każdej fazie można zastosować kombinację urządzeń, które spełniają minimalny poziom wierności.

Uwaga 3. – W każdej z czterech faz inne urządzenia, które spełniają wymagania dotyczące wierności, mogą być również użyte w celu spełnienia wymagań szkoleniowych.

- a) *Faza kluczowych umiejętności lotniczych.* Urządzenie do szkolenia elektronicznego i elementów zadań, zatwierdzone przez Władzę uprawnioną do licencjonowania, które posiada następujące cechy:

- zawiera wyposażenie wykraczające poza normalne, związane z komputerami pulpitu sterowania przepustnicą, boczny drążek sterowy lub klawiatura FMS;
- angażuje czynność psychomotoryczną z odpowiednim zastosowaniem siły i pomiarem czasu reakcji; oraz
- poza tym spełnia, co najmniej, następujące wymagania:

- Typ I lub Typ III Doc 9625

Uwaga 1. – Typ II Doc 9625 może być używany do niektórych podstawowych zadań szkolenia w locie według wskazań przyrządów.

Uwaga 2. – Urządzenie EASA FNPT I oraz urządzenie FAA FTD Poziom 4 spełniają minimalne wymagania dla urządzenia Typu I, II i III.

- b) *Faza podstawowa.* Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu, które reprezentuje rodzajowy samolot wielosilnikowy napędzany silnikami turbinowymi i posiada następujące cechy:

- jest wyposażone w system widoczności w warunkach dziennych; oraz
- poza tym spełnia, co najmniej, następujące wymagania:

- Typ IV lub Typ V Doc 9625

Uwaga. – Urządzenie EASA FNPT II-MCC lub urządzenie FAA FTD Poziom 5 spełniają minimalne wymagania dla urządzenia Typu IV.

- c) *Faza średniozaawansowana.* Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu, które reprezentuje samolot wielosilnikowy napędzany silnikami turbinowymi, certyfikowany dla załogi składającej się z dwóch pilotów, i posiada następujące cechy:

- jest wyposażone w rozszerzony system widoczności w warunkach dziennych;
- jest wyposażone w autopilota; oraz
- poza tym spełnia, co najmniej, następujące wymagania:

- Typ VI Doc 9625

Uwaga 1. – Pełny symulator lotu FFS Poziom B EASA i pełny symulator lotu FFS Poziom B FAA spełniają minimalne wymagania dla urządzenia Typu VI.

Uwaga 2. – Podczas fazy średniozaawansowanej, niektóre lub wszystkie zadania szkoleniowe mogą być przeprowadzane na urządzeniu używanym w fazie zaawansowanej, jeśli jest ono odpowiednie dla zadania szkoleniowego. Wytyczne dotyczące oceny przydatności urządzenia do zadania szkoleniowego zawarte są w Doc 9625, Część I, Dodatek C.

- d) *Faza zaawansowana.* Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu, które reprezentuje samolot wielosilnikowy napędzany silnikami turbinowymi, certyfikowany dla załogi składającej się z dwóch pilotów, i posiada następujące cechy:

- jest wyposażone w rozszerzony system widoczności w warunkach dziennych;
- jest wyposażone w autopilota; oraz
- poza tym spełnia, co najmniej, następujące wymagania:

- Typ VII Doc 9625

Uwaga 1. – Pełny symulator lotu FFS Poziom C lub D EASA i pełny symulator lotu FFS Poziom C lub D FAA spełniają minimalne wymagania dla urządzenia Typu VII.

Uwaga 2. – Podczas fazy zaawansowanej niektóre zadania szkoleniowe mogą być przeprowadzone na urządzeniu używanym w fazie średniozaawansowanej, jeśli urządzenie to reprezentuje samolot używany w fazie zaawansowanej i jest odpowiednie do zadania szkoleniowego. Wytyczne dotyczące oceny przydatności urządzenia do zadania szkoleniowego zawarte są w Doc 9625, Część I, Dodatek C.

ZAŁĄCZNIK A
SKALA OCENY BIEGŁOŚCI JĘZYKOWEJ ICAO
1.1 Poziomy: ekspercki, rozszerzony i operacyjny

<i>POZIOM</i>	<i>WYMOWA</i> <i>Zakłada posiadanie dialektu i/lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego</i>	<i>STRUKTURA</i> <i>Odpowiednie struktury gramatyczne i formy zdań określone funkcjami językowymi, odpowiednimi dla zadania</i>	<i>SŁOWNICTWO</i>	<i>PŁYNNOŚĆ</i>	<i>ROZUMIENIE</i>	<i>INTERAKCJA</i>
Ekspercki 6	Wymowa, akcent, rytm i intonacja, pomimo możliwego wpływu pierwszego języka lub różnicowania regionalnego, prawie nigdy nie ingerują w łatwość zrozumienia.	Zarówno podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układy zdań są zawsze dobrze kontrolowane.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w bardzo różnorodnych, znanych i nieznanach zagadnieniach. Słownictwo idiomatyczne, z niuansami i odpowiednie do omawianej dziedziny.	Umie mówić długo bez kłopotu i z naturalną biegłością. Różnicuje potok mowy dla uzyskanie efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia szczegółu. Stosuje spontanicznie odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Rozumienie zawsze dokładne, prawie we wszystkich kontekstach, i obejmuje rozumienie lingwistycznych i kulturowych subtelności.	Łatwe reagowanie w prawie wszystkich sytuacjach. Wychwytuje sygnały werbalne i niewerbalne i odpowiada na nie w sposób prawidłowy.
Rozszerzony 5	Wymowa, akcent, rytm i intonacja, pomimo wpływu pierwszego języka lub różnicowania regionalnego, rzadko ingerują w łatwość zrozumienia.	Podstawowe struktury gramatyczne oraz układy zdań są zawsze dobrze kontrolowane. Podejmowane są próby konstruowania złożonych struktur, ale z błędami, które czasami wpływają na znaczenie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zakresie popularnych, konkretnych zagadnień związanych z pracą. Parafrazy stosowane skutecznie i z powodzeniem. Słownictwo jest czasami idiomatyczne.	Umie mówić długo ze względu na znane tematy, ale nie różnicuje potoku mowy dla uzyskania efektów stylistycznych. Stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Dokładne rozumienie w zakresie popularnych, konkretnych zagadnień związanych z pracą, oraz w większości dokładne rozumienie, jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej lub sytuacyjnej lub niespodziewanemu obrotowi wydarzeń. Potrafi zrozumieć duży zakres różnicowania mowy (dialekt i/lub akcent) w różnych dziedzinach.	Odpowiedzi są natychmiastowe, odpowiednie i wyczerpujące. Skutecznie zarządza relacją mówca/słuchacz.
Operacyjny 4	Wymowa, akcent, rytm i intonacja pod wpływem pierwszego języka lub różnicowania regionalnego, ale tylko czasami ingerują w łatwość zrozumienia.	Podstawowe struktury gramatyczne oraz układy zdań są stosowane w sposób kreatywny oraz są zazwyczaj dobrze kontrolowane. Mogą wystąpić błędy, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych, ale rzadko wpływają na znaczenie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zakresie popularnych, konkretnych zagadnień związanych z pracą. W przypadku braków w słownictwie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych, częste parafrazy stosowane z powodzeniem.	Produkuję długie wypowiedzi w odpowiednim tempie. Może się zdarzyć okazjonalna utrata płynności przy przechodzeniu z form wyuczonych do spontanicznej interakcji, ale nie ma to wpływu na skuteczne komunikowanie się. Potrafi w ograniczonym zakresie stosować odpowiednie znaczniki mowy i łączniki. Wypełniacze nie rozpraszają uwagi.	Rozumienie w większości dokładne w zakresie popularnych, konkretnych zagadnień związanych z pracą, kiedy użyty akcent lub odmiana jest dostatecznie zrozumiała dla międzynarodowej społeczności użytkowników. Jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej lub sytuacyjnej lub niespodziewanemu obrotowi wydarzeń, rozumienie może być wolniejsze lub wymagać wyjaśnienia.	Odpowiedzi są zazwyczaj natychmiastowe, odpowiednie i wyczerpujące. Inicjuje i utrzymuje wymianę informacji, nawet w przypadku niespodziewanego obrotu wydarzeń. Radzi sobie prawidłowo z oczywistymi nieporozumieniami poprzez sprawdzanie, potwierdzanie lub wyjaśnianie.
<i>Poziomy 1, 2 i 3 na kolejnej stronie.</i>						

1.2 Poziomy: komunikatywny, podstawowy i wstępny

<i>POZIOM</i>	<i>WYMOWA</i> <i>Zakłada posiadanie</i> <i>dialektu i/lub akcentu</i> <i>zrozumiałego dla</i> <i>środowiska lotniczego</i>	<i>STRUKTURA</i> <i>Odpowiednie struktury</i> <i>gramatyczne i formy zdań</i> <i>określone funkcjami</i> <i>językowymi, odpowiednimi</i> <i>dla zadania</i>	<i>SŁOWNICTWO</i>	<i>PŁYNNOŚĆ</i>	<i>ROZUMIENIE</i>	<i>INTERAKCJA</i>
Komuni- katywny 3	Wymowa, akcent, rytm i intonacja pod wpływem pierwszego języka lub różnicowania regionalnego i często ingerują w łatwość zrozumienia.	Podstawowe struktury gramatyczne oraz układy zdań związane z przewidywalnymi sytuacjami nie zawsze są dobrze kontrolowane. Błędy często wpływają na znaczenie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są często dostateczne do komunikowania się w zakresie popularnych, konkretnych zagadnień związanych z pracą, ale zakres jest ograniczony, a dobór słów często nieodpowiedni. Brak umiejętności parafrazowania z powodzeniem w przypadku braku słownictwa.	Produkuję wypowiedzi, ale stosowane frazy i przerwy są często nieodpowiednie. Wahania i powolność w zrozumieniu języka mogą uniemożliwić skuteczną komunikację. Wypełniacze często rozpraszają uwagę.	Rozumienie jest często dokładne w zakresie popularnych, konkretnych zagadnień związanych z pracą, kiedy użyty akcent lub odmiana jest dostatecznie zrozumiała dla międzynarodowej społeczności użytkowników. Może nie zrozumieć komplikacji lingwistycznej lub sytuacyjnej lub niespodziewanego obrotu wydarzeń.	Odpowiedzi są czasami natychmiastowe, odpowiednie i wyczerpujące. Potrafi w miarę łatwo zainicjować i utrzymać wymianę informacji na znane zagadnienia i w przewidywalnych sytuacjach. Zazwyczaj nie radzi sobie z niespodziewanym obrotem wydarzeń.
Podsta- wowy 2	Wymowa, akcent, rytm i intonacja z silnym wpływem pierwszego języka lub różnicowania regionalnego i zazwyczaj ingerują w łatwość zrozumienia.	Wykazuje tylko ograniczony zakres kontroli nad kilkoma prostymi zapamiętanymi strukturami gramatycznymi i układami zdań.	Ograniczony zakres słownictwa składający się tylko z pojedynczych słów i zapamiętanych fraz.	Wypowiada bardzo krótkie, pojedyncze zapamiętane zwroty z częstymi przerwami i rozpraszającymi uwagę wypełniaczami, aby znaleźć wyrażenia lub wypowiedzieć mniej znane słowo.	Rozumienie jest ograniczone do pojedynczych, zapamiętanych fraz, jeżeli są ostrożnie i wolno wypowiadane.	Czas odpowiedzi jest długi i często nieodpowiedni. Interakcja ograniczona do wymiany prostych rutynowych wypowiedzi.
Wstępny 1	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.

Uwaga. – Poziom operacyjny (Poziom 4) jest minimalnym poziomem biegłości dla łączności radiotelefonicznej. Poziomy 1 do 3 opisują wstępny, podstawowy i komunikatywny poziom biegłości językowej, i odpowiednio, wszystkie opisują poziom biegłości poniżej wymogu biegłości językowej ICAO. Poziomy 5 i 6 opisują poziom rozszerzony i ekspercki, czyli poziom biegłości znacznie bardziej zaawansowany niż minimalny wymagany standard. Jednak w całości, skala oceny ma służyć jako kryterium w szkoleniu i egzaminowaniu oraz jako pomoc dla kandydatów w uzyskaniu Poziomu operacyjnego ICAO (Poziom 4).

ZAŁĄCZNIK B

WPIS DO LICENCJI, KTÓRYCH WAŻNOŚĆ ZOSTAŁA AUTOMATYCZNIE UZNANA

Niniejszy załącznik zawiera przykładowy wpis do licencji wymagany w przypadku licencji, których ważność została automatycznie uznana, zgodnie z pkt 1.2.2.3. Przedstawiono także przykład załącznika XXX do licencji, który zawiera niezbędne szczegółowe informacje wymagane zgodnie z pkt 1.2.2.3, gdzie XXX oznacza liczbę lub znak.

1. Przykładowy wpis do licencji

1.1 Licencje, których ważność została automatycznie uznana zgodnie z formalnym porozumieniem pomiędzy Państwami, powinny zawierać następujący wpis: „Ważność uznana zgodnie z Załącznikiem XXX”.

1.2 Załącznik XXX do licencji musi być dostępny (w dowolnym formacie, na przykład w wersji elektronicznej lub papierowej) podczas korzystania z uprawnień wynikających z licencji, której ważność została uznana automatycznie, i automatycznego sprawdzania poprawności licencji.

1.3 Załącznik XXX jest publikowany przez Państwo wydające licencję lub przez Regionalną Organizację Nadzoru nad Bezpieczeństwem, która zarządza wspólnym zbiorem przepisów w zakresie licencjonowania w imieniu Państw będących stroną formalnego porozumienia, i może być identyczny dla wszystkich wydanych licencji.

1.4 Kiedy Regionalna Organizacja Nadzoru nad Bezpieczeństwem publikuje Załącznik XXX, powinien on zawierać listę Państw Członkowskich Regionalnej Organizacji Nadzoru nad Bezpieczeństwem.

1.5 Kiedy Załącznik XXX jest wydany w języku innym niż angielski, zastosowanie ma pkt 5.1.3, ponieważ Załącznik XXX stanowi część wpisu do licencji.

2. Przykładowy Załącznik XXX

*	Państwo lub <i>Regionalna Organizacja Nadzoru nad Bezpieczeństwem</i>	*
	Załącznik XXX do licencji, których ważność została uznana automatycznie	
1. Licencja jest automatycznie uznawana przez wszystkie Państwa wymienione w pkt 2 na mocy porozumienia zarejestrowanego z ICAO. Numer rejestracyjny ICAO:		
2. Umawiające się Państwa ICAO, które automatycznie uznają ważność licencji:		
(Podpis lub pieczęć)		
**		

* Do wykorzystania przez Państwo wydające licencję lub przez Regionalną Organizację Nadzoru nad Bezpieczeństwem.

** Jeżeli Załącznik XXX jest wydawany przez Regionalną Organizację Nadzoru nad Bezpieczeństwem, pole to powinno zawierać następujący zapis: „Państwami członkowskimi Regionalnej Organizacji Nadzoru nad Bezpieczeństwem są: [lista Państw członkowskich Regionalnej Organizacji Nadzoru nad Bezpieczeństwem].”