**ZESTAWIENIE UWAG DO PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Wnoszący uwagę**  **dotyczy** | **Uwaga** | **Stanowisko ULC** | **Uzasadnienie** |
| **1.** | **Aeroklub Lubelski** | Zapis zawarty w § 38 ust.2, który brzmi:   "Wykonywanie przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych na statkach powietrznych z niehermetyczną kabiną na wysokości powyżej 4.000 m nad poziomem morza wymaga posiadania przez niego orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego w wyniku badania w komorze niskich ciśnień. "   wzbudził mój szczególny niepokój, ponieważ jego przyjęcie będzie stanowiło duże utrudnienia dla pilotów general aviation, zwłaszcza szybowników, jeśli chodzi o wykonywanie lotów powyżej 4.000 m, a więc realizację celów sportowych, związanych m.in. z uzyskiwaniem możliwości zdobywania odznak FAI.   Poniżej postaram się przedstawić kilka argumentów przemawiających za usunięciem wymogu przechodzenia badań w komorze niskich ciśnień.   1. Obowiązujące akty prawne Unii Europejskiej oraz projekty przyszłych rozporządzeń nie wprowadzają takiego wymagania w stosunku do pilotów GA w UE. W związku z tym, przyjęcie tego zapisu w prawie polskim skutkować będzie nierównością podmiotów wobec prawa europejskiego a co za tym idzie, możliwość zaskarżenia tego aktu prawnego.   2. Badanie w komorze niskich ciśnień polega na obserwacji reakcji organizmu badanego pilota w warunkach niedotlenienia, przy czym obserwacje prowadzi się dla warunków ciśnienia panującego na wysokości 5.000 m AMSL. Jak powszechnie wiadomo, przepisy zarówno europejskie jak i krajowe, bezwzględnie wymagają od personelu lotniczego korzystania z dodatkowego tlenu powyżej wysokości 4.000 m AMSL. Badania w KNC nie mają więc przełożenia na rzeczywistość, w jakiej może się znaleźć pilot, tym bardziej że jego reakcja zaobserwowana w trakcie jednorazowego badania nie może świadczyć o tym jak jego organizm będzie reagował w przyszłości, za rok, pięć czy dwadzieścia lat.   3. Wg mojej wiedzy, w Polsce jest tylko jeden ośrodek dysponujący możliwościami wykonania takich badań (Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej). Cena badania przekracza kwotę 1.000 zł, co jest znaczącą barierą finansową zwłaszcza dla młodych pilotów szybowcowych.   4. Wydaje się, że wymóg ten jest pozostałością dawnego systemu, gdy piloci aeroklubowi byli szkoleni z myślą o wykorzystaniu ich jako przyszłych, potencjalnych pilotów wojskowych, zwłaszcza w kontekście finansowania tych szkoleń przez MON.   5. Zapis § 32 ust.2 obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 3 września 2003 r. brzmi następująco:  " Wykonywanie przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych na statkach powietrznych z niehermetyczną kabiną i bez instalacji tlenowej na wysokości powyżej 4.000 m nad poziomem morza wymaga posiadania przez niego orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego w wyniku badania w komorze niskich ciśnień. "  Jak widać jego sens jest zupełnie inny od brzmienia tego w projekcie nowego rozporządzenia. Uznaje się w nim, że w przypadku korzystania z tlenu, wymóg badania w KNC nie jest konieczny, co wydaje się zgodne z logiką.  6. Potencjalnie zapis ten może mieć negatywne skutki jeśli chodzi o bezpieczeństwo lotnicze, ponieważ możemy sobie wyobrazić, że pojedynczy pilot, który przeszedł badania w KNC bez wyraźnych objawów niedotlenienia, postanowi wykonać lot na tej wysokości nie posiadając tlenu, co w warunkach rzeczywistych może się skończyć poważnymi konsekwencjami.   W mojej opinii zapis ten należy usunąć w całości (lub pozostawić w formie niezmienionej z obecnie obowiązującego rozporządzenia), ponieważ nie wnosi on nic co mogłoby mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo lotnicze, natomiast w przypadku pozostawienia go stanowi duże zagrożenie dla przyszłej działalności sportowej w GA a także będzie sprzeczny z zasadą równości wszystkich obywateli UE wobec prawa. | Uwaga uwzględniona | Po analizie uwag oraz po opinii zasięgniętej w ramach ww. wymagania wśród przepisów innych nadzorów europejskich (brak występowania ww. wymagania) § 38 ust. 2 usunięto. |
| **2.** | **Air-Res Aviation** | Kłaniam się z Air-Res Aviation po przeczytaniu tego projektu w zasadzie nie mamy większych uwag , tylko jedna czy nie można zmienić wzoru LICENCJI, obecne są fatalne a zwłaszcza Jak dużo się lata w okresie letnim, gdzie w wyniku „ zawilgocenia” tracimy wpisy dokonane odręcznie o przedłużeniach , proponował bym „plastiki” z kodem indywidualnym , gdyż w dobie cyfryzacji nie ma problemu aby czytnikiem każdy inspektor dowiedział się o wszystkich uprawnieniach danego pilota oraz ich aktualizacji . Wkładając obecną Licencję w okładkę foliową również nie zabezpiecza się jej przed częściową  „estetycznością”  Pozdrawiam Krzychu Skalski | **Uwaga częściowo uwzględniona** | Kwestia zmiany wzoru licencji jest kwestią nie w pełni zależną od ULC, bowiem np. wygląd oraz zawartość licencji zgodnej z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 określa Załącznik nr VI (Part-ARA – Dodatek I), nie przewidującej plastikowego paska z kodem indywidualnym. Należy przypomnieć, iż ww. wzór jest zestandaryzowany we wszystkich państwach UE. Dlatego, choć uwaga konsultanta jest zasadna, nie wydaje się być realizowalna w najbliższej przyszłości. W nawiązaniu do jakości oraz wytrzymałości papieru, na którym drukowane są licencje – ULC informuje, że ten zamówiony obecnie w PWPW z uwagi na dodatek bawełny będzie bardziej trwały oraz lepiej zabezpieczony niż dotychczasowy. Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż ewentualna cyfryzacja procesu wydawania licencji wiązała by się z kompleksową zmianą w systemach IT ULC, co generuje ogromne koszty w skali wydatków Urzędu. |
| **3.** | **Aeroklub Słupski** | w § 2 dodać co oznacza skrót **kwalifikacje lotnicze**, czym się różnią od uprawnień lotniczych?  czy są to **uprawnienia wpisywane do książki pilota**, czy może to oznacza **zestaw wiedzy i umiejętności lotniczych (doświadczenia)** ?  potem w następnych rozdziałach będzie łatwiej pisać, bez potrzeby takich sformułowań:  „kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki”  zmienić tytuł rozdziału:  Rozdział 4  Szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych  na:  Rozdział 4  Szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania **uprawnień** lotniczych | **Uwaga nieuwzględniona** | Zaproponowany przez projektodawcę zapis: „kwalifikacje lotnicze w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki” wynika bezpośrednio z brzmienia delegacji ustawowej w art. 104 ust. 1 pkt 3 i 4 lit. c) ustawy – Prawo lotnicze i nie może podlegać żadnym modyfikacjom ze względu na fakt, że w przeciwnym razie projekt rozporządzenia będzie niezgodny z Zasadami Techniki Prawodawczej (konieczna jest tu spójność w zakresie nazewnictwa poszczególnych rozdziałów z delegacją ustawową). Identyczna terminologia występuje w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu w sprawie licencjonowania. Przez kwalifikacje lotnicze rozumiemy zatem: wiedzę, umiejętności oraz praktykę (doświadczenie kandydata) i nie można powyższego utożsamiać z posiadanymi przez kandydata/pilota uprawnieniami (bez znaczenia czy są wpisywane do książki pilota czy tez do licencji). Nie są to terminy tożsame. Można bowiem posiadać kwalifikacje lotnicze w jakimś (choć częściowym zakresie) nie posiadając uprawnienia lotniczego, sankcjonującego ww. Poniższe kwestie są najczęściej spotkane przy zastosowaniu Indywidualnych Toków Szkolenia w stosunku do kandydatów na licencję/uprawnienie posiadających już jakąś wiedzę lub umiejętności w ww. zakresie. Pojęcie uzyskiwania kwalifikacji lotniczych jest zatem pojęciem „szerszym” od pojęcia uprawnień lotniczych. |
| **4.** | **Aeroklub Słupski** | w Cel projektowanej regulacji (…)e) prowadzenia szklenia lotniczego;  zmienić na e) prowadzenia szk**o**lenia lotniczego; | **Uwaga uwzględniona** | Poprawiono odpowiednie zapisy. |
| **5.** | **Aeroklub Słupski** | **§ 27.** 1. Szkolenie lotnicze w ośrodku szkolenia lotniczego (…)  W instrukcji wykonawczych i dokumentów regulaminowych FTO; czy nie czas wprowadzić zamiast oddzielnych dokumentów: instrukcja szkolenia, instrukcja operacyjna, instrukcja systemu(…);  po zachodniemu, **możliwość jednego dokumentu** zawierającego rozdziały:  instrukcja szkolenia (training manual), operatons manual (OM) + standard Operating Policy (SOP), łącznie z formularzami zatwierdzeń personelu, i innymi formularzami etc.  SOPy świetnie regulują kwestie użytkowania lotniska/lotnisk przez ośrodek, przecież nie każdy ośrodek jest właścicielem lotniska i posiada swoją instrukcję operacyjną lotniskową (kolejny dokument).  Przecież pierwsze rozdziały każdej instrukcji (wykaz zmian, numeracja, spis treści, skróty, cel ośrodka, adresy) się powtarzają, robi się niepotrzebnie odwołania do innych instrukcji i powstaje wiele niepotrzebnego papieru. Dla małych i bardzo małych ośrodków po problem szczególny. Bo co np, jeśli UnitedSky prowadzi tylko szkolenia teoretyczne. Ma mieć instrukcję operacyjną? Po co?  ULC powinien opracować szablon/y takiego dokumentu. | **Uwaga nieuwzględniona** | Podział ww. dokumentów regulaminowych oraz instrukcji wykonawczych wynika z brzmienia przepisów ORA.ATO.105(a)(2) oraz pkt ORA.ATO.130 Załącznika VII do Rozporządzenia UE nr 1178/2011, które wyróżniają instrukcje szkolenia oraz instrukcje operacyjne jako oddzielne dokumentu. Również zasady funkcjonowania Systemu zarządzania (pkt ORA.GEN 200(a)(5)) wymagają oddzielnej Instrukcji systemu monitorowania zgodności z wymaganiami. Przestrzeganie powyższej zasady jest ponadto badane przez inspekcje standaryzacyjne EASA w zakresie FCL, a wyłomy o ww. zasady (tj. ujednolicanie ww. w jeden domu net) było już w przeszłości kategoryzowane jako Finding (ustalenie) dla władzy lotniczej. Inną kwestią jest wspomniana przez konsultanta sytuacja, w której jeśli OSL szkoli wyłącznie w zakresie teorii. W takiej sytuacji posiadanie instrukcji operacyjnej, jak słusznie wskazuje konsultant, jest bezcelowe.  Jeśli chodzi o wytyczne dla przygotowywania ww. instrukcji, to opisują je AMC oraz GM do rozporządzenia UE nr 1178/2011. ULC w miarę możliwości również sukcesywnie przygotowywał sugerowane wzory takich dokumentów (m.in. w zakresie Safety Management System) – patrz przepis par. 29 ust. 1 pkt 2 projektu. |
| **6.** | **Aeroklub Słupski** | **§ 34.** 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w zakresie umiejętności posługiwania się frazeologią radiotelefoniczną i językiem potocznym w języku polskim lub angielskim następuje zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.  2. Sprawdzenie **kwalifikacji lotniczych**, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się wpisem uprawniania uzupełniającego w zakresie języka, dokonywanego w PPL(A), CPL(A) ATPL(A), PPL(H), CPL(H), ATPL(H), MPL, PPL(AS), CPL(AS), FNL, LAPL(A) i LAPL(H).  a szybowce SPL, LAPL(S)? | **Uwaga nieuwzględniona** | Zgodnie z brzmieniem przepisu FCL.055(a) (załącznik I do rozporządzenia UE nr 1178/2011) jedynie od wymienionych w ust. 2 do par. 34 projektu posiadaczy licencji wymaga się posługiwania radiotelefonem. Licencje szybowcowe nie są ww. przepisem przewidziane. Powyższe oczywiście nie oznacza, iż pilotom szybowcowym nie będą wpisywane uprawnienia R/T jeśli stosowny wniosek złożą i udokumentują spełnienie wymagań w ww. zakresie. |
| **7.** | **Aeroklub Słupski** | Załącznik nr 1  skrót:  **Symulator lotu.** Replika w pełnej skali danego typu lub wyrobu, modelu i egzemplarza kabiny załogi lub pokładu **samolotu**, włączając w to pełne wyposażenie i programy komputerowe, posiadająca system wizualizacji, zapewniający obraz otoczenia widzianego z kabiny załogi lub pokładu **samolotu**, a także system kinematyczny, generujący ruch kabiny pilota. Jakość działania systemu powinna być zgodna z minimalnymi standardami dla Kwalifikacji symulatorów.  **zamienić na:**  Symulator lotu. Replika w pełnej skali danego typu lub wyrobu, modelu i egzemplarza kabiny załogi lub pokładu **statku powietrznego**, włączając w to pełne wyposażenie i programy komputerowe, posiadająca system wizualizacji, zapewniający obraz otoczenia widzianego z kabiny załogi lub pokładu **statku powietrznego**, a także system kinematyczny, generujący ruch kabiny pilota. Jakość działania systemu powinna być zgodna z minimalnymi standardami dla Kwalifikacji symulatorów.  bo są już przecież symulatory lotu śmigłowca, szybowca, etc, a wymagania techniczne symulatorów/urządzeń treningowych są opisane gdzie indziej. Jeszcze nie ma np. uprawnień instruktora symulatorowego szybowcowego, może kiedyś nastaną. | **Uwaga uwzględniona** | Uwagę uwzględniono, zapis poprawiono. |
| **8.** | **Aeroklub Słupski** | **W rozdziale:**  **2.1.**Wymagania dotyczące poszczególnych licencji  brak jest zapisów co do pozostałych licencji (szybowce, samoloty, balony, sterowce, itd), są tylko wiatrakowce, nawigatorzy, dyspozytorzy i mechanicy, więc trudno się odnieść co do wymagań. | **Uwaga niezasadna** | Patrz **§ 6** ust. 1: Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2 (czyli licencji: **PPL(A), CPL(A), ATPL(A), MPL, PPL(H), CPL(H), ATPL(H), SPL, PPL(AS), CPL(AS), BPL, LAPL(A), LAPL(H), LAPL(S) i LAPL(B)**), wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił **wymagania określone w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011** odpowiednio dla poszczególnych licencji i uprawnień ujętych w tym załączniku, a w zakresie nieuregulowanym tymi przepisami – wymagania określone w załączniku 1 do rozporządzenia. |
| **9.** | **Aeroklub Słupski** | Załącznik nr 2-4  czy jest sens robienia FI 1, FI 2, czy nie byłoby prościej FI, FI(R)? I tak wszyscy urodzeni po roku 1980 znają angielski. ;) | **Uwaga niezasadna** | Uwaga niezasadna. Uprawnienia FI 1 i 2 określone załącznikiem nr 1 do niniejszego projektu rozporządzenia odnoszą się jedynie do licencji wiatrakowcowych wydawanych w oparciu o przepisy krajowe. Nie można zatem stawiać znaku równości pomiędzy „klasami wyszkolenia” w ramach konkretnego uprawnienia, a systemem ograniczeń przyjętym w przepisach JAR-FCL oraz Part-FCL, gdyż żądzą się one innymi prawami. Ww. uprawnienia są uprawnieniami *stricte* krajowymi i „klasy” wyróżniane w ich ramach wynikają bezpośrednio z zakresu przywilejów nadanych i czynności jakie pilot może wykonywać posiadając odpowiednio uprawnie FI 1 lub 2 klasy. Zatem ewentualna zmiana nazwy ww. uprawnienia pociągnęłaby za sobą również zmianę zasad uzyskiwania tych uprawnień, na analogicznie jak w przypadku samolotów czy śmigłowców, co w ww. przypadku nie ma zastosowania i nie było celem projektodawcy. Zmiana tak rodziłaby również konieczność dokonania zmian w strukturze teleinformatycznej ULC, co finalnie może mieć pośredni wpływ na wydłużenie procesu wydawania licencji. |
| **10.** | **MGGP Aero Sp. z o.o.** | 1. Formatowanie tekstu – podpunkty wysunięte są w lewo w stosunku do nadrzędnych punktów! | **Uwaga niezasadna** | Poczyniono odpowiednie korekty formatu w tekście projektu zgodnie z nadesłanym przez RCL obowiązującym wzorcem szablonu (zgodnym z ZTP). |
| **11.** | **MGGP Aero Sp. z o.o.** | 2. Język polski i zwykła logika - § 21 punkt 1: wiedzę się posiada, zdobywa, przekazuje, nabywa, sprawdza, ujawnia ale wiedzy nie można nauczyć ! Proponuję zdefiniowane szkolenia teoretycznego jako procesu nabywania wiedzy. | **Uwaga zasadna - uwzględniona** | Zmieniono brzmienie par. 21 pkt 1 projektu, zgodnie z sugestia konsultanta. |
| **12.** | **MGGP Aero Sp. z o.o.** | 3. § 25 – a co ze szkoleniami teoretycznymi i praktycznymi (wstępnymi i okresowymi) prowadzonych przez operatorów AWC zgodnie z częścią D Instrukcji Operacyjnej?  Powinno być: w zakresie uzyskania licencji i wpisywanych do nich uprawnień. | **Uwaga niezasadna** | Uwaga niezrozumiała. Art. 160 ust. 3 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze bezpośrednio stanowi, że certyfikacji podlega szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej uprawnień(…). Ponadto ww. wynika również z brzmienia par. 23 oraz 24 i 26 projektu rozporządzenia. |
| **13.** | **MGGP Aero Sp. z o.o.** | 4. Wpływ na rynek pracy – proszę uzasadnić w jaki sposób rozporządzenie wpłynie na wzrost zatrudnienia ?  5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – w jaki sposób ? Proszę o uzasadnienie! | **Uwaga zasadna** | Dokonano odpowiednich zmian w OSR projektu w porozumieniu z LEP. |
| **14.** | **MGGP Aero Sp. z o.o.** | 6. Załącznik nr 1, Rozdział 4, punkt 4.1.1 – Prezes Urzędu nie może zmieniać Rozporządzenia Ministra ! Czy jakiś prawnik czytał ten projekt ? | **Uwaga niezasadna - nieuwzględniona** | Przepis pkt. 4.1.1. załącznika nr 1 do rozporządzenia nie zmienia brzmienia rozporządzenia. Katalog zawarty w pkt 4.1. stanowi katalog zamknięty jednakże po wystąpieniu sytuacji określonej w pkt. 4.1.1 może zostać on rozszerzony na warunkach opisanych w ww. pkt. Jest to zapis analogiczny (konstrukcja) do aktualnie obowiązującego pkt 2.6.2. Załącznika nr 3 do rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 3 września 2003 r. |
| **15.** | **Aeroklub Polski** | 1. §2 ust. 40 – proponuje się zastąpi wyraz „przywileju” wyrazem „prawo” lub wyrazem „upoważnienie”; uprawnienie nie jest z pewnością przywilejem, który dawałby możliwość korzystania ze szczególnych względów jakimkolwiek zakresie; | **Uwaga uwzględniona** | Zmieniono zgodnie z sugestią konsultanta, jednocześnie ujednolicając brzmienie słowniczka projektu w ww. zakresie z brzmieniem projektu z art. 104 ust. 1a ustawy. |
| 1. §9 ust. 2 – proponuje się skreślić wyrazy „ust. 1 i 2”; | **Uwaga uwzględniona** | Usunięto ww. wyrazy. |
| 1. §10 ust. 1 – jest „sekcja III” powinno być „sekcja II”, | **Uwaga uwzględniona** | Poprawiono stosowny przepis. |
| 1. §11 ust. 2 – jest „lotniczo-lekarskie” powinno być „lotniczo-lekarskiego”, | **Uwaga uwzględniona** | Poprawiono stosowny przepis. |
| 1. §13 ust. 2 – po wyrazach „na wniosek” proponuje się dopisać „zainteresowanego”, | **Uwaga uwzględniona** | Dopisano stosowny wyraz. |
| 1. §14 ust. 1 pkt 1 – po wyrazach „licencji wraz z” proponuje się dopisać „uwierzytelnioną”, | **Uwaga nieuwzględniona** | Organ postanowił zrezygnować z żądania od kandydata uwierzytelnionej kopi licencji. Po pierwsze proces sprawdzenia takiej licencji obejmuje wystosowanie do odpowiedniego nadzoru zapytania o autentyczność przedłożonej licencji obcej. Po drugie rozporządzenie UE nr 1178/2011 nie odnosi się w swoich zapisach do uwierzytelnionych kopii a jedynie do kopii dokumentów. Zdaniem projektodawców powyższe nie stoi w sprzeczności z art. 76a KPA. |
| 1. §24 ust. 1 – proponuje się zastąpić wyrazy „w §3 pkt 2 i 3” wyrazami „w §3 ust. 1 pkt 3”; w paragrafie błędnie oznaczono odwołanie pomijając numerację ustępów, odnośnie propozycji wyłączenia treści §3 ust 1 pkt 2 z dyspozycji omawianego artykułu - w licencji MML (mechanik poświadczania – praca na ziemi) wymóg posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy odpowiedniej do danej licencji jest całkowicie nieprzystawalny, podobnie jak w przypadku licencji FDL (dyspozytor lotniczy – praca na ziemi). W przypadku licencji PPL (AG) zgodnie z załącznikiem 1 ICAO pkt 2.2.3 posiadanie orzeczenia jest wymagane dopiero przed lotami samodzielnymi, w związku z czym proponuje się ewentualną zmianę przedmiotowego zapisu zgodnie z przytoczoną regulacją, | **Uwaga uwzględniona częściowo** | Idąc za propozycją AP zmieniono rzeczony przepis uwzględniając argumenty konsultanta:  „§ 24. 1. Kandydat oraz uczestnik szkolenia teoretycznego i praktycznego do licencji, o których mowa w § 3 **ust. 1 pkt 2 i 3**, oraz wpisywanych do nich uprawnień, powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia, a przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego dodatkowo posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy odpowiedniej do danej licencji, **jeżeli jest wymagane.”.**  Rozwiązanie zaproponowane przez projektodawcę jest rozwiązaniem kompromisowym, ze względu na fakt, iż ten nie może zrezygnować z uwzględnienia § 3 ust. 1 pkt 2 w ww. przepisie projektu – ponieważ wszystkie wymienione w nim licencje jedynie poza licencją MML i FDL wymagają posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy 2. (patrz: projekt rozporządzenia z art. 104 ust. 2 ustawy). Dodatkowo należy zauważyć, że pkt 2.2.3. Załącznika I ICAO został błędnie przywołany przez konsultanta, gdyż nie odnosi się od do licencji pilota wydawanych jedynie w oparciu o krajowe przepisy - jakimi są licencje PL(AG), a jedynie do enumeratywnie wymienionych licencji w Aneksie I ICAO. |
| 1. §27 ust. 1 pkt 1 lit c – wnosi się o wykreślenie przedmiotowego punktu lub wprowadzenie w §2 definicji tej instrukcji, | **Uwaga nieuwzględniona** | Zasady funkcjonowania Systemu zarządzania opisane w pkt ORA.GEN 200(a)(5) wymagają oddzielnej Instrukcji systemu monitorowania zgodności z wymaganiami. Jest on obligatoryjny dla organizacji szkolących wg przepisów rozporządzenia UE nr 1178/2011, tj. m.in. dla wszystkich organizacji szkolącym licencji samolotowych, śmigłowcowych czy szybowcowych (patrz poz. 5 niniejszej tabeli). Kwestie te szczegółowiej omawia Plan wdrażania nowych wymagań wspólnotowych w zakresie FCL oraz Komunikaty Prezesa ULC dla OSL JAR-FCL oraz krajowych – dostępne na stronie internetowej ULC. Również w krajowych OSL system monitorowania zgodności z wymaganiami jest przewidziany i rozumie się przezeń dzisiejszy system jakości (*vide*: par. 11 ust. 1 pkt 1 lit. d aktualnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie licencjonowania). |
| 1. §27 ust. 3 pkt 5 – proponuje się wykreślenie punktu, | **Uwaga nieuwzględniona** | Ww. propozycja konsultanta nie została w żaden sposób uzasadniona. Rozwiązanie to istnieje obecnie i sprawdza się w praktyce, stanowiąc narzędzie w ręku nadzoru, w postaci posiadania możliwości kontrolowania i analizowania działań organizacji pod katem prowadzonych przez nie szkoleń (co należy do podstawowych zadań nadzoru lotniczego w zakresie FCL). Projektodawca natomiast zrezygnował w stosunku do aktualnie obowiązującego zapisu ze wskazania konkretnego terminu poprzedzającego rozpoczęcie szkolenia (patrz: par. 11 ust. 3 pkt 4 aktualnie obowiązującego rozporządzenia o licencjonowaniu). |
| 1. §28 ust. 1 pkt 1 – jest „szklenia” powinno być „szkolenia”, | **Uwaga uwzględniona** | Zmieniono rzeczony wyraz. |
| 1. §32 ust. 3 – proponuje się dodanie ust. 4 w brzmieniu „4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień lotniczych liczone są od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności” – proponowany przepis w ust. 1 nie obejmuje swoją dyspozycją stanów faktycznych kiedy uprawnienia mają ważność 24 miesięcy; | **Uwaga niezasadna -nieuwzględniona** | 1. Projektodawca nie widzi żadnego logicznego wytłumaczenia dlaczego okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień lotniczych w sytuacji kiedy nie zachowano terminów sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, liczone miałyby być od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności (sic!). Uprawnienia terminowe Zaproponowane w załączniku nr 1 do rozporządzenia (w zakresie licencji tam opisanych) nie przewidują uprawnień 24 miesięcznych! Poza licencjami MML (uprawnieni a bezterminowe) oraz FDL (brak uprawnień wpisywanych do licencji) istnieje ogólna zasada, że uprawnienie INS jest ważne 36 mies., a uprawnienie na typ, pilot doświadczalny – 12 mies. |
| 1. §33 ust. 2 i 3 – jest „Sprawdzania” powinno być „Sprawdzenia”, | **Uwaga uwzględniona** | Poprawiono stosowne zapisy. |
| 1. §38 ust. 2 – proponuje się zastąpienie wyrazów „posiadania przez niego orzeczenia lotniczo-lekarskiego wydanego w wyniku badania w komorze niskich ciśnień” wyrazami „używania w locie dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły.”; w zakresie lotnictwa general aviation, będącego w gestii regulacji danego państwa, poza Polską nigdzie nie ma obligatoryjnego wymogu wykonywania badań w komorze niskich ciśnień. | **Uwaga częściowo uwzględniona** | Usunięto par. 38 ust. 2 – patrz: poz. nr 1 niniejszej tabeli. |
| 1. §44 ust. 2 – wyrazy „w ciągu” proponuje się wyrazami „przez okres”, | **Uwaga uwzględniona** | Zmieniono stosowny zapis. |
| 1. Załącznik nr 1 ust. 2.2.4 – proponuje się dopisać zdanie w brzmieniu „i może być przedłużona na kolejne okresy, jeżeli jego posiadacz zaliczy z wynikiem pozytywnym egzamin z wiadomości i umiejętności przed egzaminatorem praktycznym lub w okresie jego ważności uzyska nalot w wymiarze co najmniej 12 godzin na danym typie wiatrakowca, w tym:    1. 6 godzin lotu jako dowódca,    2. 12 startów i 12 lądowań,    3. Odbędzie co najmniej lot szkolny lub kontrolny z udziałem instruktora.”, | **Uwaga uwzględniona** | Zapis zmieniono zgodnie z propozycją AP. |
| 1. Załącznik nr 1 ust. 3.2. pkt 1 lit c – proponuje się skreślić wyrazy „uprawnienie do lotów nocnych VFR”, | **Uwaga uwzględniona** | Zapis zmieniono zgodnie z propozycją AP. |
| 1. Załącznik nr 1 ust. 3.5.1 – proponowana treść zapisu niespójna z zapisami §28, §32 i §33 ust. 1, | **Uwaga częściowo uwzględniona** | Po analizie uwagi konsultanta projektodawca postanowił usunąć ust. 3.5.1 i zmienić treść ust. 3.5. ustalając, ze uprawnienie pilota doświadczalnego będzie wydawane bezterminowo (analogicznie do przepisów zawartych w rozporządzeniu UE nr 1178/2011. |
| 1. Załącznik nr 1 ust. 4.1. pkt 1 – proponuje się wykreślić, warunki VMC są jedne i ściśle określone, w związku z tym zapis budzi wątpliwości interpretacyjne, | **Uwaga uwzględniona** | Przepis zmieniono zgodnie z propozycją AP. Punkty przenumerowano.  Dokonano również zmiany w ust. 4.1 pkt 3 poprzez dopisanie słów: „i przedmiotów” celem uzyskania spójności ww. projektu z projektem rozporządzenia z art. 33 ust. 2 ustawy. |
| 1. Załącznik nr 1 ust. 4.1.1 – proponuje się wykreślić w całości; zapis jest nieprecyzyjny i budzi wątpliwości interpretacyjne, jednocześnie stwarzając możliwość tworzenia nowych szkoleń w sposób nieograniczony. Rozporządzenie oraz PART-FCL kompleksowo i wyczerpująco regulują przedmiotowe kwestie. | **Uwaga nieuwzględniona** | *Patrz poz. nr 14 niniejszej tabeli*. Jednocześnie należy stwierdzić, iż argument, że rozporządzenie UE nr 1178/2011 kompleksowo i wyczerpująco reguluje przedmiotowe kwestie jest całkowicie chybiony, ze względu na fakt, iż szkolenia specjalistyczne wymienione w pkt 4.1. ppkt 1-6 właśnie nie zostały objęte zakresem rozporządzenia wspólnotowego, natomiast były do tej pory regulowane w ramach przepisów krajowych. (patrz pkt 3.8 i n. Załącznika nr 1 do obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie licencjonowania). |
| 1. Załącznik nr 1 ust. 6.2.2.1 – proponuje się wyrazy „który nie ukończył 21 lat” zastąpić wyrazami „który nie ukończył 18 lat”; zgodnie z przepisami ICAO ust. 4.2.1.1 wiek minimalny dla uzyskania licencji mechanika to 18 lat, nie występują też żadne dodatkowe obostrzenia w tym zakresie związane z wiekiem zatem niecelowe jest wprowadzanie zapisu w proponowanej treści. | **Uwaga uwzględniona** | Przepis zmieniono zgodnie z propozycją AP.  Dodatkowo w ust. 6.2.3.4.1. poprawiono błąd – w jego treści jest przywołany ust. 6.2.3.5., a powinien być przywołany ust. **6.2.3.4.** |