



Aeroklub

Rzeczypospolitej Polskiej

Borne Sulinowo, ul. Orła Białego 12

email: biuro.laf_rp@wp.pl

wieslaw.filosek@interia.eu

tel. 506 434 216

www.lafrp.com.pl

Borne Sulinowo, dnia 7.10.2013

Minister Zbigniew Rynasiewicz

MTBiGM

Wniosek

o upoważnienie Aeroklubu RP do wykonywania czynności nadzoru lub kontroli, dotyczących statków powietrznych zawartych w art. 33 ust. 2 Prawo Lotnicze, w szczególności o których mowa w załączniku II Rozporządzenia 216/2008WE, związanych z ewidencją, związanych ze zdatnością do lotów, związanych ze świadectwem kwalifikacji, związanych z nadzorem nad szkoleniem personelu lotniczego.

Wprowadzie Prawo Lotnicze art. 22 ust. 3 na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nakłada obowiązek wydania decyzji dotyczącej ww wniosku, Urząd ma jednak z tym problem, bowiem ani poprzedni ani obecny Zarząd, od dwóch lat na wniosek złożony dnia 28.11.2011 o podobnej treści, do dziś nie wydał żadnej decyzji. Ten problem był tematem poprzedniego naszego spotkania z Panem Ministrem.

Nie mamy również odpowiedzi na złożony 6.09.2013 wniosek o częściowe upoważnienie dotyczące wyłącznie pisania projektów rozporządzeń do Prawa Lotniczego. Podpisane przez Pana Ministra rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych wymusza konieczność pisania nowych rozporządzeń związanych z art. 33 ust. 2 oraz 4, jak również innych pośrednio związanych z nowym rozporządzeniem w sprawie klasyfikacji statków powietrznych.

Pragniemy zwrócić uwagę, że nowe rozporządzenie 33 ust. 1 stwarza niepowtarzalną szansę odbudowy polskiego lotnictwa amatorskiego. Ten pozytywny efekt może być zniweczony zwłoką w działaniu, lub niską jakością wyżej wspomnianych kompatybilnych rozporządzeń 33 ust. 2 oraz 4.

Nawiązując do głównej treści naszego wniosku prosimy Pana Ministra o pozytywne ustosunkowanie się do niego, oraz jako organu nadzorującego, o wpłynięcie na pozytywne decyzje Urzędu, dotyczące poprzedniego i ostatnie naszego wniosku.

Uzasadnienie wniosku.

Ubiegając się o sprawowanie nadzoru nad lotnictwem amatorskim wzorujemy się na europejskich standardach, według których lotnictwo amatorskie jest nadzorowane przez organizacje społeczne. Jednocześnie pragniemy zadeklarować, że

- po pierwsze: sprawowanie nie jest naszym celem, a jedynie narzędziem do realizowania prorozwojowej strategii,*
- po drugie: oferujemy swoje usługi, nie obciążając absolutnie Skarbu Państwa kosztami,*
- po trzecie: deklarujemy zaangażowanie się w szybkie i realne wejście w życie Ustawy Prawo Lotnicze, szczególnie w dziedzinie przez nas nadzorowanej, polegające na aktywnym włączeniu się w tworzenie projektów właściwych rozporządzeń.*

Faktem jest, że wszędzie tam ,gdzie lotnictwo amatorskie nadzorowane jest przez organizacje społeczne, bardzo się rozwinęło i stało ważną dziedziną gospodarki. Organizacje społeczne we własnym interesie dbają o bezpieczeństwo i robią to w sposób skuteczny i tak organizują swoją dziedzinę, że przybywa pilotów, producentów przy zachowaniu właściwej proporcji między organem nadzorującym a społecznością, której służą. Dla przykładu: kilkusobowy zarząd LAACR, przy pomocy kilkusobowego biura (dwa etaty do prowadzenia ewidencji) + dwudziestu paru inspektorów terenowych, prowadzi nadzór nad rzeszą ok. 12 tys. pilotów, ok. 2,5 tys. statków powietrznych i kilkudziesięciu wytwórni UL. Oprócz tego organizuje szkolenia, kursy i seminaria, wydaje czasopismo „Pilot”. Jak to się ma do ULC, który przy prawie czterysta osobowym zatrudnieniu nadzoruje ok. 2,5 tys. wszystkich statków powietrznych, w tym ok 100 wszystkich UL.

W ramach prorozwojowej polityki mamy zamiar tworzyć takie regulacje, opierając się na dobrych i sprawdzonych rozwiązaniach z państw sąsiednich, które uproszczą nadzór, przy jednoczesnej i czytelnej odpowiedzialności poszczególnych inspektorów i pionów, jak również wdrożymy takie mechanizmy, które ułatwią życie konstruktorom i producentom. Polegać to będzie na odpowiednich przeszkoleniach, kursach i praktykach. Fach konstruktora lotniczego w Polsce jest na wymiarciu, a amatorzy odkrywają na nowo dawno wdrożone i zapomniane technologie. Nadzór musi być elastyczny, a inspektor nadzorujący budowę prototypu musi być dobrym fachowcem i niejednokrotnie doradcą.

Co do ostatniego punktu podejmujemy się w ramach zleconych zadań przez Ministerstwo pisania i przedkładania w uzgodnionym terminie projektów rozporządzeń i innych regulacji. Jak dotąd , mimo że Prawo Lotnicze weszło w życie ponad dwa lata temu, proces tworzenia rozporządzeń przez ULC daleki jest od ukończenia.

Aeroklub RP, poprzednio LAF RP jest organizacją legalną, wpisaną do KRS, strukturalnie i kadrowo przygotowaną do przejęcia i pełnienia obowiązków nadzoru i kontroli. W naszych szeregach oprócz pilotów amatorów są konstruktorzy z odpowiednim wykształceniem, mechanicy

poświadczenia obsługi z wieloletnią praktyką i po odpowiednich kursach, instruktorzy przygotowani do szkolenia i inspektorzy aktualnie wykorzystywani przez ULC (pełny spis w załączniku). Organizacja nasza obsługiwana jest przez dwie kancelarie prawne, które będą czuwać nad jakością proponowanych rozwiązań prawnych. W ramach naszej oferty przedstawiamy schemat organizacyjny (w załączniku). Dla przykładu przedstawiamy opracowany przez nas i wdrażany w Polsce plan szkolenia, schemat obiegu dokumentów, jak również rozpisany zakres kompetencji i odpowiedzialności.

Na koniec Panie Ministrze, mając na uwadze, że ULC jest w stanie reformy, postulujemy by odciążyć Urząd od obowiązków, których nie musi pełnić, ale by te obowiązki zostały nam przekazane w formie przejściowej, jako eksperyment na okres 2-3 lat. Gdy eksperyment się powiedzie, w co gorąco wierzymy, łatwiej będzie wykazać braki w działaniu Urzędu i łatwiej go będzie zreformować. Nieudany eksperyment wzmocni pozycję Urzędu.

Liczymy więc na dobra wolę, nie tylko w samym akcie przekazania nadzoru, ale i późniejszej współpracy.

Z poważaniem

*Wiesław Filosek
prezes ARP*