

Ministerstwo Infrastruktury**Formularz podsumowania konsultacji z zainteresowanymi
środowiskami**

przeprowadzonych na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy o ZSK

Nazwa kwalifikacji	Serwisowanie i naprawa bezałogowych statków powietrznych
Nazwa podmiotu, który złożył wniosek	Aviation Consulting Michał Ratajczak
Czas trwania konsultacji	30 września - 12 października 2020 roku
Liczba podmiotów, które odniosły się do wniosku w ramach konsultacji	19
Liczba głosów aprobujących wniosek	9
Liczba głosów negujących wniosek	9
Liczba głosów niejednoznacznych	1

Zestawienie uwag do wybranych pól wniosku

Lp.	Wybrane pole wniosku	Liczba uwag	Autorzy uwag
1.	Nazwa kwalifikacji, krótka charakterystyka kwalifikacji, orientacyjny nakład pracy	13	<ul style="list-style-type: none"> - Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego - DRONPORT Sp. z o.o. - ENEA S.A. - FLAYTRONIC S.A. - Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych - KGHM Polska Miedź S.A. - KursNaDrony.pl Piotr Kleczyński - Komenda Główna Policji - Pelixar S.A. - Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego - Sieć Badawcza Łukasiewicz- Instytut Lotnictwa - Urząd Lotnictwa Cywilnego - WB Electronics S.A.
2.	Grupy osób, które mogą być zainteresowane uzyskaniem kwalifikacji	5	<ul style="list-style-type: none"> - Aeroklub Lubelski - Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego - ENEA S.A. - Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych - Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego
3.	W razie potrzeby warunki, jakie musi spełniać osoba przystępująca do walidacji	11	<ul style="list-style-type: none"> - Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego - DRONPORT Sp. z o.o. - ENEA S.A. - Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych - KursNaDrony.pl Piotr Kleczyński - Komenda Główna Policji - Pelixar S.A. - Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego - Sieć Badawcza Łukasiewicz- Instytut Lotnictwa - Stowarzyszenie Bezzałogowe systemu Latające - Urząd Lotnictwa Cywilnego
4.	Zapotrzebowanie na kwalifikację	6	<ul style="list-style-type: none"> - Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego - DRONPORT Sp. z o.o. - ENEA S.A. - KursNaDrony.pl Piotr Kleczyński - Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego - WB Electronics S.A.

5.	Typowe możliwości wykorzystania kwalifikacji	5	<ul style="list-style-type: none"> - Aeroklub Lubelski - ENEA S.A. - FLYTRONIC S.A. - Sieć Badawcza Łukasiewicz-Institut Lotnictwa - WB Electronics S.A.
6.	Wymagania dotyczące walidacji i podmiotów przeprowadzających walidację	13	<ul style="list-style-type: none"> - Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego - DRONPORT Sp. z o.o. - ENEA S.A. - FLYTRONIC S.A. - Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych - KursNaDrony.pl Piotr Kleczyński - Komenda Główna Policji - Pelixar S.A. - Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego - Stowarzyszenie Bezzałogowe systemu Latające - Urząd Dozoru Technicznego - Urząd Lotnictwa Cywilnego - WB Electronics S.A.
7.	Opis efektów uczenia się obejmujący syntetyczną charakterystykę efektów uczenia się, zestawy efektów uczenia się, poszczególne efekty uczenia się w zestawach wraz z kryteriami weryfikacji ich osiągnięcia	12	<ul style="list-style-type: none"> - Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego - DRONPORT Sp. z o.o. - ENEA S.A. - FLYTRONIC S.A. - Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych - KursNaDrony.pl Piotr Kleczyński - Komenda Główna Policji - Pelixar S.A. - Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego - Stowarzyszenie Bezzałogowe Systemy Latające - Urząd Dozoru Technicznego - WB Electronics S.A.

Odniesienie się do zgłoszonych uwag

Wniosek o włączenie kwalifikacji rynkowej pn. „Serwisowanie i naprawa bezzałogowych statków powietrznych” do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji (ZSK) skierowano w ramach konsultacji środowiskowych do 42 podmiotów. Opinię w sprawie wniosku wyraziło 19 podmiotów¹, spośród których 9 poparło potrzebę włączenia kwalifikacji rynkowej do ZSK, 9 podmiotów wyraziło jednoznacznie negatywne stanowisko w tej kwestii, a 1 podmiot wypowiedział się w sposób niejednoznaczny w tej sprawie.

Zarówno podmioty, które oddały głos aprobujący, jak i negujący potrzebę włączenia ww. kwalifikacji do ZSK, zgłosiły szereg ogólnych i szczegółowych uwag do wszystkich elementów wniosku opisujących ww. kwalifikację.

Zakres przedmiotowy zgłoszonych uwag obejmuje następujące obszary opisu kwalifikacji (kolejność wynika z największej liczby uwag zgłoszonych do poszczególnych elementów wniosku):

1. Nazwa kwalifikacji, krótka charakterystyka kwalifikacji

W ocenie podmiotów opiniujących podkreślono przede wszystkim, iż nazwa kwalifikacji jest zbyt ogólna (szeroka), sugeruje, że osoba którą ją posiada może serwisować wszystkie typy bezzałogowych statków powietrznych, co jednocześnie nie wynika z syntetycznej charakterystyki efektów uczenia się oraz z procesu walidacji, opisanych w dalszych częściach wniosku. Zwrócono uwagę, iż określenie bezzałogowe statki powietrzne (BSP) obejmuje różne konstrukcje tj. wielowirnikowce bezzałogowe, samoloty bezzałogowe, śmigłowce bezzałogowe oraz aerostaty bezzałogowe. Konstrukcje te natomiast znacząco różnią się od siebie i wymagają osobnego podejścia w kwestii wyszkolenia specjalistów zajmujących się naprawą tego typu maszyn. Dodatkowo podkreślono, iż w każdej z ww. grup BSP występują różne masy startowe, które mogą mieć wpływ na proces walidacji. Wśród uwag podmiotów opiniujących pojawiły się propozycje zawężenia nazwy kwalifikacji biorąc pod uwagę typ lub klasę BSP, a także kategorię wagową.

Niektóre podmioty opiniujące zwróciły uwagę, iż bezzałogowych statek powietrzny, w szczególności w zastosowanych komercyjnych, nie występuje jako odrębny element, a zwykle wchodzi w skład zestawu (systemu).

Wśród zgłoszonych uwag wskazano także, iż BSP specjalistyczne dostępne na rynku, w tym o przeznaczeniu militarnym, często objęte są koncesją i utajnieniem (na różnym poziomie poufności) dokumentacji konstrukcyjnej, dlatego osoby posiadające przedmiotową kwalifikację, nie będą miały wystarczającej wiedzy do prowadzenia działań serwisowych na systemach specjalistycznych.

2. Wymagania dotyczące walidacji i podmiotów przeprowadzających walidację

Uwagi zgłoszone przez podmioty opiniujące koncentrowały się przede wszystkim na następujących kwestiach:

1) walidacji w zakresie praktycznym/technicznym. Podmioty opiniujące zwracały uwagę na zbyt niskie wymagania dotyczące walidacji w zakresie technicznym, podkreślono brak rozróżnienia kwestii naprawy i wymiany części lub podzespołów, brak odniesienia do kwestii związanych z niezbędnym dokumentowaniem etapów naprawy i gospodarką magazynową (części i podzespoły zamienne, materiały pomocnicze). W zgłoszonych uwagach wskazano m.in. na niedostateczne wyposażenie

¹ Aeroklub Lubelski, Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwożarowej – Państwowy Instytut Badawczy im. Józefa Tuliszkowskiego, DRONE4TECH.PL, DRONPORT Sp. z o.o., ENEA S.A., FLAYTRONIC S.A., Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, KGHM Polska Miedź S.A., KursNaDrony.pl Piotr Kleczyński, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Komenda Główna Policji, Pelixar S.A., Novelty RPAS Sp.z.o.o. Sektorowa Rada ds. Kwalifikacji Przemysłu Lotniczo-Kosmicznego, Sieć Badawcza Łukasiewicz- Instytut Lotnictwa, Stowarzyszenie Bezzałogowe Systemy Latające, Urząd Dozoru Technicznego, Urząd Lotnictwa Cywilnego, WB Electronics S.A.

warsztatowe, które zapewnia podmiot przeprowadzający walidację oraz brak informacji odnośnie tego czym powinna wykazywać się osoba ubiegająca się o nadanie kwalifikacji w zakresie praktycznej umiejętności naprawy BSP, oraz czy walidacja ma dotyczyć jednego typu BSP, czy wielu i jakich. Niektóre podmioty opiniujące poważyły założenia dotyczące możliwości przeprowadzenia części technicznej praktycznej walidacji (egzaminu) w trybie online, podkreślono, iż weryfikacja umiejętności praktycznych powinna odbywać się stacjonarnie w obecności członków komisji.

Uwagi pomiotów opiniujących wskazują, iż sprawdzane umiejętności podczas egzaminu praktycznego powinny dotyczyć konkretnych umiejętności technicznych realizowanych podczas naprawy i serwisu BSP (np. „poprawne polutowanie przewodu/złącza, sprawdzenie stanu baterii, poprawne podłączenie silnika, poprawne sparowanie aparatury z platformą, kalibracja platformy itp.”), a także oceny uszkodzenia oraz określenia sposobu naprawy, natomiast opis wymagań walidacji w części praktycznej zawarty we wniosku nie wydaje się nieadekwatny, gdyż dotyczy głównie znajomości budowy BSP oraz umiejętności związanych z wykonywaniem lotu bezzałogowym statkiem powietrznym.

2) wymagań dotyczących walidacji w zakresie teorii (wiedzy teoretycznej). Wśród zgłoszonych uwag podmioty opiniujące zwróciły uwagę, iż Zestaw 1 dotyczący wymagań w zakresie znajomości zagadnień z prawa lotniczego nie jest uzasadniony biorąc pod uwagę charakter kwalifikacji. Dodatkowo podkreślono, iż w opisie kwalifikacji położono zbyt duży nacisk na efekty uczenia się zbieżne z wymaganiami stawianymi osobom posiadającym uprawnienia pilota UAVO. W zgłoszonych uwagach podnoszono, iż przyszły serwisant BSP nie potrzebuje szczegółowej wiedzy nt. bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych, ważniejsze jest aby znał zasadę działania poszczególnych platform, które są coraz bardziej złożonymi urządzeniami pod kątem elektroniki. Podkreślono, iż wiedza i wykształcenie lotnicze są wskazane w przypadku przeprowadzania lotów, natomiast w przypadku serwisu i sprawdzenia technicznego ma ona znaczenie drugorzędne.

3) kompetencje i skład komisji walidacyjnej. W ocenie podmiotów opiniujących kompetencje członków komisji opisane we wniosku są niewystarczające. Podmioty oceniające wskazały, iż skład komisji powinien uwzględniać przedstawicieli różnych specjalności (lotnicza, elektryczna, elektroniczna lub informatyczna), szczególnie osoby mogące przeprowadzić rzetelną walidację umiejętności kandydata w obszarze elektryki i elektroniki, dodatkowo jeśli serwisowane BSP należałyby do kategorii samolotów bezzałogowych to w komisji powinna być osoba zdolna do walidowania kandydata w zakresie struktur kompozytowych. W uwagach podkreślano, iż serwisowanie urządzeń wymaga przede wszystkim doświadczenia i zdolności manualnych, wymaganie wyższego wykształcenia o profilu lotniczym jest bezzasadne, natomiast odnośnie warunku posiadania uprawnień instruktorskich nie określono rodzaju statku powietrznego. Wskazano także, iż proponowane wymagania dotyczące osób szkolących w zakresie napraw są bezzasadne, gdyż nie dotyczą szkoleń z zakresu eksploatacji systemów bezzałogowych. W ocenie podmiotów opiniujących zbyt mały nacisk położono na praktyczne doświadczenie członków komisji w branży BSP, w tym w konstrukcji BSP.

3. Opis efektów uczenia się obejmujący syntetyczną charakterystykę efektów uczenia się, zestawy efektów uczenia się, poszczególne efekty uczenia się w zestawach wraz z kryteriami weryfikacji ich osiągnięcia

W tej części wniosku, podmioty opiniujące wskazywały, iż w charakterystyce efektów uczenia się zostały wymienione efekty, które nie są dopasowane do charakteru przedmiotowej kwalifikacji, czyli np. „wykazywania się znajomością pojęć i definicji z prawa lotniczego, znajomością podziału przestrzeni powietrznej, warunków wykonywania lotów, czy sposobu zgłaszania zdarzeń lotniczych”. Podkreślono, iż część dotyczącą weryfikacji najważniejszych umiejętności opracowano zbyt pobieżnie, bez uwzględnienia elementów istotnych dla serwisowania BSP, wskazano iż osoba zainteresowana musi natomiast potrafić „oceniać stan techniczny, diagnozować usterki, klasyfikować elementy lub podzespoły do naprawy lub wymiany, serwisować bezzałogowy statek powietrzny i sprawdzać w locie po wykonanej naprawie”. Te czynności natomiast zależą od rodzaju BSP, a więc serwis np. wielowirnikowców będzie się różnił od serwisu samolotów, śmigłowców czy aerostatów.

Wśród zgłoszonych uwag pojawił się postulat, iż efekty nauczania z zestawów 1,2 i 4 nie wykraczają poza zakres szkolenia UAVO VLOS, co więcej duplikowanie kwalifikacji potrzebnych do uzyskania UAVO VLOS wydaje się niezasadne jeśli UAVO VLOS jest wymaganą kwalifikacją poprzedzającą.

Zwrócono uwagę, iż przy założonym nakładzie pracy powielanie kwalifikacji z UAVO VLOS może znacznie obniżyć jakość zdobytej wiedzy specjalistycznej – serwisowej.

Ponadto w uwagach podmiotów opiniujących wskazano na bardzo ogólny opis w zakresie praktycznym a bardziej szczegółowy w zakresie prawa lotniczego. Wskazano, iż efekty uczenia się nie pokrywają zakresu zdefiniowanego w tytule kwalifikacji. W tytule kwalifikacji widnieje „Serwisowanie i naprawa bezzałogowych statków powietrznych”, tymczasem zestaw efektów uczenia się odpowiada bardzo ograniczonemu zakresowi czynności serwisowych wykonywanych na bardzo prostych bezzałogowych statkach powietrznych w układzie wielowirnikowca.

4. W razie potrzeby warunki, jakie musi spełniać osoba przystępująca do walidacji

W uwagach podmiotów opiniujących wskazano, iż ukończenie kursu teoretycznego oraz praktycznego na UAVO VLOS jest niewystarczające. Taki kurs ma za zadanie przygotować osobę do wykonywania operacji BSP. Jest wprawdzie blok tematyczny dedykowany m.in. budowie BSP ale głównie takie kursy przygotowuje do wykonywania operacji BSP w sposób bezpiecznych oraz zgodny z obowiązującymi zasadami wykonywania takich operacji. Osoba wykonująca serwis bezzałogowego statku powietrznego powinna, poza umiejętnością oraz wiedzą z zakresu wykonywania operacji BSP, przede wszystkim posiadać wiedzę z zakresu budowy i możliwości technicznego wykorzystania BSP. Taka osoba powinna posiadać wiedzę z zakresu elektroniki, mechaniki, materiałoznawstwa, aerodynamiki oraz mechaniki lotu. Ponadto w uwagach wskazano, iż warunki, które musi spełniać osoba ubiegająca się o nadanie kwalifikacji zostały określone mało precyzyjnie, bez odniesienia do klasy BSP (i kategorii wagowej), wskazane niektóre warunki wstępne pokrywają się z wyszczególnionymi efektami uczenia się – co sugeruje dublowanie się treści kształcenia.

Część podmiotów opiniujących wskazywało także, iż wiek osoby przystępującej do ubiegania się o kwalifikację jest za niski (15 lat). W związku z tym że projektowana kwalifikacja ma umożliwić wykonywanie czynności zawodowych, wiążących się z odpowiedzialnością osobistą usługodawcy jak i odpowiedzialnością za bezpieczeństwo lotów BSP po „serwisie” wymagana jest co najmniej pełnoletność osoby przystępującej do walidacji.

W ramach zgłoszonych stanowisk podmiotów opiniujących przedstawiono propozycję dotyczącą m.in. wprowadzenia obowiązku odbycia kursów z pogranicza mechaniki i awioniki oraz umiejętności czytania dokumentacji technicznej.

Wśród uwag pojawił się także postulat, iż posiadanie kwalifikacji serwisanta BSP powinno być walidowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

5. Zapotrzebowanie na kwalifikację

W przekazanych stanowiskach podmiotów opiniujących potwierdzono przyszłe zapotrzebowania na wykwalifikowanych specjalistów zajmujących się naprawą i serwisem BSP, jednocześnie wskazano, iż zapotrzebowanie wskazane we wniosku opisane jest zbyt szeroko, bez uwzględnienia specjalistycznych uwarunkowań jakimi kierują się podmioty zlecające usługi serwisowe i naprawcze. W ocenie niektórych podmiotów opiniujących działania naprawcze sprzętu przeznaczonego m.in. do „działań operacyjnych realizowanych na potrzeby aktywności związanych z ochroną bezpieczeństwa wewnętrznego państwa” powinny być wykonywane przez podmioty posiadające: „odpowiednie zaplecze i kwalifikacje, dające rękojmię utrzymania w poufności informacji pozyskanych od zleceniodawców oraz gwarancję ciągłości i spójności realizowanych usług”. Ponadto w zgłoszonych uwagach wskazano, iż na obecnym poziomie rozwoju rynku BSP kwalifikacja powinna być ograniczona do pewnych konkretnych, precyzyjnie określonych rodzajów BSP, jednocześnie żeby kwalifikacja rynkowa miała uzasadnienie muszą być spełnione co najmniej dwa warunki: zapotrzebowanie na daną usługę oraz profesjonalna oferta na jej wykonanie. W uwagach zasugerowano, iż obecnie potencjalnie największy wolumen zamówień może wygenerować „serwis” wielowirnikowców (np. do 25kg), należących do najczęściej używanych obecnie BSP, w przyszłości natomiast może pojawić się zapotrzebowanie na serwis innych rodzajów BSP (np.

samoloty czy śmigłowce bezzałogowe) jednak tego typu działalność wymagać będzie odrębnych kwalifikacji.

Niektóre z podmiotów opiniujących wskazywały, iż obecnie głównym sposobem naprawy uszkodzonego BSP jest jego wymiana lub wymiana uszkodzonej części. Zwrócono uwagę także, iż podczas naprawy kluczowe jest przestrzeganie zaleceń producenta, które może wiązać się z koniecznością pozyskania dodatkowych kwalifikacji przez serwisantów (np. uzyskania certyfikatu serwisanta firmowego), dodatkowo warunki gwarancyjne producentów BSP mogą narzucać konkretną procedurę dokonania wymiany/naprawy, która może być realizowana tylko w serwisach firmowych/posiadających niezbędne uprawnienia.

Wśród zgłoszonych uwag pojawił się także postulat, iż w treści wniosku brakuje informacji wskazujących na oszacowanie wielkości zapotrzebowania na proponowaną kwalifikację, nie wskazano także na potencjalne instytucje zainteresowane tego rodzaju kwalifikacją.

6. Grupy osób, które mogą być zainteresowane uzyskaniem kwalifikacji

W tej części wniosku podmioty opiniujące odnosząc się do osób, które mogą być zainteresowane uzyskaniem kwalifikacji, wskazywały przede wszystkim na pilotów BSP wykonujących np. loty monitorujące, inspekcyjne. Ponadto wskazywano na osoby z wykształceniem technicznym z zakresu elektryki, elektroniki, informatyki i lotnictwa z uwagi na to, iż proponowana kwalifikacja wymaga od osoby rozległej wiedzy technicznej w ww. obszarach (absolwenci kierunków elektrotechnicznych, elektronicznych i pokrewnych).

Jednocześnie wśród zgłoszonych uwag pojawiły się postulaty, iż brak jest odniesienia do osób zajmujących się BSP hobbystycznie, które chciałyby uczynić z tego swój zawód lub nadal zajmować się tym hobbystycznie, a także brak jest wskazania zawodów szkolnictwa zawodowego, z jakimi może być powiązana kwalifikacja oraz nie ma wzmianki o modelarzach i innych pasjonatach lotnictwa bezzałogowego.

7. Typowe możliwości wykorzystania kwalifikacji

Odnosząc się do tej części wniosku, podmioty opiniujące zwracały uwagę, iż kwalifikacja mogłaby mieć zastosowanie tylko przy zatrudnianiu w podmiotach zajmujących się serwisowaniem i naprawą BSP, dla pozostałych wymienionych we wniosku podmiotów w trakcie zatrudniania może być przedstawiona jako atut lecz nie warunek konieczny.

W zgłoszonych uwagach podkreślono, iż serwis może się odbyć na zasadach określonych przez producenta w zakresie gwarancji lub w przypadku napraw pogwarancyjnych, dlatego zaproponowano wprowadzenie ograniczenia (jedynie naprawy pogwarancyjne) lub doprecyzowanie zakresu napraw w trakcie obowiązywania gwarancji producenta do „serwisu na zasadach określonych przez producenta”.

Ponownie zwrócono uwagę, iż kwalifikacja nie obejmie bezzałogowców specjalistycznych, w tym o przeznaczeniu wojskowym i policyjnym, gdyż bezzałogowce specjalistyczne, w tym o przeznaczeniu militarnym często objęte są koncesją i utajnieniem (na różnym poziomie poufności) dokumentacji konstrukcyjnej - osoby posiadające kwalifikację, o której mowa we wniosku, nie będą miały wystarczającej wiedzy do prowadzenia działań serwisowych na systemach specjalistycznych.

Inne uwagi o charakterze szczegółowym

Podmioty biorące udział w konsultacjach odniosły się do następujących kwestii:

- szeroko rozumianego bezpieczeństwa i odpowiedzialności prawnej. W uwagach wskazano, iż w przypadku systemów bezzałogowych nie powinno się umożliwiać ich serwisowania i naprawy

podmiotom bez odpowiedniego zaplecza dokumentującego bezpieczeństwo systemu po zakończeniu usługi serwisowej. Postawiono również pytanie o zasady odpowiedzialności serwisantów realizujących usługi utrzymaniowe i naprawcze, np. „czy podmioty takie mają mieć obowiązek posiadania np. stosownych polis ubezpieczeniowych? W jakiej wysokości? Czy takie podmioty po wykonaniu usługi powinny przejść na siebie odpowiedzialność cywilną z tytułu ewentualnych wypadków?”;

- wątpliwości odnośnie możliwości dokonywania serwisów i napraw sprzętu bez dostępu do dokumentacji producenta . Wyrażono wątpliwość w jaki sposób serwisant ma zdobyć wiedzę na temat wymagań producenta co do częstotliwości dokonywania przeglądów, sposobu ich wykonania, testów potwierdzających sprawność wszystkich zaimplementowanych systemów etc. – postawiono pytanie „Czy bez takiej wiedzy, można stwierdzić że naprawiony sprzęt rzeczywiście spełnia wymogi dotyczące bezpiecznej eksploatacji?”;

- braku odniesienia do kwalifikacji o zbliżonym charakterze oraz braku wskazania kwalifikacji ujętych w Zintegrowanym Rejestrze Kwalifikacji zawierających zbliżone zestawy efektów uczenia się (np. opis kwalifikacji pt. „Naprawa i uruchamianie bezzałogowych statków powietrznych (BSP)” opracowanej w ramach projektu IBN – „inkubator kwalifikacji”). Zwrócono uwagę, iż zaproponowana kwalifikacja próbuje objąć opisem szerszy niż w ww. opracowana kwalifikacja segment serwisu bezzałogowych statków latających, choć kryteria weryfikacji sugerują, jednak że kwalifikacja odnosi się do wielowirnikowców, co nie wynika z nazwy kwalifikacji;

- braku wyłączenia spod oddziaływania kwalifikacji BSP specjalistycznych, w tym o przeznaczeniu militarnym czy policyjnym, które objęte są koncesją i niejawnością parametrów i dokumentacji konstrukcyjnej, przez co nie powinny być przedmiotem działań serwisowych, o których mowa w proponowanej kwalifikacji;

- braku uwzględnienia w opisie proponowanej kwalifikacji aktualnych ram prawnych dotyczących BSP, które obowiązują od 31 grudnia 2020 r.

Pomimo licznych uwag zgłoszonych do opisu kwalifikacji część podmiotów opiniujących wyraziło opinię aprobującą zgłoszony wniosek, wskazując iż ogólny kierunek utworzenia kwalifikacji jest słuszny. Jednocześnie podmioty te wskazały na szereg poważnych zastrzeżeń do opisu przygotowanego przez Wnioskodawcę, podważających koncepcję kwalifikacji przedstawioną przez Wnioskodawcę. Pozostała część podmiotów przedstawiając swoje uwagi, wyraziła jednoznaczne stanowisko negujące zasadność włączenia kwalifikacji do ZSK wskazując m.in., iż proponowana kwalifikacja jest zbyt ogólna i nieprecyzyjna, z kolei znaczące ograniczenie kwalifikacji np. do jednego typu BSP o określonej masie startowej musi być rozpatrzone m.in. pod kątem zapotrzebowania rynkowego (uzasadnienie dla kwalifikacji). W tym kontekście ze strony niektórych podmiotów zwrócono uwagę, iż aktualnie większość napraw BSP w układzie wielowirnikowym (najpopularniejszy typ BSP), ze względu na wysoki poziom zaawansowania konstrukcji odbywa się w serwisie u producenta.

Szczegółowe zestawienie uwag otrzymanych w trakcie konsultacji z zainteresowanymi środowiskami zostało udostępnione Wnioskodawcy.

Osoba odpowiedzialna
za przygotowanie podsumowania:

Monika Sasak, główny specjalista, Departament Lotnictwa, MI

Data: 26.04.2021 r.