



AEROKLUB POLSKI

POLSKI ZWIĄZEK SPORTU LOTNICZEGO

członek

Fédération Aéronautique Internationale



SIEDZIBA:
UL.17 STYCZNIA 39
00 - 906 WARSZAWA
KONTO: Deutsche Bank 84 1910 1048 2214 9911 5663 0001

NIP 526-030-03-45
REGON 007026161
KRS 0000122672

TELEFONY: +48 22 826 76 70
+48 22 826 88 91
+48 22 55 67 300
FAXY: +48 22 826 02 43; 826 63 33; 826 58 84
EMAIL: biuro@aeroklubpolski.pl
WWW: <http://www.aeroklubpolski.pl>

Warszawa, dnia 13 lutego 2012 r.

Sz. P.

Grzegorz Kruszyński

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Dotyczy projektu rozporządzeń w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej

Pismo ULC-LEP-2/0230-0018/01/11 oraz ULC-LEP-2/0230-0016/01/11

W ślad za pismem Aeroklubu Polskiego z dnia 30.01.2012 r. oraz w nawiązaniu do dyskusji, jaka miała miejsce na spotkaniu z przedstawicielami Departamentu Licencjonowania w dniu 3 lutego 2012 r., przedstawiam uzupełniające uwagi Aeroklubu Polskiego w odniesieniu do projektów rozporządzeń w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej:

1. Konieczne jest odróżnienie badań klasy 3 wymaganej przez przepisy ICAO/UE dla kontrolerów ruchu lotniczego (rozporządzenie z art. 104 ust. 2) od badań wymaganych przez przepisy krajowe dla pozostałych specjalności personelu lotniczego, w szczególności objętych wymogiem posiadania świadectwa kwalifikacji (rozporządzenie z art. 95 ust. 5). Dlatego też proponujemy określenie, iż badania wymagane prawem krajowym dla specjalności objętych świadectwem kwalifikacji to **wymagania zdrowotne klasy 4**.
2. Wymagania zdrowotne klasy krajowej (proponowanej klasy 4) powinny być - wzorem innych krajów UE - ustalone na poziomie jak dla kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. W Polsce wymagania te wynikają ustawy Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych do niej (docelowo ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami). Mając na względzie, iż ustawa wymaga przeprowadzenia badań lotniczo-lekarskich przez uprawnionego orzecznika lub CML, proponujemy aby badanie takie przeprowadzał lekarz orzecznik lub CML. Proponowana klasa 4 powinna w naszej ocenie odpowiadać wymogom, jakie stawia się osobom starającym się o wydanie prawa jazdy kategorii B. W odniesieniu zaś do instruktorów, wymagania powinny odpowiadać wymogom stawianym instruktorom prawa jazdy (konieczność dodatkowych badań, w tym badań psychologicznych oraz pracowniczych).

3. Uwzględnienie propozycji AP prowadziłyby do istnienia następujących wymogów medycznych lotniczo-lekarskich:
 - a. klasa 1, klasa 2 i klasa LAPL według przepisów UE,
 - b. klasa 3 według przepisów UE/ICAO dla kontrolerów ruchu lotniczego,
 - c. klasa 4 dla pozostałych specjalności (świadectwa kwalifikacji),
 - d. klasa 4 z dodatkowymi badaniami (instruktorzy – świadectwa kwalifikacji).

Dlatego też wnosimy o zmianę treści projektu rozporządzenia z art. 95 ust. 2 i uwzględnienie poniższych propozycji:

1. *Wymagania zdrowotne dla klasy 4 w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej uważa się za spełnione w przypadku, gdy stan zdrowia odpowiada wymaganiom zdrowotnym dla osób ubiegających się o wydanie albo posiadającej prawo jazdy kategorii B, określonych w odrębnych przepisach.*
2. *Wymagania zdrowotne dla klasy 4 w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej w stosunku osób ubiegających się o uprawnienie instruktora wpisywane do świadectwa kwalifikacji uważa się za spełnione w przypadku, gdy stan zdrowia odpowiada wymaganiom zdrowotnym dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy w ruchu drogowym, określonych w odrębnych przepisach.*
3. *Sprawdzenie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej i następuje w drodze badania mającego na celu stwierdzenie istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wydania świadectwa kwalifikacji danej specjalności lub uprawnienia instruktora.*
4. *Zakres badania, o którym mowa w ust. 3 jest poszerzany o badania psychologiczne mające na celu stwierdzenie istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania czynności lotniczych w odniesieniu do:*
 - a. *kandydatów na instruktorów oraz instruktorów,*
 - b. *pozostałych osób, jeżeli w wyniku badania lekarskiego, o którym mowa w ust. 3 stwierdzona zostanie konieczność przeprowadzenia badania psychologicznego.*
5. *Badania w zakresie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej przeprowadza się co:*
 - a. *5 lat – w wieku do 55 lat*
 - b. *2 lata – w wieku od 55 do 65 lat*
 - c. *rok – w wieku powyżej 65 lat.*

- chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy termin.

[zob. art. 122 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym oraz art. 34 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami]

4. Postulat wprowadzenia badań klasy 4, odpowiadający wymaganiom na prawo jazdy, można poprzeć wprowadzeniem złożenia oświadczenia o stanie zdrowia w formie ankiety, wzorem rozwiązania przyjętego w art. 78 ustawy o kierujących pojazdami.

5. Należy przewidzieć możliwość wpisywania do orzeczenia lotniczo-lekarskiego postulowanej klasy 4 ograniczeń zapewniających bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych wzorem przepisów UE tzw. Part MED., tj. ograniczenia OSL (bezpieczeństwo operacyjne) lub ograniczenia OPL (przewóz pasażerów), jak w orzeczeniach dla licencji LAPL. Można też rozważyć nakładanie innych ograniczeń zw. z bezpieczeństwem lotów, jeżeli mają one umożliwić wykonywanie czynności lotniczym szerszemu kręgowi osób (podobnie jak nakładane są ograniczenia zw. ze stanem zdrowia dla kierowców, por. rozporządzenie z art. 100 ust. 1 punkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym – kody ograniczeń). Postulujemy rozważenie zapisów:

Orzeczenie lotniczo-lekarskie może zawierać ograniczenie w korzystaniu z uprawnień do wykonywania czynności lotniczych objętych danym świadectwem kwalifikacji, wynikające ze stanu zdrowia i konieczności zapewnienia bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych, w szczególności:

- 1. Ograniczenie funkcji pilota ze względu na bezpieczeństwo operacyjne (OSL) oznacza, że posiadacz orzeczenia z takim ograniczeniem może pilotować statek powietrzny wyłącznie w przypadku, gdy na pokładzie obecny jest inny pilot posiadający pełne kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy, a statek jest wyposażony w podwójny układ sterujący, umożliwiający temu innemu pilotowi kontrolę pokładowych urządzeń sterujących.*
- 2. Ograniczenie operacyjne dotyczące przewozu pasażerów (OPL) oznacza, że posiadacz orzeczenia z takim ograniczeniem pilotuje statek powietrzny wyłącznie w przypadku, gdy na jego pokładzie nie ma pasażerów.*

6. W odniesieniu do wymagań dla kandydatów lub posiadaczy świadectw kwalifikacji informatora służby powietrznej (w tym informatora AFIS) proponujemy zapis w brzmieniu:

- 1. Wymagania zdrowotne dla osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, w tym lotniskowego informatora służby powietrznej uważa się za spełnione po przeprowadzeniu badania lekarskiego przez lekarza posiadającego prawo do wykonywania badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu Pracy oraz posiadającego uprawnienia lekarza orzecznika.*
- 2. Badania, o których mowa w ust.1 wykonywane jest w zakresie i na zasadach określonych w Kodeksie Pracy.*

- propozycja powyższa ma na celu umożliwienie – do czasu zmiany ustawy – przeprowadzanie badań dla FIS/AFIS na poziomie badań medycyny pracy. Mając na względzie wymóg ustawy, aby badanie było przeprowadzane przez lekarza orzecznika, proponuje się, aby badania takie przeprowadzał lekarz orzecznik posiadający prawo wykonywania badań pracowniczych. Propozycja oparta jest na rozwiązaniu przyjętym w art. 34 ustawy o kierujących pojazdami (badania instruktorów). Wprowadzenie badań na poziomie badań pracowniczych uzupełnia „zakres” badań lotniczo-lekarskich o kolejny poziom, niższy niż proponowana klasa 4.

7. Wnosimy o wyłączenie wymogu jakichkolwiek badań lotniczo-lekarskich w oparciu o art. 33 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze w odniesieniu do:
- specjalności skoczka spadochronowego – na zasadach analogicznych jak w art. 105 ust. 1a i 1b (tj. za wyjątkiem działalności gospodarczej i współzawodnictwa sportowego)
 - specjalności mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (mechanik posiadający licencję EASA nie podlega wymogowi badań lotniczych; jeżeli jest zatrudniony wymagane są badania medycyny pracy)
 - operatora BSP.
8. Docelowo proponujemy **ustawowe wyłączenie** wymogu badań lotniczo-lekarskich w odniesieniu do specjalności:
- skoczek spadochronowy – na zasadach art. 105 ust. 1a i 1 b ustawy
 - operator BSP – jak w art. 105 ust. 1a ustawy (z wyłączeniem działalności gosp.)
 - mechanik poświadczenia obsługi – jak w art. 105 ust. 1a, z zachowaniem wymogu badań medycyny pracy dla mechaników pozostających w stosunku pracy
 - informatory FIS oraz AFIS - - jak w art. 105 ust. 1a, z zachowaniem wymogu badań medycyny pracy dla mechaników pozostających w stosunku pracy
9. Wnosimy również o rozważenie dopuszczenia do wykonywania badań lotniczo-lekarskich i odpowiednią zmianę w Dziale V, rozdział 2 ustawy:
- Lekarzy medycyny ogólnej – w odniesieniu do specjalności wskazanych w art. 95 ust. 2 punkty 1 do 6,
 - Lekarzy medycyny pracy - w odniesieniu do specjalności wskazanych w art. 95 ust. 2 punkty 7 do, - wzorem rozwiązań prawa UE w zakresie Part MED.
 - Lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań dla kierujących pojazdami - na zasadach analogicznych jak w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
10. Podtrzymujemy stanowisko zawarte w piśmie z dnia 30.01.2012 r., w szczególności postulaty:
- wymagania zdrowotne dla świadectw kwalifikacji powinny być niższe niż wymagania PART MED. dla LAPL
 - posiadanie wymagań medycznych wyższej klasy (1, 2, 3, LAPL) powinno być uznane za spełnienie wymagań medycznych klasy niższej tj. dla świadectw kwalifikacji
 - orzeczenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów powinny zachować ważność wskazaną w orzeczeniu i być uznane za spełniające wymagania nowych przepisów

Z poważaniem,
dr Piotr Kasprzyk
Dyrektor ds. regulacji prawnych
Aeroklub Polski