



AEROKLUB POLSKI

POLSKI ZWIAZEK 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 27 kwietnia 2012 r.

Sz. P.

Tomasz Kądziołka

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Dotyczy pisma ULC-LEP-2/0230-0017/01/11

Przedstawiam poniżej uwagi Aeroklubu Polskiego odnośnie projektu *rozporządzenia MTBiGM w sprawie badań lotniczo-lekarskich* (projekt z 13 lutego 2012 r.).

1. W pierwszej kolejności należy podnieść, że znaczna część projektu jest niezgodna z prawem Unii Europejskiej, gdyż reguluje kwestie unormowane w przepisach bezpośrednio obowiązujących, to jest Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. zmienionego Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. Wspomniane przepisy w sposób wyczerpujący normują kwestie wskazane jako zakres regulacji przedmiotowego projektu w § 1 punkt 1 o 5 (poza maksymalnymi stawkami opłat) w odniesieniu do badań lotniczo lekarskich dla kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego objętych przepisami Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011.

W konsekwencji wnosimy o zapewnienie zgodności przedmiotowego projektu z prawem UE przez usunięcie wszelkich zapisów, które powtarzają, zmieniają lub uzupełniają regulacje zawarte w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 zawartych w szczególności w: Załączniku IV PART MED oraz Załączniku VI ARA, Podczęść MED.

Przedmiotowy projekt powinien regulować wyłącznie kwestie dotyczące badań lotniczo-lekarskich wyłącznie dla kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego (pokładowego) tych specjalności, które regulowane są prawem krajowym.

2. W szczególności wnosimy o usunięcie § 9 ust. 2 utrzymującego w stosunku do pilotów szybowcowych niczym nieuzasadniony wymóg „badania w komorze niskich ciśnień dla kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu wykonujących czynności lotnicze na wysokości powyżej 4.000 m.n.p.m. w kabinach niehermetyzowanych”.

Wymóg badania w komorze niskich ciśnień (KNC) pozostaje w sprzeczności z powołanymi przepisami prawa UE, które precyzyjnie określa zakres badań dla pilotów szybowcowych tj. LAPL(S) lub SPL. Utrzymanie tego wymogu będzie w sposób oczywisty naruszało zasadę bezpośredniego stosowania prawa UE oraz zakaz ustanawiania przepisów krajowych sprzecznych z prawem UE. Jak ULC będzie tłumaczył obywatelom innych krajów UE, posiadających np. licencję SPL i wymagane badania lotniczo-lekarskie, że w Polsce trzeba będzie przejść jeszcze jedne dodatkowe badania lotniczo-lekarskie w KNC?

Niezależnie od zarzutu niezgodności w/w wymogu z prawem UE należy podnieść, że brak jest podstaw merytorycznych dla utrzymania „jednorazowego” badania w KNC. Jaki ma sens utrzymywanie tego wymogu, skoro w innych krajach europejskich wymogu takiego nie stosuje się. Nie ma w uzasadnieniu projektu powołanych żadnych wskazań medycznych, że jednorazowe badanie KNC w jakikolwiek sposób wykaże istnienie przeciwwskazań do wykonywania lotów na dużych wysokościach. Wydaje się zresztą, że nie ma takich przesłanek. Dlatego też wnosimy, aby badanie KNC było wykonywane tylko jako badanie specjalistyczne wykonywane na zasadach ogólnych, gdy zachodzą przesłanki do jego przeprowadzenia.

Powyższe jest uzasadnione także tym, że obecnie w Polsce istnieje tylko jeden ośrodek zapewniający badania w KNC, albowiem GOBLL AP zlikwidował KNC z przyczyn ekonomicznych. Wymaganie jednorazowego, bezterminowego badania w KNC nie uzasadniało bowiem utrzymywania KNC. Skoro więc istnieje tylko jeden ośrodek posiadający KNC tj. WIML, a cena tego badania przekracza tysiąc złotych, to powód utrzymania wymogu badań w KNC – wbrew przepisom PART-FCL – musiałby być szczególnie uzasadniony. Tymczasem w uzasadnieniu projektu brak jakichkolwiek wyjaśnień w tej kwestii. Brak również wskazania tej okoliczności w ocenie skutków finansowych dla obywateli.

Niezależnie od powyższego wskazujemy, że wymóg badania KNC w odniesieniu do specjalności innych niż specjalności objęte regulacjami UE nie powinien być w przedmiotowym rozporządzeniu, gdyż jest wymogiem merytorycznym (medycznym), a nie kwestią wykonywania badań.

W konsekwencji wnosimy o całkowite usunięcie § 9 ust. 2

3. Ponawiamy także postulat zgłaszany w poprzednich pismach z dnia 30.01.2012 oraz 9.02.2012, aby wprowadzić przepis uznający posiadaczy wymagań medycznych wyższej klasy zakończonych badaniami zgodnymi z przepisami UE (tj. klasy 1, 2 lub LAPL) za spełniających wymagania Medyczne dla klasy niższej, w szczególności tzw. klasy 4 krajowej. W projektach dotyczących wymagań w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej z art. 104 ust. 2 i z art. 95 ust. 5 ustawy brak jest takich postanowień. Brak takiej regulacji może powodować tylko stratę czasu i pieniędzy, gdyż pilot posiadający badania klasy 1 czy 2 będzie zmuszony wykonać dodatkowe badania.... na klasę 4.

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

Do wiadomości
Ministerstwo Infrastruktury, Departament Lotnictwa Cywilnego