

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ ¹⁾

z dnia2013 r.

w sprawie badań lotniczo-lekarskich

Na podstawie art. 112 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zasady, warunki i tryb przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego, członków personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego i członków personelu pokładowego;
- 2) warunki i tryb:
 - a) wydawania i przechowywania orzeczeń lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego,
 - b) kontroli przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich i orzekania,
 - c) kontroli dokumentowania badań lotniczo-lekarskich;
- 3) częstotliwość badań lotniczo-lekarskich;
- 4) dodatkowe wymagania kwalifikacyjne lekarzy orzeczników;
- 5) sposób postępowania z dokumentacją medyczną badań lotniczo-lekarskich oraz wzory stosowanych dokumentów;
- 6) maksymalne stawki opłat za badania lotniczo-lekarskie.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) badaniach – należy przez to rozumieć badania lotniczo-lekarskie, o których mowa w art. 105 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Naczelnym Lekarzu – należy przez to rozumieć Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) orzeczeniu lekarskim – należy przez to rozumieć orzeczenie lotniczo-lekarskie albo raport medyczny, o którym mowa w Podczęści C Sekcja 3 załącznika nr IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego albo członka personelu pokładowego;

- 4) podmiocie uprawnionym – należy przez to rozumieć centra medycyny lotniczej lub lekarzy orzeczników;
- 5) rozporządzeniu (UE) nr 805/2011 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) Nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 206 z 11.08.2011, str. 21);
- 6) rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 – należy przez to rozumieć rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
- 7) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 8) wymaganiach EUROCONTROL – należy przez to rozumieć Wymagania EUROCONTROL dotyczące europejskiego orzeczenia lekarskiego klasy 3 dla kontrolerów ruchu lotniczego³⁾, wprowadzone do stosowania rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 marca 2013 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Wymagań EUROCONTROL dotyczących europejskiego orzeczenia lekarskiego klasy 3 dla kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 371);
- 9) Załączniku 1 – należy przez to rozumieć Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.⁴⁾) ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 marca 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 21).

§ 3. Badania przeprowadzane są w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego lub członka personelu pokładowego i obejmują badania wstępne, okresowe i okolicznościowe.

§ 4. Badania wstępne obejmują ocenę sprawności psychicznej i fizycznej kandydatów ubiegających się o wydanie świadectwa kwalifikacji lub licencji członka personelu lotniczego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego.

³⁾ Wymagania EUROCONTROL dotyczące europejskiego orzeczenia lekarskiego klasy 3 dla kontrolerów ruchu lotniczego zostały ogłoszone w załączniku do obwieszczenia Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 lutego 2013 r. w sprawie Wymagań EUROCONTROL dotyczących europejskiego orzeczenia lekarskiego klasy 3 dla kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. Urz. ULC poz. 32).

⁴⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

§ 5. Badania okresowe obejmują ocenę sprawności psychicznej i fizycznej członków personelu lotniczego albo członków personelu pokładowego i służą zachowaniu ważności licencji, świadectwa kwalifikacji albo uprawnień członka personelu pokładowego.

§ 6. Badania okolicznościowe obejmują ocenę sprawności psychicznej i fizycznej członków personelu lotniczego albo członków personelu pokładowego w przypadku zaistnienia okoliczności, o których mowa w Podczęści A Sekcja 1 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

§ 7. 1. Badania przeprowadza podmiot uprawniony na wniosek osoby zainteresowanej, pracodawcy, lekarza orzecznika lub Naczelnego Lekarza.

2. Badania przeprowadza się po okazaniu przez osobę badaną dokumentu potwierdzającego jej tożsamość.

§ 8. Badania przeprowadza się z uwzględnieniem wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 i art. 104 ust. 2 ustawy.

§ 9. 1. Po przeprowadzeniu badań podmiot uprawniony wydaje orzeczenie lekarskie.

2. Orzeczenie lekarskie wydawane jest w dwóch egzemplarzach, z których jeden egzemplarz otrzymuje osoba badana potwierdzając jego przyjęcie własnoręcznym podpisem w dokumentacji medycznej.

3. Opinie wydane przez lekarzy specjalistów i wyniki badań diagnostycznych oraz drugi egzemplarz orzeczenia lekarskiego podmiot uprawniony dołącza do dokumentacji medycznej osoby badanej.

4. Dokumentację medyczną badań członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego prowadzi się zgodnie z Podczęścią GEN oraz Podczęścią MED załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

§ 10. 1. Wzór orzeczenia lekarskiego wydawanego:

- 1) pilotom samolotowym,
- 2) pilotom samolotowym zawodowym,
- 3) pilotom samolotowym liniowym,
- 4) pilotom samolotowym w załodze wieloosobowej,
- 5) pilotom śmigłowcowym,
- 6) pilotom śmigłowcowym zawodowym,
- 7) pilotom śmigłowcowym liniowym,
- 8) pilotom sterowcowym,
- 9) pilotom sterowcowym zawodowym,
- 10) pilotom pionowzlotu,
- 11) pilotom pionowzlotu zawodowym,

12) pilotom pionowzlotu liniowym,

13) pilotom balonu wolnego,

14) pilotom szybowcowym

– określa dodatek VI do załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

2. Wzór orzeczenia lekarskiego wydawanego:

1) pilotom lotni,

2) pilotom paralotni,

3) pilotom motolotni,

4) pilotom statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg,

5) pilotom wiatrakowcowym,

6) pilotom wiatrakowcowym zawodowym,

7) operatorom bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,

8) skoczkom spadochronowym,

9) informatorom służby informacji powietrznej,

10) informatorom lotniskowej służby informacji powietrznej,

11) nawigatorom lotniczym,

12) mechanikom pokładowym,

13) radiooperatorom pokładowym,

14) dyspozytorom lotniczym,

15) mechanikom lotniczym obsługi technicznej,

16) mechanikom poświadczenia obsługi statków powietrznych

– określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzór raportu medycznego wydawanego członkom personelu pokładowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

4. Wzór orzeczenia lekarskiego wydawanego kontrolerom ruchu lotniczego oraz praktykantom – kontrolerom ruchu lotniczego określa załącznik 2 do wymagań EUROCONTROL.

§ 11. 1. Podmiot uprawniony prowadzi ewidencję wydanych orzeczeń lekarskich, która zawiera:

1) imię i nazwisko osoby badanej;

2) datę wydania i numer orzeczenia lekarskiego;

3) informację o stwierdzeniu u osoby badanej istnienia lub braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego.

2. W sprawach dotyczących sposobu postępowania z dokumentacją medyczną badań nieuregulowanych w rozporządzeniu stosuje się przepisy rozdziału 7 ustawy z dnia 6 listopada 2008 r. o prawach pacjenta i Rzeczniku Praw Pacjenta (Dz. U. z 2012 r. poz. 159 i 742).

§ 12. 1. Badania oceniające spełnienie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy

przeprowadza się co:

- 1) 60 miesięcy – do ukończenia 40. roku życia,
- 2) 24 miesiące – po ukończeniu 40. roku życia
– chyba że w orzeczeniu lekarskim wyznaczono krótszy termin.

2. Badania dla kontrolerów ruchu lotniczego oraz praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie spełnienia wymagań EUROCONTROL przeprowadza się w terminie ważności orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (UE) nr 805/2011, chyba że w orzeczeniu lekarskim wyznaczono krótszy termin.

3. Jeżeli osoba spełniająca wymagania EUROCONTROL lub spełniająca wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji nie podda się okresowym badaniom lekarskim w okresie dwukrotnie dłuższym niż wynika to z częstotliwości wykonywania tych badań dla danego wieku, to podlega ona badaniom wstępnym.

§ 13. 1. Badania oceniające spełnienie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla klasy 1 i 2 określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 2 ustawy oraz w Podczęści B Sekcja 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 przeprowadza się w terminach określonych w Podczęści A Sekcja 2 załącznika IV do tego rozporządzenia, chyba że w orzeczeniu lekarskim wyznaczono krótszy termin.

2. Badania oceniające spełnienie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla członków personelu pokładowego przeprowadza się w terminach określonych w Podczęści A Sekcja 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dla klasy 2.

§ 14. 1. W ramach nadzoru, o którym mowa w art. 107 ust. 1 pkt 2 ustawy, nad podmiotem uprawnionym Naczelny Lekarz kontroluje podmiot uprawniony w zakresie:

- 1) przeprowadzania badań;
- 2) wydawania orzeczeń lekarskich;
- 3) prowadzenia dokumentacji medycznej.

2. W ramach kontroli, o której mowa w ust. 1, Naczelny Lekarz dokonuje bieżącej oceny przeprowadzania badań, wydawania orzeczeń lekarskich oraz prowadzenia dokumentacji medycznej, a w przypadku stwierdzenia uchybień sporządza protokół z zaleceniami w dwóch egzemplarzach, z których jeden przeznaczony jest dla kontrolowanego podmiotu uprawnionego, a drugi – do włączenia do akt kontroli.

3. Protokół, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) nazwę podmiotu uprawnionego i jego adres;
- 2) imię i nazwisko osoby reprezentującej podmiot uprawniony lub nazwę organu reprezentującego ten podmiot;
- 3) datę rozpoczęcia i zakończenia czynności kontrolnych, z określeniem przerw w kontroli;
- 4) określenie przedmiotu i zakresu kontroli;
- 5) opis stanu faktycznego stwierdzonego w toku kontroli oraz inne informacje mające istotne

znaczenie dla oceny poprawności przeprowadzania badań, wydawania orzeczeń lekarskich oraz prowadzenia dokumentacji medycznej;

- 6) wyszczególnienie załączników dołączonych do protokołu;
- 7) określenie dokonanych w protokole poprawek, skreśleń i uzupełnień;
- 8) parafy Naczelnego Lekarza i osoby reprezentującej podmiot uprawniony na każdej stronie protokołu;
- 9) wzmiankę o doręczeniu egzemplarza protokołu podmiotowi uprawnionemu albo osobie reprezentującej ten podmiot;
- 10) wzmiankę o wniesieniu lub niewniesieniu zastrzeżeń i uwag do protokołu;
- 11) datę i miejsce podpisania protokołu przez kontrolującego oraz przez osobę lub organ reprezentujący podmiot uprawniony.

4. Protokół podpisują Naczelny Lekarz i podmiot uprawniony, który może wnieść do protokołu umotywowane zastrzeżenia i uwagi.

5. W razie odmowy podpisania protokołu przez podmiot uprawniony Naczelny Lekarz czyni o tym wzmiankę w protokole, a odmawiający podpisu może, w terminie 7 dni, przedstawić swoje stanowisko na piśmie Naczelnemu Lekarzowi.

§ 15. Dodatkowe wymagania kwalifikacyjne lekarzy orzeczników określa Podczęść D Sekcja 1 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

§ 16. Maksymalna stawka opłat za badania lotniczo-lekarskie dotyczące:

- 1) spełnienia wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla klasy 1 określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 2 ustawy – wynosi 600 zł;
- 2) spełnienia wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla klasy 2 określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 2 ustawy – wynosi 400 zł;
- 3) spełnienia wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla klasy 3 określonych w przepisach rozporządzenia (UE) nr 805/2011 oraz spełnienia wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 5 ustawy – wynosi 200 zł.

§ 17. W sprawach nieuregulowanych w rozporządzeniu dotyczących przeprowadzania badań i wydawania orzeczeń lekarskich:

- 1) nawigatorom lotniczym,
 - 2) mechanikom pokładowym,
 - 3) radiooperatorom pokładowym,
 - 4) dyspozytorom lotniczym
- stosuje się pkt 6.1, 6.2 i 6.4 rozdziału 6 Załącznika 1.

§ 18. 1. Orzeczenia lekarskie wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia:

- 1) pilotom samolotowym,
- 2) pilotom samolotowym zawodowym,
- 3) pilotom samolotowym liniowym,
- 4) pilotom samolotowym w załodze wieloosobowej,
- 5) pilotom śmigłowcowym,
- 6) pilotom śmigłowcowym zawodowym,
- 7) pilotom śmigłowcowym liniowym,
- 8) pilotom sterowcowym,
- 9) pilotom sterowcowym zawodowym,
- 10) pilotom pionowzlotu,
- 11) pilotom pionowzlotu zawodowym,
- 12) pilotom pionowzlotu liniowym,
- 13) pilotom balonu wolnego,
- 14) pilotom szybowcowym

– zgodnie z europejskimi wymaganiami bezpieczeństwa lotniczego JAR-FCL 3 – Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne) ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA), wprowadzonymi do stosowania na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282 oraz z 2010 r. Nr 93, poz. 598), uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Orzeczenia lekarskie, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

3. Orzeczenia lekarskie, o których mowa w ust. 1, których termin ważności upływa po dniu 8 kwietnia 2017 r., podlegają wymianie przez właściwy podmiot uprawniony na orzeczenie lekarskie zgodne z wzorem określonym w dodatku VI do załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, w terminie do dnia 8 kwietnia 2017 r. W takim przypadku termin ważności orzeczenia lekarskiego wpisuje się zgodnie z terminem określonym w orzeczeniu lekarskim podlegającym wymianie.

§ 19. Orzeczenia lekarskie wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia:

- 1) pilotom lotni,
- 2) pilotom paralotni,
- 3) pilotom motolotni,
- 4) pilotom statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg,
- 5) pilotom wiatrakowcowym,
- 6) pilotom wiatrakowcowym zawodowym,
- 7) operatorom bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe,
- 8) skoczkom spadochronowym,
- 9) informatorom służby informacji powietrznej,

- 10) informatorom lotniskowej służby informacji powietrznej,
 - 11) nawigatorom lotniczym,
 - 12) mechanikom pokładowym,
 - 13) radiooperatorom pokładowym,
 - 14) dyspozytorom lotniczym,
 - 15) mechanikom lotniczym obsługi technicznej,
 - 16) mechanikom poświadczenia obsługi statków powietrznych
- zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.⁵⁾

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI
MORSKIEJ**

**w porozumieniu:
MINISTER ZDROWIA
MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2003 r. w sprawie badań lotniczo – lekarskich (Dz. U. Nr 187, poz. 1829 oraz z 2009 r. Nr 94, poz. 774), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

Załączniki do
rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia.....2013 r.
(poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR ORZECZENIA LEKARSKIEGO

ORZECZENIE LOTNICZO-LEKARSKIE

Orzeczenie lotniczo-lekarskie jest zgodne z następującymi specyfikacjami:

Treść:

- (I) państwo, w którym złożono wniosek o wydanie licencji albo świadectwa kwalifikacji, albo państwo ich wydania;
- (II) klasa zdrowia albo wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej na świadectwo kwalifikacji;
- (III) numer orzeczenia lotniczo-lekarskiego rozpoczynający się od określenia kraju, w którym złożono wniosek o wydanie licencji pilota lub, w którym ją wydano, za pomocą kodu kraju określonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych, po którym następuje kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łańciskiego;
- (IV) nazwisko i imię osoby badanej;
- (V) obywatelstwo osoby badanej;
- (VI) data urodzenia osoby badanej;
- (VII) podpis osoby badanej;
- (VIII) ograniczenie/a;
- (IX) data wygaśnięcia orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
- (X) data badania lotniczo-lekarskiego;
- (XI) data wydania i podpis lekarza, który wydał orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- (XII) odcisk pieczęci lub stempla.

Uwagi:

Materiał: wykorzystany papier lub inny materiał uniemożliwia wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub wymazywanie lub pozwala na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian.

Datę urodzenia osoby badanej oraz datę orzeczenia lotniczo-lekarskiego wpisuje się w formacie: dd/mm/rrrr.

WZÓR

RAPORT MEDYCZNY CZŁONKA PERSONELU POKŁADOWEGO

W raporcie medycznym określa się:

Treść:

- (I) państwo, w którym złożono wniosek o wydanie orzeczenia lekarskiego lub, w którym je wydano;
- (II) numer orzeczenia lotniczo-lekarskiego rozpoczynający się od określenia kraju, w którym złożono wniosek o wydanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego, za pomocą kodu kraju określonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych, po którym następuje kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego;
- (III) nazwisko i imię osoby badanej;
- (IV) obywatelstwo osoby badanej;
- (V) data urodzenia osoby badanej;
- (VI) podpis osoby badanej;
- (VII) ograniczenie/a;
- (VIII) data wygaśnięcia orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
- (IX) data badania lotniczo-lekarskiego;
- (X) data wydania i podpis lekarz;
- (XI) odcisk pieczęci lub stempla.

Uwagi:

Materiał: wykorzystany papier lub inny materiał uniemożliwia wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub wymazywanie lub pozwala na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian.

Datę urodzenia osoby badanej oraz datę orzeczenia lotniczo-lekarskiego wpisuje się w formacie: dd/mm/rrrr.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie badań lotniczo-lekarskich stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 112 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.)

1. Cel nowelizacji rozporządzenia

Celem projektowanego rozporządzenia jest uwzględnienie zmian ustawy – Prawo lotnicze, dokonanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r., które wprowadziły m. in. obowiązek poddania się badaniom lotniczo-lekarskim przez osoby ubiegające się o uprawnienia członków personelu pokładowego, a także samych członków personelu pokładowego (art. 105 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze) oraz opublikowania regulacji wspólnotowych dotyczących kwestii medycznych niektórych członków personelu lotniczego, a mianowicie rozporządzenia Komisji (UE) Nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiającego szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE L 206 z 11.08.2011, str. 21¹⁾) i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm²⁾).

2. Przyjęte założenia

Przy projektowaniu przedmiotowej regulacji przyjęto założenie, że obowiązujące dotąd zasady, warunki i tryb przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2003 r. w sprawie badań lotniczo-lekarskich (Dz. U. Nr 187, poz. 1829, z późn. zm.) należy zharmonizować z przepisami rozporządzenia (UE) nr 805/2011 oraz rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Wzięto również pod uwagę, że w odniesieniu do członków personelu pokładowego oraz członków personelu lotniczego w specjalnościach:

- 1) pilot samolotowy;
- 2) pilot samolotowy zawodowy;
- 3) pilot samolotowy liniowy;
- 4) pilot samolotowy w załodze wieloosobowej;
- 5) pilot śmigłowcowy;
- 6) pilot śmigłowcowy zawodowy;
- 7) pilot śmigłowcowy liniowy;

¹⁾ Dalej jako „rozporządzenie (UE) nr 805/2011”.

²⁾ Dalej jako „rozporządzenie (UE) nr 1178/2011”.

- 8) pilot sterowcowy;
- 9) pilot sterowcowy zawodowy;
- 10) pilot pionowzlotu;
- 11) pilot pionowzlotu zawodowy;
- 12) pilot pionowzlotu liniowy;
- 13) pilot balonu wolnego;
- 14) pilot szybowcowym;
- 15) kontroler ruchu lotniczego;
- 16) praktykant - kontroler ruchu lotniczego

przepisy ww. rozporządzeń UE wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, dlatego też regulacje znajdujące się w tych aktach nie były powtarzane w projektowanym rozporządzeniu, chyba że przesądziło o ich stosowaniu w ramach przepisów prawa krajowego również w stosunku do personelu lotniczego nie podlegającego regulacjom wspólnotowym.

Przyjęto również założenie, że z uwagi na fakt, iż zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) dotychczasowe rozporządzenie w sprawie badań lotniczo-lekarskich wydane na podstawie art. 112 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze zachowuje moc obowiązującą do 18 marca 2013 r., a w odniesieniu do stosowania przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 zastosowany został *horizontal opt-out* do 8 kwietnia 2013 r., wejście w życie przepisów projektowanego rozporządzenia zostało przewidziane na dzień następujący po dniu ogłoszenia.

Nadzór nad orzeczeniami lotniczo-lekarskimi, bez względu na to czy dotyczą one członków personelu lotniczego czy też członków personelu pokładowego sprawuje Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego – zgodnie z art. 107 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze.

3. Zmiany

Zasadniczą zmianą projektowanego rozporządzenia w porównaniu z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie badań lotniczo-lekarskich jest objęcie jego regulacjami kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego, którzy zgodnie z art. 105 ww. ustawy podlegają badaniom lotniczo-lekarskim, jak również bezpośrednie oparcie się na regulacjach rozporządzeń (UE) nr 805/2011 i (UE) nr 1178/2011, które w zdecydowanej części regulują materię objętą treścią projektowanego rozporządzenia w odniesieniu do badań lotniczo-lekarskich wykonywanych:

- 1) kontrolerom ruchu lotniczego;
- 2) praktykantom – kontrolerom ruchu lotniczego;
- 3) pilotom samolotowym;
- 4) pilotom samolotowym zawodowym;
- 5) pilotom samolotowym liniowym;
- 6) pilotom śmigłowcowym;
- 7) pilotom śmigłowcowym zawodowym;
- 8) pilotom śmigłowcowym liniowym;
- 9) pilotom sterowcowym;

- 10) pilotom sterowcowym zawodowym;
- 11) pilotom pionowzlotu;
- 12) pilotom pionowzlotu zawodowym;
- 13) pilotom pionowzlotu liniowym;
- 14) pilotom w załodze wieloosobowej;
- 15) pilotom balonu wolnego;
- 16) pilotom szybowcowym;
- 17) członkom personelu pokładowego.

W zakresie natomiast specjalności nieobjętych przepisami wskazanymi w rozporządzeniu UE, zastosowanie mają przepisy projektowanej regulacji, z tym że w odniesieniu do okolicznościowych badań lotniczo-lekarskich oraz prowadzenia dokumentacji medycznej, zgodnie z § 6 oraz § 9 ust. 4 rozporządzenia, stosuje się przepisy rozporządzenia (UE) nr 1178/2011. Przepisy te bowiem odnoszą się odpowiednio do przypadków wymagających przejścia badań okolicznościowych oraz do prowadzonej dokumentacji medycznej badań członków personelu lotniczego oraz członków personelu pokładowego, bez rozróżnienia na członków personelu lotniczego podlegającego regulacjom wspólnotowym i członków personelu lotniczego podlegających regulacjom „krajowym”. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie jednoaktowego traktowania wszystkich członków personelu lotniczego oraz jednolitości sposobu prowadzenia dokumentacji medycznej i zapobiegania sztucznemu tworzeniu dwóch systemów orzeczniczych. Rozróżnia się natomiast wzory orzeczeń lotniczo-lekarskich odsyłając odpowiednio do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, Wymagań EUROCONTROL oraz załącznika do projektowanego aktu.

Projektowane rozporządzenie jako podmiot uprawniony do wykonywania badań lotniczo-lekarskich wskazuje zgodnie z art. 106 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, centra medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników. Nie przewiduje natomiast możliwości orzekania przez lekarzy medycyny ogólnej czy też lekarzy medycyny pracy, którzy nie są lekarzami orzecznikami, a których wymienia rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, gdyż powierzenie im uprawnień wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich prawo wspólnotowe pozostawia do decyzji państw członkowskich.

Zgodnie z projektowanym rozporządzeniem, badania lotniczo-lekarskie dzieli się na badania wstępne, okresowe i okolicznościowe. Należy te badania odróżnić od badań profilaktycznych określonych w art. 229 Kodeksu pracy. Badania lotniczo-lekarskie są badaniami niezależnymi od badań pracowniczych, co oznacza, że pilot zatrudniony np. przez przewoźnika lotniczego będzie podlegał osobno badaniom lotniczo-lekarskim, które są niezbędne do uzyskania oraz utrzymywania licencji lotniczej, z której może korzystać wyłącznie w okresie ważności posiadanego orzeczenia lotniczo-lekarskiego oraz badaniom pracowniczym niezbędnym do dopuszczenia go do wykonywania pracy na zajmowanym przez niego stanowisku pracy. Należy mieć dodatkowo na uwadze, że odmienny jest również zakres badań wykonywanych w ramach badań pracowniczych oraz badań lotniczo-lekarskich.

Projektowane rozporządzenie określa, że orzeczenia lotniczo-lekarskie wydane przed dniem wejścia w życie jego postanowień specjalnościom lotniczym podlegającym regulacjom rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 uznawane są za zgodne z wymaganiami projektowanego rozporządzenia (§ 18 projektu), a zatem również za zgodne z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr

1178/2011. Podlegają one natomiast wymianie na orzeczenia lotniczo-lekarskie, których wzór jest zgodny z wzorem określonym w przepisach dodatku VI załącznika nr VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 zmienionym rozporządzeniem (UE) nr 290/2012, najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2018 r., taki wymóg bowiem został ustanowiony na mocy art. 4 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Takie rozwiązanie ma zapewnić jednolitość druków wydawanych orzeczeń tak, aby do 2017 r. wszystkie orzeczenia lotniczo-lekarskie odpowiadały wymogom określonym projektowanym rozporządzeniem. Na marginesie należy jedynie wskazać, że nie sposób jest określić w projektowanym rozporządzeniu wzoru orzeczenia lekarskiego wydawanego specjalnościom niepodlegającym regulacjom wspólnotowym, gdyż orzeczenia te drukowane są z systemu komputerowego, a do czasu wejścia w życie projektowanego rozporządzenia i wprowadzenia do systemu wymaganych nim danych, trudno jest określić kształt takiego orzeczenia tak, aby był następnie wiernie odtworzony przez system komputerowy, który będzie go generował.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia z dniem następującym po dniu ogłoszenia ma na celu szybkie zapełnienie luki w prawie powstałej na skutek utraty w dniu 19 marca 2013 r. mocy obowiązującej dotychczasowego rozporządzenia dotyczącego badań lotniczo-lekarskich. Projektowane rozporządzenie nie wprowadza regulacji mniej korzystnych w porównaniu z dotychczas obowiązującymi, a zatem wejście w życie rozporządzenia z dniem następującym po dniu ogłoszenia nie narusza zasad demokratycznego państwa prawa.

Przedmiot regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz w związku z § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) członkowie personelu lotniczego;
- 2) kandydaci na członków personelu lotniczego;
- 3) członkowie personelu pokładowego;
- 4) kandydaci na członków personelu pokładowego;
- 5) lekarze orzecznicy;
- 6) centra medycyny lotniczej;
- 7) Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego;
- 8) pracodawcy zatrudniający członków personelu lotniczego lub członków personelu pokładowego.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2003 r. w sprawie badań lotniczo – lekarskich (Dz. U. Nr 187, poz. 1829 oraz z 2009 r. Nr 94, poz. 774) w 2011 r. zostało wydanych ok. 10000 orzeczeń lotniczo – lekarskich. Wskazanie liczby osób, które zostaną objęte obowiązkiem poddania się badaniom lotniczo-lekarskim w oparciu o projektowaną regulację trudne jest do oszacowania, gdyż nie sposób jest określić jakie będzie zainteresowanie zdobyciem lub utrzymaniem odpowiednich licencji/świadectw kwalifikacji członka personelu lotniczego czy też uprawnień personelu pokładowego. W Polsce status członka personelu pokładowego posiada na chwilę obecną ok. 700 osób, zatem liczba członków personelu pokładowego oraz kandydatów na członków personelu pokładowego, dla których przeprowadzane będą badania lotniczo – lekarskie w oparciu o nowe, projektowane reguły nie będzie znaczna.

Projektowana regulacja nie wpłynie na wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej personelu lotniczego oraz personelu pokładowego. Przedmiotem niniejszego projektu jest bowiem określenie m.in. zasad, warunków i trybu przeprowadzania badań lotniczo – lekarskich. Wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej uregulowane są natomiast w aktach wykonawczych wydanych z upoważnienia art. 95 ust. 5 (w przypadku osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego) oraz art. 104 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze (w zakresie kandydatów na licencjonowanych członków personelu lotniczego oraz licencjonowanych członków personelu lotniczego i kandydatów na członków personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego).

Całokształt kosztów ponoszonych przez pracodawców z tytułu badań lotniczo – lekarskich oraz poziom obciążeń administracyjnych centrów medycyny lotniczej po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia nie ulegnie zmianie w stosunku do obecnego stanu.

2. Konsultacje społeczne.

W ramach konsultacji społecznych projekt został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o czym informacja została przekazana do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub „Orlą” w Dęblinie;
- 2) Aeroklub Polski;
- 3) Adriana Aviation;

- 4) ADVISER, Sp. z o.o.;
- 5) AP-AVIATION;
- 6) Bartolini Air Sp. z o.o.;
- 7) Beskid Paragliding – Tomasz Zarzecki;
- 8) Bielik - Ryszard Najman;
- 9) Biernat s. j.;
- 10) CML Centrum Medyczne LIM;
- 11) Centralny Instytut Ochrony Pracy - Państwowy Instytut Badawczy;
- 12) Konsultant Krajowy w dziedzinie medycyny transportu;
- 13) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej;
- 14) EADS PZL Warszawa-Okęcie S. A.;
- 15) Easyair, D. Malec s.j.;
- 16) EUROLOT S.A.;
- 17) EXIN Sp. z o.o.;
- 18) IATA Poland;
- 19) IBEX- U.L. Sp. z o.o.;
- 20) KOMPOL, Szkoła Motolotniowa Alojzy Dernbach;
- 21) Krajowa Rada Lotnictwa;
- 22) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND;
- 23) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 24) Naczelna Izba Lekarska;
- 25) Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Główny Ośrodek Badań Lotniczo- Lekarskich Aeroklubu Polskiego-Wojewódzka Przychodnia Sportowo- Lekarska;
- 26) Normal Piotr Jaferniki;
- 27) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy;
- 28) OKL Politechnika Rzeszowska;
- 29) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 30) PP – AERO Sp. z o.o.;
- 31) PLL LOT S.A.;
- 32) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 33) Pyrlandia Boogie Anna Beneturska;
- 34) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 35) Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych;
- 36) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego
- 37) Technika/Aerotechnika;
- 38) UNITEDSKY Sp. z o.o.;
- 39) WHITE EAGLE AVIATION S.A.;
- 40) WIZZ AIR Hangary Kft. Sp. z o.o., Oddział w Polsce;
- 41) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej;
- 42) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Warszawie;
- 43) Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Łodzi;
- 44) ZUA Mielec;

- 45) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 46) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 47) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
- 48) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 49) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.;
- 50) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego;
- 51) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa- Okęcie;
- 52) Żelazny 6 Wojciech Krupa;
- 53) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Solidarność;
- 54) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 55) Forum Związków Zawodowych;
- 56) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 57) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 58) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 59) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 60) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu.

Uwagi zgłosili: Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. oraz Aeroklub Polski.

Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. wskazały, że:

„W treści projektu brakuje określenia pakietu usługi w ramach cen określonych w § 16 ust. 1 oraz zapisu i ustaleń kosztowych w przypadku konieczności przeprowadzenia dodatkowych badań specjalistycznych zleczanych sporadycznie przez lekarza orzecznika dla wydania odpowiedniego orzeczenia lekarskiego. Nie jest możliwe porównanie maksymalnych stawek opłat za badania, jeśli nie wiemy jaki jest pakiet usług medycznych w ramach wskazanych cen. Projekt regulując maksymalne stawki odnosi się do wymagań zdrowotnych, a nie do zakresu badań niezbędnych aby ocenić spełnienie tych wymagań. W związku z tym, że projekt nie określa ile i jakie badania trzeba przeprowadzić by osoba spełniła wymagania zdrowotne dla danej klasy zdrowia aby zmieścić się w maksymalnej stawce opłaty, jak również czy obejmuje ona wydanie orzeczenia oraz badania dodatkowe, jeśli okażą się one konieczne - nie jest możliwe odniesienie się do wysokości maksymalnych stawek opłat za badania.” - W ocenie projektodawcy zgłoszone uwagi nie spowodowały konieczności wprowadzenia zmian do projektowanego rozporządzenia. Zarówno rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 jak i przepisy JAR – FCL 3 – Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne) ustanowione przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA), wprowadzone do stosowania rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, nie określają pakietu badań niezbędnych do wydania orzeczenia lekarskiego o zdolności do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego dla poszczególnych klas zdrowia. W praktyce centra medycyny lotniczej oraz lekarze orzecznicy mają więc jedynie ogólne ramy zakresu badań, których przeprowadzenie jest niezbędne w celu wydania orzeczenia lotniczo-lekarskiego. Te ogólne ramy obejmują podstawy badania lekarskiego, które powinno składać się z wywiadu lekarskiego, badania przedmiotowego (fizykalnego) oraz z badań laboratoryjnych. Badania, które powinny obowiązkowo znaleźć się w pakiecie są ujęte na pierwszej stronie orzeczenia lotniczo-lekarskiego i należą do nich m.in.: badanie laryngologiczne i badanie

okulistyczne, a także niektóre badania laboratoryjne w określonych przedziałach czasowych. Dodatkowo, podkreślić należy, że lekarz orzecznik jest doświadczonym specjalistą w zakresie wykonywania swoich czynności zawodowych i to jemu pozostawia się ustalenie szczegółowego zakresu badań, a także decyzję o konieczności ich rozszerzenia, co dokonywane jest przy ocenie indywidualnego przypadku.

Przepis § 16 ust. 1 projektowanego rozporządzenia określa maksymalne stawki opłat za badania lotniczo-lekarskie. W momencie jego wejścia w życie powinien on być realizowany w ten sposób, że w ramach stawki np. 600 zł są wykonywane wszystkie niezbędne badania do wydania orzeczenia na 1 klasę zdrowia (łącznie z drukiem orzeczenia lotniczo-lekarskiego). W klinicznie uzasadnionych przypadkach lekarz orzecznik może natomiast zlecić wykonanie dodatkowych badań lub konsultacji, za które zainteresowany podmiot będzie musiał zapłacić dodatkowo - a więc ponieść koszty przekraczające 600 zł. Należy jednocześnie wyjaśnić, że określony w ww. przepisie projektu maksymalny koszt opłaty za badania lotniczo-lekarskie w celu uzyskania orzeczenia lotniczo-lekarskiego danej klasy dotyczy badań „standardowych”, a więc badań które są wykonywane w stosunku do osób nie posiadających zaburzeń stanu zdrowia. Osoby przystępujące do badań lotniczo-lekarskich, które nie spełniają wszystkich kryteriów zdrowotnych zawartych w odpowiednich przepisach powinny być natomiast świadome tego, że ich badania lotniczo-lekarskie mogą przekroczyć standardowe koszty, gdyż zaistnieć będzie mogła potrzeba przeprowadzenia dodatkowych badań specjalistycznych (na marginesie wartym dodania jest, iż takie sytuacje nie zdarzają się często). W praktyce obserwuje się jednak, że przedsiębiorcy zatrudniający członków personelu lotniczego lub członków personelu pokładowego zlecają wykonywanie badań lotniczo-lekarskich swoim pracownikom na podstawie dwustronnych umów zawartych z centrami medycyny lotniczej. W takich przypadkach umowa może określać pakiet badań lotniczo-lekarskich oraz ich koszt, co jednocześnie umożliwia uzgodnienie rozszerzonego zakresu badań lotniczo-lekarskich z ich wykonawcą oraz ich ceny, która może mieścić się w ramach maksymalnej stawki określonej w § 16 ust. 1 projektu.

Aeroklub Polski (AP) zgłosił, że:

1) „Znaczna część projektu jest niezgodna z prawem UE, gdyż reguluje kwestie unormowane w przepisach bezpośrednio obowiązujących, to jest rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 zmienionego rozporządzeniem (UE) nr 290/2012. W konsekwencji wnosimy o zapewnienie zgodności przedmiotowego projektu z prawem UE przez usunięcie wszystkich zapisów, które powtarzają, zmieniają lub uzupełniają regulacje zawarte w ww. rozporządzeniu zawartych w szczególności w załączniku IV część - MED oraz załączniku VI część ARA, podczęść GEN. Przedmiotowy projekt rozporządzenia powinien regulować wyłącznie kwestie dotyczące badań lotniczo-lekarskich dla kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego (pokładowego) tych specjalności, które regulowane są prawem krajowym.” - Uwaga nie została uwzględniona. Upoważnienie z art. 112 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze obejmuje wszystkich członków personelu lotniczego, tj. bez rozróżnienia na specjalności uregulowane wyłącznie przepisami krajowymi, czy specjalności których dotyczy rozporządzenie (UE) nr 1178/2011. Z uwagi na powyższe nie należy ograniczać projektowanego rozporządzenia wyłącznie do kwestii badań lotniczo-lekarskich dla kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego tych kategorii, które

regulowane są prawem krajowym, gdyż taki zabieg prowadziłyby do niewykonania delegacji z ww. przepisu ustawy – Prawo lotnicze. Zauważyć ponadto należy, że upoważnienie ustawowe z art. 112 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze umożliwia bezpośrednie odsyłanie do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, z czego projektodawca skorzystał (*vide* przepisy § 10 ust. 4 i 5, § 13, § 15 projektu rozporządzenia w wersji skierowanej do konsultacji społecznych), z zastrzeżeniem jednak, że zastosowanej techniki odesłań nie można traktować jako powielenie przepisów bezpośrednio obowiązującego rozporządzenia UE.

2) „Wnosi się o usunięcie § 9 ust. 2 utrzymującego w stosunku do pilotów szybowcowych niczym nieuzasadniony wymóg badania w komorze niskich ciśnień. Wymóg badania w komorze niskich ciśnień (KNC) pozostaje w sprzeczności z 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. Niezależnie od zarzutu niezgodności w/w wymogu z prawem UE należy podnieść, że brak jest podstaw merytorycznych dla utrzymania jednorazowego badania w KNC.” - Uwaga została uwzględniona, co spowodowało zmianę § 9 projektowanego rozporządzenia poprzez usunięcie dotychczasowych ust. 2 i 3.

3) „Należy wprowadzić przepis uznający posiadaczy wymagań medycznych wyższej klasy zakończonych badaniami zgodnymi z przepisami UE (tj. klasy 1, 2 lub LAPL (odpowiedniej na potrzeby licencji pilota lekkiego statku powietrznego)) za spełniających wymagania medyczne dla klasy niższej, w szczególności tzw. klasy 4 krajowej.” - Uwaga nie została uwzględniona. Propozycja dodania przepisu wykraczała bowiem poza zakres upoważnienia ustawowego stanowiącego podstawę do wydania przedmiotowego projektu. Oceniając jednakże słuszność zgłoszonej uwagi określony zostanie odpowiedni przepis (uwzględniający uwagę AP) w projekcie aktu wykonawczego z delegacji art. 95 ust. 5, tj. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego, a nie w niniejszym rozporządzeniu.

4) „Należy uwzględnić w przedmiotowym projekcie rozporządzenia licencję pilota lekkiego statku powietrznego (LAPL) i badania na LAPL. Konieczne jest określenie maksymalnej stawki za badania wymagane do LAPL, czego dotychczasowy projekt nie przewiduje.” - Uwaga nie została uwzględniona ze względu na skorzystanie przez Rzeczpospolitą Polską z odroczenia stosowania przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących LAPL oraz orzeczenia lekarskiego wydawanego na potrzeby tej specjalności do 2015 r. Tym samym więc licencja pilota lekkiego statku powietrznego (LAPL) regulowana przez przepisy wspólnotowe nie występuje obecnie w polskim porządku prawnym, a zatem za nieuzasadnione należy uznać regulowanie kwestii medycznych dotyczących tej licencji.

5) „Rozważenia wymaga zmiana terminów ważności badań klasy 4 zawartych w § 12 projektowanego rozporządzenia i zrównanie z ich terminami ważności badań LAPL (Część- MED. A.045 lit. a pkt 4). Utrzymanie dotychczas proponowanych terminów (krótszych) doprowadzi do paradoksalnej sytuacji, gdy posiadacz świadectwa kwalifikacji np. na lotnie czy paralotnie będzie podlegał częstszym badaniom, aniżeli posiadacz licencji LAPL, uprawnionej do pilotowania samolotów

czy szybowców.” – Uwaga została uwzględniona. Mimo, iż (jak wskazano powyżej) w odniesieniu do przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących licencji LAPL Polska skorzystała z odroczenia ich stosowania do 2015 r., to nic nie stało na przeszkodzie zrównaniu ważności orzeczeń klasy 4 z ważnością orzeczeń lekarskich na potrzeby LAPL. Klasa 4 jest bowiem krajową klasą zdrowia i odnoszące się do niej regulacje leżą całkowicie w gestii państwa, które może zastosować w odniesieniu do ważności orzeczeń lekarskich wydawanych dla tej klasy terminy wprowadzone dla unijnej licencji LAPL.

Projekt rozporządzenia został w dniu 25 kwietnia 2012 r. przyjęty przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego bez zastrzeżeń.

3. Wpływ projektu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ projektu na rynek pracy:

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów, które powodowałyby jego wpływ na rynek pracy.

5. Wpływ projektu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ projektu na sytuację i rozwój regionalny:

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów mających wpływ na sytuację i rozwój regionów.