

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2014r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów  
ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia  
warunków i wymagań dotyczących używania tych statków**

Na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 440) w § 2 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wyłącza się zastosowanie przepisów:

- 1) art. 105 ust. 1 ustawy do spadochronów niewykorzystywanych w ramach skoków przy wykonywaniu czynności instruktora, z pasażerem w tandemie albo we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez polski związek sportowy;
- 2) art. 123 ust. 2 ustawy do spadochronów, w tym spadochronów ratowniczych.”.

§ 2. Członek personelu lotniczego, który przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia uzyskał świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) wraz z uprawnieniem:

- 1) instruktora INS,
- 2) instruktora szkolenia metodą na linę INS(SL),
- 3) instruktora szkolenia metodą AFF INS(AFF),
- 4) instruktora szkolenia do uprawnienia TANDEM INS(TANDEM) lub
- 5) do wykonywania skoków z pasażerem TANDEM

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

- nie przechodząc badań lotniczo-lekarskich, o których mowa w art. 105 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, wykona okresowe badania lotniczo-lekarskie w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**W porozumieniu:**

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

**MINISTER SPRAW**

**WEWNĘTRZNYCH**

**MINISTER SPORTU I TURYSTYKI**

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowe rozporządzenie wprowadza zmianę do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 440). Podstawą do wydania rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013, poz. 1393). Rozporządzenie reguluje między innymi kwestie stosowania wobec członków personelu lotniczego niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze, w tym kwestię obowiązku bądź nie przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich przy używaniu niektórych rodzajów statków powietrznych przy wykonywaniu określonych rodzajów operacji lotniczych. Mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa wykonywania lotów niektórymi statkami powietrznymi oraz mając na względzie kompleksowe uregulowanie warunków i wymagań dotyczących używania tych statków zakres przedmiotowej regulacji obejmuje również przepisy dotyczące personelu lotniczego używającego statki powietrzne wyłączone spod reżimu ustawy – Prawo lotnicze, w tym spadochrony.

Wydanie rozporządzenia wynika z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania skoków spadochronowych oraz uwzględnienia postulatów środowiska spadochroniarskiego. Zamiarem projektodawcy jest poddanie skoczków spadochronowych badaniom lotniczo-lekarskim wyłącznie w przypadku wykonywania czynności instruktorskich, skoków w tandemie na podstawie posiadanego uprawnienia TANDEM oraz uczestnictwa we współzawodnictwie sportowym organizowanych przez polski związek sportowy.

Na uwagę zasługuje, że przyjęcie powyższego rozwiązania na etapie prac nad rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do

niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków nie było możliwe, albowiem prace legislacyjne nad tym aktem prowadzone były w okresie kiedy nie obowiązywało jeszcze rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego (Dz. U. poz. 372). Rozwiązania zawarte w rozporządzeniu w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego określają natomiast wymagania zdrowotne również dla skoczków spadochronowych. Tym samym więc spełnienie obowiązku poddania się badaniom lotniczo-lekarskim w przypadku wykonywania skoków z pasażerem czy współzawodnictwa sportowego byłoby uprzednio niemożliwe.

Obecnie, nowelizacja przedmiotowego rozporządzenia jest w pełni uzasadniona, bowiem od dnia 20 marca 2013 r. obowiązuje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego, dzięki czemu określone są wymagania zdrowotne dla skoczków spadochronowych, które będą weryfikowane w przypadku wykonywania przy użyciu spadochronów czynności instruktorskich, skoków z pasażerem czy współzawodnictwa sportowego.

## **II. Zakres regulacji**

Przedłożony projekt wprowadza nowe brzmienie dotychczasowego § 2 ust. 6. Nowelizacja doprecyzowuje, że wprowadzone dotychczas wyłączenie zastosowania art. 105 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze nie dotyczy wykonywanych na spadochronach czynności w ramach wykonywania uprawnień instruktora, skoków w tandemie oraz współzawodnictwa sportowego organizowanego przez polski związek sportowy.

Projektowana nowelizacja jest zgodna z dotychczasowym stanowiskiem środowiska spadochronowego wyrażanym przy pracach nad rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. 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.

Środowisko spadochronowe postulowało, aby wyłączyć wymóg jakichkolwiek badań lotniczo-lekarskich w oparciu o przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze w odniesieniu do specjalności skoczka spadochronowego na zasadach analogicznych, jak w art. 105 ust. 1a i 1b ustawy – Prawo lotnicze, tj. za wyjątkiem działalności gospodarczej i współzawodnictwa sportowego.

Analiza wymagań zdrowotnych dla skoczków spadochronowych w krajach UE i USA wskazuje, że Polska bardzo restrykcyjnie podchodziła do wymagań dla skoczków spadochronowych, gdyż nie tylko zaadoptowano wymagania tzw. klasy 3 ICAO, ale nawet je rozszerzono o dodatkowe badanie odcinka lędźwiowo-krzyżowego kręgosłupa. W większości krajów UE oraz w USA badania lekarskie dla skoczków spadochronowych i kandydatów na skoczków nie są wymagane. W USA badania lekarskie wymagane są jedynie dla instruktorów tandemowych (FAA Klasa 3). W tych krajach wymagane jest jedynie oświadczenie woli o braku przeciwwskazań do wykonywania skoków spadochronowych, albo inny dokument np. prawo jazdy. W niektórych tylko krajach UE wymagana jest opinia lekarza rodzinnego – jednorazowo, dla kandydatów na szkolenie spadochronowe (np. Niemcy). W Irlandii opinia lekarza rodzinnego wymagana jest jedynie od skoczków powyżej 50-ego roku życia. Powyższe wskazuje, iż zwolnienie skoczków spadochronowych spod obowiązku przechodzenia badań lotniczo-lekarskich jest działaniem zmierzającym ku osiągnięciu standardów obowiązujących wśród skoczków spadochronowych na świecie.

Zaproponowane przez środowisko spadochronowe stanowisko znajduje uzasadnienie i zasługuje na poparcie, z tym jednakże zastrzeżeniem, że pozostawienie wymogu badań lotniczo-lekarskich dla skoczków spadochronowych w przypadku prowadzonej przez nich działalności gospodarczej w szerokim rozumieniu tej działalności, może wywołać w środowisku spadochroniarskim całkowicie niezamierzone efekty. I tak np. dobrze zorganizowane ośrodki szkolenia spadochronowego prowadzą w ramach swojej działalności gospodarczej wypożyczalnie spadochronów. Zachowanie wymogu badań lotniczo-lekarskich w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej powodowałoby, że skoczek spadochronowy, który wypożyczałby spadochron w ramach prowadzonej działalności gospodarczej podlegałby obowiązkowi badań lotniczo-lekarskich, ale już pożyczając taki spadochron w ramach koleżeńskiej przysługi nie byłby objęty badaniami lotniczo-lekarskimi.

Dlatego też niezbędnym było wskazanie sytuacji, w których wymóg badań lotniczo-lekarskich jest naprawdę niezbędny.

Pozostawianie wymogu przechodzenia badań lotniczo-lekarskich wydaje się być kluczowe w przypadku skoczków spadochronowych ponoszących odpowiedzialność za drugą osobę, tj. instruktorów oraz skoczków wykonujących skoki w tandemie. Dlatego też w projektowanej regulacji wskazano, że wyłączenie zastosowania art. 105 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze nie ma zastosowania w przypadku wykonywania czynności instruktora oraz skoków w tandemie. Wymóg badań lotniczo-lekarskich pozostawiono również w przypadku współzawodnictwa sportowego organizowanego przez polski związek sportowy. Wyłączenie bowiem w tym przypadku zastosowania art. 105 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze i „zwolnienie” z badań lotniczo-lekarskich spowoduje, że wymagane będą wówczas badania sportowe, a więc *de facto* skoczkowie spadochronowi i tak będą podlegać badaniom.

Uczeń-skoczek jest przeszkolony zarówno teoretycznie, jak i praktycznie i jest on w stanie samodzielnie wykonać podstawowe czynności, aby bezpiecznie wylądować po otwarciu spadochronu przez automat, bez pomocy instruktora, co z kolei nie ma przełożenia na pasażera tandemu, który takiego szkolenia nie przechodzi, a pozbawiony pomocy tandem pilota nie jest w stanie dosięgnąć do uchwytów sterujących. Po ewentualnym zasłabnięciu tandem pilota w czasie skoku, nawet wtedy gdy spadochron tandemowy otwarty zostanie przez automat, pasażer tandemu nie ma możliwości bezpiecznego kontynuowania lotu i lądowania. Oczywistym zatem jest, że sprawność psychofizyczna ma ogromne znaczenie w przypadku skoczków spadochronowych posiadających uprawnienie do wykonywania skoków tandemowych, co jednak nie oznacza, że nie ma ona znaczenia w przypadku instruktorów skoczkowych, którzy występują w roli „nauczyciela”. Jakkolwiek można założyć, że uczeń-skoczek lepiej poradzi sobie w przypadku niedyspozycji instruktora niż pasażer tandemu, to nie jest to jednak wystarczający argument, aby instruktorzy byli zwolnieni spod obowiązku badań. W ich przypadku bowiem ogromne znaczenie w procesie szkolenia odgrywa sprawność psychiczna, a ponadto m. in. sprawny wzrok i słuch.

Dodatkowo należy mieć na uwadze, że zmiany w zakresie art. 105 ustawy – Prawo lotnicze przewiduje projekt ustawy o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów (tzw. „ustawy deregulacyjnej II transza”). Przedmiotowy projekt został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 czerwca 2013 r., a ustawa została uchwalona przez Sejm RP w dniu 9 maja 2014 r. Zgodnie z ww. ustawą deregulacyjną spod obowiązku badań lotniczo-

lekarskich mają zostać wyłączeni skoczkowie spadochronowi, za wyjątkiem skoczków wykonujących czynności lotnicze na podstawie posiadanego uprawnienia instruktorskiego, uprawnienia do lotów lub skoków z pasażerem oraz uczestniczących we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez polski związek sportowy. Powyższe oznacza, iż ustawodawca postanowił zmienić następujące trudności interpretacyjne (o czym powyżej) brzmienie art. 105 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, poprzez zmianę polegającą na zastąpieniu „osób wykonujących czynności lotnicze w ramach prowadzonej działalności lotniczej” innym zwrotem, bardziej skonkretyzowanym, tj. osobami wykonującymi czynności lotnicze na podstawie posiadanego uprawnienia instruktorskiego lub do skoków z pasażerem (TANDEM). Tym samym więc zasadnym wydaje się, aby regulacje nowelizowanego rozporządzenia były zbieżne z projektowaną ustawą, która ze względu na złożony proces legislacyjny wprowadzi projektowane zmiany w życie później niż projektowane rozporządzenie. Niecelowym i prawnie nieuzasadnionym byłoby obecnie pozostawienie obowiązku badań lotniczo–lekarskich tylko w stosunku do skoczków spadochronowych z uprawnieniem TANDEM oraz biorących udział we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez polski związek sportowy, aby następnie rozszerzyć krąg tych osób regulacjami ustawowymi.

Mając na uwadze fakt, że wejście w życie niniejszego rozporządzenia będzie oddziaływało nie tylko na osoby, które nie mając jeszcze uprawnień chcą wykonywać skoki spadochronowe jako instruktor, skacząc z pasażerami w tandemie oraz biorąc udział we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez polski związek sportowy, ale również na osoby, które na podstawie obecnie obowiązujących przepisów uzyskały odpowiednie wpisy w świadectwie kwalifikacji bez poddawania się badaniom lotniczo–lekarskim, projekt przewiduje okres przejściowy. W § 2 projektu określony został 12 miesięczny okres, w trakcie którego członkowie personelu lotniczego, którzy uzyskali świadectwo kwalifikacji wraz z uprawnieniami TANDEM lub instruktorskimi nie przechodząc jednocześnie badań lotniczo–lekarskich przy wydaniu ww. uprawnień, powinni odbyć badania okresowe w rzeczonym zakresie. Zgodnie bowiem z § 6 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 maja 2013 r. w sprawie badań lotniczo–lekarskich (Dz. U. poz. 637) badania okresowe służą zachowaniu ważności świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia członka personelu lotniczego. W ocenie projektodawcy 12 miesięcy jest okresem dającym członkom personelu lotniczego odpowiedni czas na przeprowadzenie badań lotniczo–lekarskich. Należy dodatkowo wziąć pod uwagę, iż okres 6

miesięczny ze względu na sezonowość specjalności lotniczej jaką są skoki spadochronowe mógłby okazać się okresem zbyt krótkim. Jednocześnie, zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 664), uprawnienia dodatkowe są ważne przez okres 3 lat, a następnie wymagają przedłużenia, jednak oczekiwanie 3 lat na przeprowadzenie badań może wydawać się zbyt długim okresem z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego.

W § 3 projektu określony został 14 dniowy termin wejścia w życie rozporządzenia, jako wystarczający dla adresatów do zapoznania się z projektowanymi zmianami.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na 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.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. NR 169, poz. 1414).

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:**

- 1) użytkownicy eksploatujący spadochrony;
- 2) organizatorzy skoków spadochronowych;
- 3) lekarze orzecznicy;
- 4) centra medycyny lotniczej.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia przyczyni się do tego, że około 1000 skoczków spadochronowych nie będzie już w ogóle musiało przechodzić okresowych badań lotniczo-lekarskich. Z uwagi na fakt, że orzeczenia lotniczo-lekarskie wydawane są co do zasady na okres 5 lat, a po upływie tego okresu należy przejść badania okresowe, należy szacować, że w skali roku około 200 osób nie będzie podlegać tym badaniom.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że nie jest możliwym określenie ogólne liczby, o jaką w ogóle zmniejszy się wykonywanie badań lotniczo-lekarskich wśród skoczków spadochronowych bowiem nie sposób jest przewidzieć ile nowych osób będzie chciało każdego roku uzyskać świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego.

### **2. Konsultacje społeczne:**

Niniejszy projekt został przekazany do konsultacji z następującymi podmiotami:

1. Aeroklub Gdański - Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Powstańców Warszawy 36, 83-000 Pruszcz Gdański
2. Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
3. Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
4. Aeroklub Częstochowski, ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 4, 42-200 Częstochowa;
5. Aeroklub Gliwicki, 44-100 Gliwice;
6. Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka-Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
7. Aeroklub Kielecki, ul. Jana Pawła II 9, 26-001 Masłów;
8. Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
9. Aeroklub Lubelski w Radawcu, Radawiec Duży – Lotnisko, 21-030 Motycz;
10. Aeroklub Łódzki, ul. Gen. St. Maczka 36, 94-328 Łódź;
11. Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś – Lotnisko; 46-070 Komprachcice;
12. Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
13. Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia, 00-906 Warszawa;

14. Aeroklub Rzeszowski, Jasionka – Lotnisko, 36-002 Rzeszów;
15. Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
16. Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
17. Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa;
18. Aeroklub Wrocławski, Lotnisko Szymanów, 51-180 Wrocław;
19. Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
20. Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Mokre 115, 22-400 Zamość;
21. Atmosfera Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Jaworowa 23, 05-830 Nadarzyn;
22. Centralna Szkoła Szybowcowa AP; ul. Szybowników 28; 64-100 Leszno;
23. Omega Szkoła Spadochronowa, Malawa 124, 36-007 Krasne;
24. Ośrodek Szkolenia Spadochronowego NORMAL Piotr Jafernik, ul. Cieszyńska 319, 43-300 Bielsko-Biała;
25. Parapaltech" Andrzej Palenik, ul. Kamieniec Górny 28, 34-470 Czarny Dunajec;
26. Para-Sol Ośrodek Szkolenia Spadochronowego, ul. Zielonogórska 35 a/5, 66-016 Czerwieńsk;
27. SKOCZEK Szkoła Spadochronowa, ul. Podtatrzańska 7, 34-400 Nowy Targ;
28. SKRZYDŁO - Wojskowy Klub Spadochronowy, ul. Wileńska 14 56-408 Oleśnica;
29. Skydive.PL Sp. z o.o., ul. Kraljevská 20/10, 65-945 Zielona Góra;
30. SkyDive-Club 3Miasto, ul. Słoneczna 1/4, 81-198 Mosty;
31. Szkoła Spadochronowa Marcin Laskowski, ul. Św. Ducha 88/I/31, 88-100 Inowrocław;
32. Związek Polskich Spadochroniarzy, ul. 11 Listopada 17/19 lok. 1, 03-446 Warszawa;

**W toku konsultacji społecznych uwagi zgłosili:** OMEGA Szkoła Spadochronowa, Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL” oraz Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze. Opis konsultacji społecznych znajduje się w załączonej tabeli.

### **3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet jednostek samorządu terytorialnego**

Wprowadzenie niniejszej regulacji nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

#### **4. Wpływ na rynek pracy**

Przepisy projektowanego rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

#### **5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców**

Przepisy projektowanego rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

#### **6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Regulacja pozostanie bez wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

**Zestawienie uwag do projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków**

Lp.	Wnoszący uwagę	Uwaga	Stanowisko projektodawcy	Uzasadnienie
1.	Szkoła Spadochronowa „OMEGA”	<p>1. Proponuje się następujące brzmienie nowelizowanego przepisu: „6. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 105 ust. 1 spadochrony, w tym spadochrony ratownicze za wyjątkiem spadochronów tandemowych. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 123 ust. 2 spadochrony, w tym spadochrony ratownicze.”</p> <p>Zastosowanie badań lotniczo-lekarskich do pilotów tandemowych odpowiedzialnych bezpośrednio a pasażerów znajduje swoje uzasadnienie i poparcie w środowisku spadochronowym.</p> <p>2. Kolejną propozycją jest zapis: wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 160 ust. 3 pkt 1 lit. b statki powietrzne wykonujące loty połączone z wyrzutem skoczków oraz loty połączone z holowaniem szybowców”.</p> <p>Art. 160 ust. 3 pkt 1 lit. b mówi o konieczności certyfikacji działalności prowadzonej przy użyciu statków powietrznych, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu. W związku z tym, że skoki i hole szybowcowe są operacjami połączonymi, mogą być traktowane jako operacje, dla których konieczna jest certyfikacja. Certyfikacja AWC dla skoków, w takiej formie jak obecna wymagana jest tylko w Polsce i w Czechach. W pozostałych krajach Unii nie wymaga się tego typu certyfikacji co powoduje, że polskie podmioty nie mają swobodnego dostępu do statków powietrznych przeznaczonych do skoków, a co za tym idzie nie są konkurencyjne. Najlepszy przykład to cykliczne imprezy sportowe Big Way Camp, które w tym momencie zostały zablokowane przez brak możliwości wynajęcia samolotów z krajów europejskich gdzie taka certyfikacja nie</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona w zakresie pkt 1. Obowiązek poddania skoczków spadochronowych badaniom lotniczo-lekarskim w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej wydaje się być jednak zbyt szeroki i niosący za sobą konsekwencje całkowicie nieadekwatne do celu jaki ma być osiągnięty przez pozostawienie obowiązku badań w stosunku do niektórych skoczków spadochronowych. Tymczasem pozostawienie takiego obowiązku w stosunku do skoczków spadochronowych wykonujących skoki w tandemie, a tym samym odpowiadających za inną osobę wydają się być uzasadnione z punktu widzenia bezpieczeństwa, a ponadto jest zgodne z postulatami środowiska spadochroniarskiego.</p> <p>Propozycje w zakresie pkt 2 uwag z konsultacji spotecznych nie zostały uwzględnione. Przedmiotowa nowelizacja obejmuje swoim zakresem jedynie wyłączenie spod obowiązku badań lotniczo-lekarskich i jest bezpośrednim następstwem wejścia w życie rozporządzenia MTBiGM w sprawie badań lotniczo-lekarskich.</p>

	<p>obowiązuje. Kolejną sprawą jest fakt, iż nadzór do certyfikacji AOC i AWC stosuje praktycznie te same wytyczne oparte na przepisach OPS, gdzie wyraźnie określone jest, aby nie stosować tych przepisów do operacji związanych ze skokami spadochronowymi. Stosowanie w procesie certyfikacyjnym AOC i AWC tych samych wymagań organizacyjnych, sprzętowych i personalnych, w znacznym stopniu podnosi koszty związane z organizacją skoków czy holi szybowcowych. Przykład krajów europejskich, w których nie stosuje się tego typu certyfikacji pokazuje, że nie ma ona wpływu na bezpieczeństwo wykonywanych operacji tego typu.</p>		
<p>2. Ośrodek Szkolenia Spadochronowego „PARA-SOL”</p>	<p>Proponowany zapis zmian praktycznie nakłada ponownie konieczność badań lekarskich ¾ spadochroniarzy w Polsce, gdyż zaproponowane zmiany co do wyłączenia art. 105 ust. 1 ustawy będą wymagały badań lekarskich od:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uczniów – skoczków (bo każde szkolenie jest działalnością gospodarczą nawet w stowarzyszeniach zarabiających na pokrycie kosztów działalności statutowej),</li> <li>2) instruktorów spadochronowych,</li> <li>3) pilotów tandemu</li> <li>4) wyrzucających,</li> <li>5) kierowników skoków-.,</li> <li>6) skoczków używających spadochronów z wypożyczalni (wypożyczanych za pieniądze),</li> <li>7) skoczków używających spadochronów złożonych do skoku za pieniądze,</li> <li>8) skoczków filmujących lub fotografujących a także soczków filmowanych lub fotografowanych za pieniądze (na potrzeby TV, filmu, prasy, reklamy itd.),</li> <li>9) układaczy spadochronów składających spadochrony odplatnie (nawet, jeśli nie są skoczkami i nigdy nie zamierzali skakać!),</li> <li>10) osób, które uczą się składać spadochrony i za to placą</li> </ol> <p>(bo korzystają podczas nauki ze spadochronów</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Wyłączenie z zastosowania art. 105 ust. 1 jedynie niewykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności gospodarczej, zgodnie z przesłanym do konsultacji społecznych projektem, faktycznie wiązałoby się z wieloma niezamierzonymi przez projektodawcę konsekwencjami, niekorzystnymi dla spadochroniarstwa. Dlatego też, w wyniku uwzględnienia uwag konsultanta społecznego, obowiązek badań lotniczo-lekarskich pozostawiono w przypadku spadochronów wykorzystywanych w skokach tandemowych oraz we współzawodnictwie sportowym. Skoki tandemowe, wykonywane w zdecydowanej większości z pasażerami niezwiązanymi bezpośrednio z lotnictwem, traktującymi skok jako rekreację, powinny być objęte szczególnym nadzorem i wymogami bezpieczeństwa. Jest to najważniejszy</p>

	<p>wykorzystywanych przez uczącego do działalności gospodarczej),  11) wszystkich skoczków bez wyjątku, jeżeli organizator skoków weźmie choćby złotówkę za fatywę zorganizowania skoków.</p> <p>Uważam, że zamiast zaproponowanych zmian w stosunku do spadochronów lepiej jest zastosować zmiany w stosunku do konkretnych użytkowników tych spadochronów.</p>		<p>przypadek, które powinien pozostać nadal objęty wymogiem posiadania badań lotniczo-lekarskich. Po zastąpieniu tandem pilota w czasie skoku, nawet kiedy spadochron tandemowy zostanie otworzony przez automat, pasażer nie ma możliwości bezpiecznego kontynuowania lotu i lądowania. Dlatego też sprawność psycho-fizyczna pilotów tandemu powinna być weryfikowana i potwierdzana orzeczeniem lotniczo-lekarskim.</p>
<p>3. Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze</p>	<p>Wielkopolskie Stowarzyszenie Lotnicze tak jak większość środowiska spadochronowego również postuluje wprowadzenie badań lekarskich w przypadku skoków, w których jedna osoba bierze pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo drugiej. Jednak zmiany w proponowanej postaci wydają się nie trafiać swoim zakresem do właściwych grup skoczków i do wykonywanych rodzajów skoków.</p> <p>Wyłączenie z zastosowania art. 105 ust 1 jedynie „spadochronów niewykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności gospodarczej” niesie za sobą wiele możliwości, domyślamy się niezamierzonych przez autora ale bardzo niekorzystnych dla rozwoju spadochroniarstwa interpretacji i zagrożeń. Oto kilka przykładów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dobrze zorganizowane ośrodki szkolenia spadochronowego prowadzą w ramach swojej działalności gospodarczej wypożyczalnie spadochronów. W myśl proponowanych zmian skoczek, który wypożyczyłby taki spadochron /wykorzystany w ramach działalności gospodarczej – wypożyczalni/ musiałby wcześniej zrobić badania. Pożyczając taki sam typ spadochronu od kolegi nie musiałby mieć badań.</li> <li>- tandem pilot skaczący z pasażerem w ramach działalności gospodarczej własnej lub podmiotu, który go wynajmie czy</li> </ul>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Vide uzasadnienie w pkt 2.</p>

zatrudni musiałby mieć badania natomiast ten sam tandem pilot wykonujący skok na tym samym spadochronie w stowarzyszeniu w ramach jego działalności statutowej już nie musiałby mieć badań.

Przykłady te pokazują, różne możliwe interpretacje proponowanej zmiany rozporządzenia, które z pewnością nie były intencją ich autora. Uwzględniając jednocześnie najnowszą propozycję rozporządzenia o świadectwach kwalifikacji gdzie tandem pilot nie musi być instruktorem w żaden sposób nie dałoby się później objąć tego przypadku wymogiem posiadania przez tandem pilota badań. Przykłady te pokazują, różne możliwe interpretacje proponowanej zmiany rozporządzenia, które z pewnością nie były intencją ich autora. Uwzględniając jednocześnie najnowszą propozycję rozporządzenia o świadectwach kwalifikacji gdzie tandem pilot nie musi być instruktorem w żaden sposób nie dałoby się później objąć tego przypadku wymogiem posiadania przez tandem pilota badań.

Podkreślamy ten przypadek jako najważniejszy, który należałoby objąć obowiązkiem posiadania badań przez skoczka. Skoki z pasażerami nie związanymi bezpośrednio z lotnictwem, traktującymi skok jako rekreację, rozrywkę powinny być objęte szczególnym nadzorem prawa i wymogami bezpieczeństwa. Stąd też wyciągamy wniosek że jest to najważniejszy przypadek i w zasadzie jedyny, który należałoby objąć wymogiem posiadania badań przez skoczka /tandem pilota/. Innym przypadkiem skoków, który poddaliśmy analizie są skoki instruktora wraz z uczniem-skoczkiem. Wzoruując się jednak na przykładach krajów, gdzie spadochroniarstwo jest na bardzo wysokim poziomie takim jak Stany Zjednoczone dochodzimy do wniosku, że ten przypadek nie musi być objęty obowiązkiem posiadania badań przez instruktora.

Uczeń przystępując do szkolenia lotniczego jest w pełni świadomy ryzyka wykonywania skoków i zagrożeń z nim

	<p>związanych. Przechodzi wielogodzinne szkolenie teoretyczne oraz praktyczne na ziemi. Wykonuje pierwsze skoki w asyście dwóch instruktorów, jest zawsze z mocy prawa zabezpieczony automatem, który nawet w razie utraty przytomności jednego czy nawet obu instruktorów i nie wykonaniu przez ucznia-skoczka żadnej czynności otworzy mu samoczynnie spadochron zapasowy.</p> <p>Dlaczego jednak postulujemy konieczność wykonywania badań dla tandem pilota ale już dla instruktora szkolącego ucznia nie zgłaszamy takiej konieczności skoro na obu spadochronach zarówno tandemowym jak i spadochronie szkolnym muszą być zamontowane automaty? Różnica obu tych przypadków jest w tym, że uczeń jest po przeszkoleniu zarówno teoretycznym jak i praktycznym na uprząży a pasażer tandemu nie. Uczeń-skoczek jest w stanie samodzielnie wykonać podstawowe czynności aby bezpiecznie wylądować po otwarciu spadochronu przez automat a pasażer tandemowi pozbawiony pomocy tandem pilota nie jest w stanie nawet dosięgnąć do uchwytów sterujących. Po zasłabnięciu tandem pilota w czasie skoku, nawet kiedy spadochron tandemowy otworzony zostanie przez automat pasażer nie ma możliwości bezpiecznego kontynuowania lotu i lądowania. Stąd też po głębokiej analizie zagadnienia, którą rozpoczęliśmy zaraz po 10 kwietnia 2013r po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia wnoskujemy o prostą i czytelną zmianę uwzględniającą jedynie spadochrony dwuosobowe.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------