



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-2.0530.6.2024
Warszawa, 25 października 2024

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, w związku z petycją z dnia 9 sierpnia 2024 r. w sprawie złagodzenia przepisów w zakresie wymagań medycznych dla pilotów Minister Infrastruktury zawiadamia, co następuje.

Do Ministra Infrastruktury została skierowana petycja z dnia 9 sierpnia 2024 r., w której wnoszący petycję zwrócili się o „zliberalizowanie obowiązujących przepisów prawa w zakresie wymagań medycznych dla pilotów posiadających świadectwa kwalifikacji w celu dostosowania tychże przepisów do realnych ryzyk związanych z operowaniem urządzeniami latającymi”.

Po przeanalizowaniu kwestii wskazanej w petycji Minister Infrastruktury zauważył, co następuje.

1. Aktualnie obowiązujący stan prawny

Przepis art. 105 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, stanowi, że sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego i członka oraz kandydata na członka personelu pokładowego sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.

Stosownie do art. 105 ust. 1a ustawy – Prawo lotnicze, badaniom lotniczo-lekarskim nie podlegają członkowie personelu lotniczego oraz kandydaci na członków personelu lotniczego specjalności: pilot lotni, pilot paralotni, pilot motolotni, skoczek spadochronowy, mechanik poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz mechanik lotniczy obsługi technicznej. Sprawność fizyczną i psychiczną członka personelu lotniczego ww. specjalności, zgodnie z art. 105 ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, stwierdza się na podstawie złożonego przez tę osobę pisemnego oświadczenia, że stan zdrowia tej osoby pozwala na bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych lub ważnego prawa jazdy dowolnej kategorii. Powyższe przepisy nie dotyczą osób posiadających ww. specjalności, 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.

Przepis art. 106 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze wskazuje, iż badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o zdolności lub niezdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych centra medycyny lotniczej i lekarze orzecznicy medycyny lotniczej.

Zgodnie zaś z art. 95 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, świadectwa kwalifikacji wydawane są dla następujących specjalności personelu lotniczego:

- 1) pilot lotni (art. 95 ust. 2 pkt 1);
- 2) pilot paralotni (art. 95 ust. 2 pkt 2);
- 3) pilot motolotni (art. 95 ust. 2 pkt 3);
- 4) pilot statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (art. 95 ust. 2 pkt 4);
- 5) operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (art. 95 ust. 2 pkt 5a);
- 6) skoczek spadochronowy (art. 95 ust. 2 pkt 6);
- 7) mechanik poświadczenia obsługi spadochronu, lotni, paralotni, motolotni, statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg lub bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe (art. 95 ust. 2 pkt 7);
- 8) informator służby informacji powietrznej (art. 95 ust. 2 pkt 8);
- 9) informator lotniskowej służby informacji powietrznej (art. 95 ust. 2 pkt 9).

W myśl § 1 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 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 (Dz. U. poz. 521, z późn. zm.), wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego dla specjalności wymienionych w art. 95 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz w stosunku do których został wprowadzony wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji na podstawie art. 94 ust. 8 tej ustawy, zwane dalej „wymaganiami zdrowotnymi na świadectwo kwalifikacji”, uważa się za spełnione w przypadku niewystępowania u tych osób schorzeń lub ułomności ograniczających bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych:

- 1) ujawnionych w wywiadzie lub rozpoznanych klinicznie chorób psychicznych, wrodzonych lub nabytych, oraz nieprawidłowości układu nerwowego, w tym następstw urazów;
- 2) wrodzonych lub nabytych nieprawidłowości układu sercowo-naczyniowego;
- 3) wrodzonych lub nabytych zaburzeń układu oddechowego;
- 4) funkcjonalnych lub organicznych zaburzeń przewodzenia pokarmowego;
- 5) chorób krwi;
- 6) funkcjonalnych lub organicznych chorób układu moczowego i jego przydatków;
- 7) chorób przenoszonych drogą płciową;
- 8) funkcjonalnych lub organicznych zaburzeń ginekologiczno-położniczych;
- 9) chorób kości, stawów, ścięgien i mięśni, wrodzonych lub nabytych;

- 10) nieprawidłowości wysokości ciała, długości kończyn górnych i dolnych oraz osłabienia siły mięśni, uniemożliwiających bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych;
- 11) zaburzeń narządu wzroku i jego przydatków, powstałych wskutek chorób wrodzonych lub nabytych oraz w następstwie zabiegów chirurgicznych lub urazów oczu;
- 12) zaburzeń w prawidłowym postrzeganiu i rozpoznawaniu barw;
- 13) zaburzeń funkcji uszu, jamy nosowej, zatok obocznych nosa, gardła, jamy ustnej, zębów i krtani, powstałych wskutek chorób wrodzonych lub nabytych oraz w następstwie zabiegów chirurgicznych lub urazów;
- 14) chorób skórnych;
- 15) pierwotnej lub wtórnej choroby nowotworowej;
- 16) chorób zakaźnych;
- 17) zaburzeń metabolicznych i schorzeń układu wydzielania wewnętrznego.

Stosownie do § 1 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 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 wymagania zdrowotne na świadectwo kwalifikacji dla specjalności, o których mowa w art. 95 ust. 2 pkt 1–4 i 5a–7 ustawy – Prawo lotnicze, oraz dla specjalności, co do których został wprowadzony wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji na podstawie art. 94 ust. 8 ustawy – Prawo lotnicze, uważa się za spełnione w przypadku, gdy osoba ubiegająca się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadająca świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego spełnia wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej dla klasy 1 lub 2 lub dla orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), określone w Podczęści B Sekcja 2 i 3 załącznika IV (Część-MED) 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), potwierdzone orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego.

Podkreślenia przy tym należy, że rozwiązanie w zakresie uznawania na potrzeby wykazania spełnienia wymagań zdrowotnych na świadectwa kwalifikacji dla specjalności, o których mowa w art. 95 ust. 2 pkt 1–4 i 5a–7 ustawy – Prawo lotnicze, orzeczeń lekarskich wydawanych na potrzeby licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), zostało wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 lipca 2024 r. zmieniającym rozporządzenie 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 (Dz. U. poz. 1163), które weszło w życie z dniem 17 sierpnia 2024 r.

Zgodnie z Sekcją 3 Szczególne wymagania w zakresie orzeczeń lekarskich na potrzeby LAPL w Podczęści B w załączniku 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008:

„MED.B.095 Badanie lekarskie i ocena lekarska wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczeń lekarskich na potrzeby LAPL

- a) Wnioskodawcę ubiegającego się o wydanie orzeczenia lekarskiego na potrzeby LAPL poddaje się ocenie w oparciu o najlepszą praktykę w zakresie medycyny lotniczej.*
- b) Szczególną uwagę zwraca się na pełną historię medyczną wnioskodawcy.*
- c) Pierwsza ocena, wszystkie kolejne ponowne oceny po osiągnięciu przez posiadacza licencji wieku 50 lat, a także wszelkie oceny przeprowadzane w przypadku, kiedy lekarz orzecznik nie ma dostępu do pełnej historii medycznej wnioskodawcy, muszą obejmować przynajmniej wszystkie następujące elementy:
 - 1) badanie kliniczne;*
 - 2) pomiar ciśnienia tętniczego krwi;*
 - 3) badanie moczu;*
 - 4) badanie wzroku;*
 - 5) badanie słuchu.**
- d) Po przeprowadzeniu pierwszej oceny kolejne ponowne oceny do osiągnięcia przez posiadacza licencji wieku 50 lat muszą obejmować przynajmniej obie poniższe pozycje:
 - 1) ocenę historii medycznej posiadacza LAPL;*
 - 2) elementy określone w lit. c), uznane za niezbędne przez centrum medycyny lotniczej, lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub lekarza medycyny ogólnej zgodnie z najlepszą praktyką w zakresie medycyny lotniczej.”.**

2. Rozwiązania przyjęte w innych państwach europejskich

Zgodnie z przekazanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego informacjami pozyskanymi od nadzorów lotniczych z innych państw Unii Europejskiej, w chwili obecnej dla pilotów ultralekkich statków powietrznych są wymagane następujące zaświadczenia:

- 1) Niemcy - Medical Certificate LAPL EASA, wydawane przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej (AME);
- 2) Portugalia - Medical Certificate klasa 2 EASA, wydawane przez AME;
- 3) Chorwacja - Medical Certificate klasa LAPL EASA, wydawane przez AME;
- 4) Finlandia - Medical Certificate klasa LAPL EASA, wydawane przez AME (od 2010 r. Finlandia zrezygnowała z lekarza sportowego na rzecz certyfikowanego lekarza orzecznika medycyny lotniczej);
- 5) Łotwa - Medical Certificate klasa LAPL EASA, wydawane przez AME;
- 6) Grecja - Medical Certificate klasa LAPL EASA, wydawane przez AME;
- 7) Szwecja - Medical Certificate klasa LAPL EASA, wydawane przez AME.

3. Specyfika polskiego systemu badań lotniczo-lekarskich w przedmiotowym zakresie

Wymagania medyczne aktualnie obowiązujące w prawie polskim (krajowym) są normami generalnymi (ogólnymi) i nie zawierają wysokiego stopnia uszczegółowienia. Umożliwia to indywidualne podejście lekarza orzecznika medycyny lotniczej do kandydata na członka personelu lotniczego albo członka personelu lotniczego i jego ewentualnych problemów zdrowotnych. Opierając się na wiedzy medycznej i doświadczeniu z zakresu medycyny lotniczej lekarz orzecznik medycyny lotniczej jest w stanie ocenić, czy i w jakim stopniu

dany stan chorobowy pilota może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa wykonywanych czynności lotniczych.

Ponadto, istniejący w Polsce publiczny system informacji medycznej, w przeciwieństwie do systemu funkcjonującego np. w Wielkiej Brytanii, nie zapewnia lekarzom dostępności do wszelkich zgromadzonych informacji i danych medycznych dotyczących poszczególnych osób, które umożliwiałyby weryfikację deklaracji medycznych składanych przez pilotów. W takiej sytuacji uzyskanie aktualnej wiedzy na temat stanu zdrowia kandydata na członka personelu lotniczego albo członka personelu lotniczego możliwe jest w trakcie badania lotniczo-lekarskiego wykonywanego przez lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

4. Stanowisko Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego

Z analizy przeprowadzonych badań (raport analizy opracowanej przez HAWK Team dla EASA z 2010 roku dotyczącej mikrolotów (ultralekkich SP) w 8 krajach EASA) wynika, iż początkowa zdatność do lotów (Initial Airworthiness) rzadko jest czynnikiem wypadków śmiertelnych. W ocenie Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego świadczy to o wyeliminowaniu na etapie przygotowania do lotu większości (lub nawet wszystkich) przypadków związanych ze stanem zdrowia pilotów, mogących stanowić zagrożenie w locie poprzez przeprowadzenie badań przez kwalifikowany personel (certyfikowanych lekarzy orzeczników medycyny lotniczej) zakończonych wydaniem orzeczenia lotniczo-lekarskiego. Stanowi to ważny argument do przeprowadzania ocen lotniczo-lekarskich jako formy zabezpieczającej przed wystąpieniem zagrożeń w locie.

Po konsultacjach ze środowiskiem lekarzy orzeczników oraz z Konsultantem krajowym w dziedzinie medycyny lotniczej Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego w Polsce zajął stanowisko, iż obecny system badań lotniczo-lekarskich jest niezbędny do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do pilotów statków powietrznych, w tym użytkowników samolotów ultralekkich.

Zdaniem Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego uproszczenie istniejącego systemu wymagałoby zdefiniowania kryteriów zdrowotnych przez właściwe jednostki naukowo-badawcze oraz zmian obowiązującego prawa.

5. Konkluzje

Regularna ocena i aktualizacja przepisów prawa z uwzględnieniem doświadczeń innych państw członkowskich UE jest prowadzona na bieżąco, a wyniki tej oceny są implementowane do przepisów krajowych, czego przykładem jest ostatnia nowelizacja *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 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.*

Ewentualna zmiana obowiązujących aktualnie kryteriów oceny sprawności psychicznej i fizycznej pilotów ultralekkich statków powietrznych oraz sposobu potwierdzania ich zdolności do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych musi być poprzedzona

pogłębioną analizą, w szczególności w celu ustalenia minimalnych wymagań zdrowotnych, jakie powinni spełniać tacy piloci, aby skorzystać z uproszczonego systemu.

Określenie stosownych wymagań w tym zakresie jest niezbędne w celu zapewnienia, że stan zdrowia pilota pozwala na bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych, a także w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa, zarówno pilota, jak i osób trzecich, ze względu na niedyspozycję pilota. Opracowanie tego rodzaju analiz wymaga udziału referencyjnych, niezależnych ośrodków naukowo-badawczych. Dopiero wyniki tych analiz mogą stanowić podstawę do wypracowania w omawianym obszarze nowych rozwiązań, których wprowadzenie do stosowania będzie jednak wymagało zmian obowiązujących przepisów, a w szczególności przepisów ustawy – Prawo lotnicze.

Minister Infrastruktury, dostrzegając potrzebę przeglądu istniejących w omawianym obszarze rozwiązań, wskazuje na konieczność przeprowadzenia w zakresie poruszonego w petycji zagadnienia dalszych analiz, od których wyniku uzależnione będzie podjęcie kolejnych działań, zmierzających do zmiany obowiązującej regulacji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa