



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

MARSZAŁKA SENATU

Wzrost:
Data: 19.12.2017

6767 podpis

Warszawa, dnia 19 grudnia 2017 r.

DL.IV.054.5.2017.MS.1

ml 199 207/17

SEKRETARIAT
Biura Prezesa Senatu RP
Wzrost:
Data: 20.12.17
nr: 6526 podpis: m

Szanowny Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na pismo nr BPS/043-49-1345/17 z dnia 14 listopada br. przekazujące tekst oświadczenia złożonego przez senatora Krystiana Probiezja podczas 49. Posiedzenia Senatu RP w dniu 10 listopada 2017 r. w sprawie propozycji zmian przepisów w zakresie świadectw kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego (świadectwo kwalifikacji UAVO), uprzejmie przekazuję następujące stanowisko.

Przepisy dotyczące uprawnień lotniczych, ich zakresu i terminów ważności w przypadku bezzałogowych statków powietrznych powstawały w 2013 r. na bazie przepisów dotyczących świadectw kwalifikacji ultralekkich statków powietrznych (BSP), modeli latających i statków powietrznych o starcie pieszym, zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 664). Istniała konieczność dostosowania się do istniejących już przepisów, w tym do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze. W obliczu konieczności uregulowania nowych rodzajów uprawnień do pilotowania statków powietrznych jakimi w 2013 r. były BSP, powstały pierwsze regulacje w tym obszarze.

Kolejnym krokiem zmiany przepisów dotyczących uprawnień operatorów BSP stała się nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie świadectw kwalifikacji poprzez wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 19 września 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. poz. 1630). Nowelizacja ta uporządkowała i uprościła w stosunku do poprzednich wymagań proces uzyskiwania uprawnień lotniczych operatorów BSP i pozwoliła na czytelniejsze rozróżnianie tych uprawnień mimo tego, że na rynku pojawiły się nowsze i bardziej skomplikowane urządzenia montowane na BSP. Terminy ważności uprawnień lotniczych wskazane w przedmiotowym rozporządzeniu ustalono na podstawie konsultacji ze środowiskiem lotniczym, ze szczególnym zwróceniem uwagi na fakt, że BSP to nadal nowy rodzaj lotnictwa dostępny dla każdego. Tworząc pierwsze przepisy dla BSP korzystano z mocno ograniczonych informacji o rynku bezzałogowym, incydentach i wypadkach z udziałem BSP, nie znano kondycji i poziomu umiejętności operatorów BSP, którzy jako amatorzy nie podlegali nadzorowi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W perspektywie najbliższego półrocza planowane jest rozpoczęcie prac nad kolejną zmianą rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie świadectw kwalifikacji, uwzględniającą zebrane doświadczenia i wiedzę z ostatnich kilku lat oraz postęp technologiczny w budowie i sposobie obsługi BSP. W ramach tej zmiany rozważone zostanie zrównanie terminów ważności uprawnień podstawowych i dodatkowych. Każdy głos w sprawie aktualizacji przepisów w tym zakresie jest brany pod uwagę. Najważniejsze jest by zachować akceptowalny poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, czemu m. in. służą egzaminy na przedłużenie ważności uprawnień (potwierdzają, że operator wykonuje poprawnie i bezpiecznie operacje w ramach posiadanych uprawnień).

Odnosząc się do **postulatów związanych z badaniami lotniczo-lekarskimi** należy mieć na uwadze, że uzależnienie okresu ważności tych badań od wieku ich posiadacza i zaleceń określonych w orzeczeniu lekarskim jest ugruntowanym historycznie i sprawdzonym systemem nadzoru nad sprawnością psychofizyczną członków personelu lotniczego. Warto dyskutować nad zakresem i rodzajem badań, jednak w kwestii okresu ważności badań, o którym ostatecznie decyduje orzeczenie lekarskie, przyjęte podejście wydaje się właściwe i do tej pory nie odnotowano w Ministerstwie ani w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego opinii świadczących o konieczności zmiany ww. podejścia.

Odnosząc się do kwestii **cen badań lotniczo-lekarskich oraz konieczności zwiększenia liczby lekarzy orzeczników wykonujących tego typu badania**, należy zwrócić uwagę, że ostatni organizowany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego nabór na kurs przygotowawczy dla lekarzy orzeczników pokazał, iż nie ma zainteresowania środowiska lekarskiego poszerzaniem swoich uprawnień o zakres lotniczy. Wydaje się, że jest to ściśle związane z wysokością stawek obowiązujących za przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich. Stawki nie są atrakcyjne dla lekarzy. Natomiast zgodnie z informacjami przekazanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, ilość poszczególnych lekarzy w województwach wydaje się proporcjonalna do ilości personelu lotniczego w danym województwie.

W zakresie wysokości stawek za badania lotniczo-lekarskie należy dodać, że w projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC32) przewiduje się m.in. nowelizację art. 112 (*vide* art.1 pkt 67 tego projektu), określającego upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia w sprawie badań lotniczo-lekarskich. **W tej zmianie rezygnuje się z wytycznej do uregulowania w akcie wykonawczym maksymalnych stawek opłat za badania lotniczo-lekarskie. Tym samym maksymalne stawki opłat za badania nie będą regulowane przepisami prawa i podyktuje je wolny rynek.**

z wyłączeniem zasad

z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Marek Chudkiewicz
Podsekretarz Stanu

