



AVIZUL NR. 07/2010

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 13 decembrie 2010

privind un regulament XXX/2010 al Comisiei de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea medicală a piloților și aptitudinea medicală a echipajului de cabină

I. Aspecte generale

1. Scopul prezentului aviz este de a sprijini Comisia să stabilească norme de punere în aplicare privind certificarea medicală a piloților și aptitudinea medicală a echipajului de cabină. Domeniul de aplicare a sarcinilor de reglementare asociate a fost prevăzut în Termenii de referință FCL.001 și în OPS.001 și a fost descris în detaliu în notele explicative NPA 2008-17 litera (a) și NPA 2009-02 litera (a).
2. Obiectivul normelor propuse este de a crea cerințe medicale diferite pentru certificatele medicale ale piloților care să fie proporționale cu privilegiile licenței în cauză, precum și norme de evaluare a aptitudinii medicale a echipajului de cabină de a-și exercita în condiții de siguranță atribuțiile legate de siguranță.
3. Normele propuse au fost elaborate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (Agenția) în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 (regulamentul de bază). În plus, în cazul certificării medicale a piloților, normele s-au bazat pe standardele și practicile recomandate ale OACI, pe cerințele aeronautice comune adoptate (JAR-FCL 3) și pe cerințele naționale elaborate în statele membre pentru dispozițiile medicale care nu au fost incluse în JAR-FCL 3. Normele propuse cuprind dispoziții care decurg din NPA-uri până la JAR-FCL 3, care erau într-un stadiu avansat de adoptare în sistemul JAA, însă nu au urmat întregul proces de reglementare din cauza închiderii JAA.

În cazul aptitudinii medicale a echipajului de cabină, recomandarea OACI relevantă¹ și diversele practici sau cerințe naționale au fost, de asemenea, analizate, în plus față de cerința esențială aplicabilă din anexa IV la regulamentul de bază, EU-OPS² și secțiunea 2 din JAR-OPS 1³.

II. Consultare

4. Notificarea propunerii de modificare (Notice of Proposed Amendment, NPA) NPA 2008-17 "Implementing Rules for Pilot Licensing" („Norme de punere în aplicare privind acordarea licențelor pentru piloți”) a fost publicată pe site-ul internet al Agenției la 5 iunie 2008 pentru consultarea tuturor părților interesate în conformitate cu articolul 52 din regulamentul de bază și articolul 5 alineatul (3) și articolul 6 din procedura de reglementare. NPA 2008-17 litera (c) cuprindea proiecte de propuneri pentru IR și NPA și GM asociate pentru certificarea medicală a piloților (partea MED).
5. NPA 2009-02 "Implementing Rules for Air Operations of Community Operator" („Norme de punere în aplicare privind operațiunile aeriene ale operatorului comunitar”) a fost publicat pe site-ul internet al Agenției la 30 ianuarie 2009, iar NPA 2009-02 litera (e) cuprindea proiectele de propuneri pentru aptitudinea medicală a echipajului de cabină.
6. Agenția a modificat dispozițiile medicale pentru piloți și echipajul de cabină, luând în considerare observațiile primite și, la 23 iunie 2010, a publicat Documentul de răspuns la observații (Comment-Response Document, CRD) la NPA 2008-17 litera (c) și NPA 2009-02 litera (e). Normele propuse privind aptitudinea medicală a echipajului de cabină au fost incluse drept capitol separat în respectivul CRD.

¹ Documentul 7192-AN/857 OACI, partea E-1 Manualul de instruire în materie de siguranță a însoțitorilor de bord (Cabin Attendants' Safety Training Manual), a doua ediție, 1996 – punctul 1.2.23 privind calificările minime.

² EU-OPS – Anexa III la Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 8/2008 al Comisiei din 11 decembrie 2007 și Regulamentul (CE) nr. 859/2008 al Comisiei din 20 august 2008.

³ [TGL 44](#).

7. CRD la NPA 2008-17 litera (c) și NPA 2009-02 litera (e) a fost deschis reacției părților interesate timp de două luni, astfel cum s-a stabilit în procedura de reglementare. Până la data încheierii, 23 august 2010, Agenția a primit un număr considerabil de reacții la certificarea medicală a piloților de la peste 200 de comentatori individuali, inclusiv autorități aeronautice naționale, organizații profesionale, operatori individuali, organizații non-profit de aviație generală, societăți private și persoane fizice. Reacții referitoare la aptitudinea medicală a echipajului de cabină au fost formulate de 18 comentatori, inclusiv autorități aeronautice naționale, operatori și organizații ale echipajelor de cabină.

Toate reacțiile primite la CRD la NPA 2008-17 litera (c) și NPA 2009-02 litera (e) au fost analizate pentru redactarea versiunii finale a avizului referitor la „Normele de punere în aplicare privind certificarea medicală a piloților și aptitudinea medicală a echipajului de cabină” (partea MED).

III. Conținutul avizului Agenției

8. Prezentul aviz cuprinde propunerile Agenției pentru normele de punere în aplicare privind:
- certificarea medicală a piloților la care se face referire la articolul 4 alineatul (2) din regulamentul de bază;
 - certificarea medicală a piloților care dețin licențe de zbor pentru aeronave ușoare (LPAU), menționată la articolul 7 din regulamentul de bază;
 - certificarea examinatorilor de medicină aeronautică (EMA);
 - medicii generalişti (MG) pot îndeplini funcția de EMA pentru piloții care solicită sau dețin o licență LPAU;
 - aptitudinea medicală a echipajului de cabină la care se face referire la articolul 4 alineatul (2) din regulamentul de bază, precum și pentru medicii generalişti în medicina muncii (MGMM) care pot fi implicați în evaluarea medicală a acestora.

Structura avizului

9. Structura avizului a fost ușor adaptată din două motive. Primul motiv a constat în operarea unei distincții clare între normele tehnice și normele pentru autoritățile competente, iar cel de-al doilea, în facilitarea posibilelor modificări viitoare ale normelor de punere în aplicare. Acesta din urmă poate fi necesar pentru introducerea cerinței medicale pentru controlorii de trafic aerian. Principalele modificări structurale și ordinea capitolelor și a secțiunilor sunt prezentate în continuare, în anexa 1 fiind inclus un tabel comparativ al CRD la NPA 2008-17 litera (c) și NPA 2009-02 litera (e) și prezentul aviz.

Capitolul A Cerințe generale

- Secțiunea 1, „Aspecte generale”, cuprinde toate normele aplicabile piloților și membrilor echipajului de cabină. Normele de punere în aplicare privind controlorii de trafic aerian pot fi introduse în viitor.
- Secțiunea 2, „Cerințe privind certificatele medicale”, se aplică doar piloților. Cerințele privind controlorii de trafic aerian pot fi introduse într-o a doua etapă.
- Secțiunea 3, „Suspendarea și revocarea”, a fost ștearsă. Alineatul privind suspendarea exercitării privilegiilor a fost adăugat la MED.A.020 privind diminuarea aptitudinii medicale, iar alineatul privind suspendarea și revocarea certificatelor medicale a fost șters din partea MED și va fi adăugat în partea AR.

Capitolul B Cerințe privind certificatele medicale pentru piloți

- Alineatul privind limitarea certificatelor medicale a fost transferat de la capitolul A la prezentul capitol, întrucât acesta se va aplica doar piloților.

Capitolul C Rezervat certificatelor medicale pentru controlorii de trafic aerian

Capitolul D Cerințe privind aptitudinea medicală a echipajului de cabină**Capitolul E Examinatorii de medicină aeronautică, medicii generaliști, medicii generaliști în medicina muncii**

- Acest capitol cuprinde normele de punere în aplicare pentru toți medicii specialiști implicați în evaluarea aptitudinii medicale.
10. Toate reacțiile primite au fost evaluate și, în consecință, o porțiune de text a fost modificată. Principalele aspecte de analizat au fost cele referitoare la certificatul medical pentru licențele LPAU și aptitudinea medicală a membrilor echipajului de cabină.

Reacții referitoare la certificatele medicale pentru licențele LPAU

11. Cerințele medicale privind titularii de licență LPAU au reprezentat punctul cel mai discutat din NPA 2008-17 litera (c) și, din nou, din CRD. Aproximativ 50% dintre reacții au fost formulate la punctul B.090 din CRD (B.095 din prezentul aviz) care tratează cerințele medicale impuse piloților care solicită un certificat medical pentru licența LPAU, și la cerințele privind medicii generaliști care îndeplinesc funcția de EMA. Aceste reacții au fost extrem de diverse și formulate de piloți individuali (114 reacții, dintre care 113 din partea piloților de planoare din Regatul Unit), asociații de piloți (17 reacții, 9 din Regatul Unit, 3 din Germania, 2 din Suedia și câte una din Cehia, Danemarca și Irlanda), EMA (2 din Germania), asociații de EMA (o asociație europeană, una din Austria, una din Germania), autorități aeronautice naționale (8), Ministerul Transporturilor din două state membre.
12. Piloții britanici și asociațiile acestora solicită insistent să nu se aducă nicio modificare regulamentelor lor naționale actuale pentru piloții de planoare și posesorii de licențe naționale de pilot privat (LNPP). Informațiile furnizate pe site-ul internet al CAA din Regatul Unit pentru medicii generaliști (MG) sunt următoarele: „Primul aspect care trebuie subliniat este faptul că dumneavoastră, în calitate de medic generalist, nu vi se solicită să evaluați „aptitudinea de a zbura a solicitantului”. Contrasemnătura dumneavoastră confirmă doar faptul că nu există nimic în antecedentele medicale ale solicitantului care să îl împiedice să îndeplinească standardele de pilotaj DVLA grupa 1 sau grupa 2. ...”.
13. Cu toate acestea, articolul 7 din regulamentul de bază prevede că, în cazul unei licențe de pilot de agrement (LPAU), un medic generalist (MG) poate îndeplini funcția de EMA dacă legislația națională permite acest lucru. Aceasta poate conduce la concluzia că MG, la fel ca EMA, evaluează aptitudinea de a zbura a pilotului.
14. Un medic generalist din Regatul Unit deține antecedentele medicale ale pacienților înregistrați. Potrivit informațiilor de pe site-ul internet al CAA din Regatul Unit, un pilot britanic de planoare sau titularul unui LNPP trebuie să consulte medicul generalist (MG) la care este înscris pentru contrasemnătura menționată la alineatul (12). Prin urmare, este posibil ca piloții să nu consulte niciun medic generalist. Dacă un solicitant nu este înscris la un medic generalist, acesta trebuie să solicite un certificat medical unui EMA.
15. Sistemele medicale din statele membre sunt extrem de diferite, astfel încât sunt state membre în care o persoană poate consulta orice MG fără a fi înscrisă la acesta, și chiar un MG diferit, oricând consideră a fi necesar. Există posibilitatea ca acești MG să nu dispună de informații suficiente cu privire la antecedentele medicale ale pacientului/pilotului.
16. Statele membre au reacționat împotriva certificatelor medicale care sunt sub standardele OACI, iar examinatorii EMA au afirmat că standardele de pilotaj nu sunt suficiente pentru evaluarea aptitudinii de zbor întrucât influența celei de-a treia dimensiuni lipsește, iar impactul stresului specific pilotajului nu este luat în considerare.
17. În ceea ce privește cerințele privind MG, piloții au susținut că aceștia nu au nevoie de cunoștințe în domeniul medicinei aeronautice și nici să dețină sau să fi deținut o licență de pilot. Principala preocupare a acestora constă în faptul că prețul semnăturii medicului generalist va exploda, ori că medicul generalist nici măcar nu va semna certificatul. EMA au reacționat, susținând că doar o persoană care are cunoștințe temeinice în domeniu

poate evalua aptitudinea de zbor. Majoritatea statelor membre care au formulat reacții au susținut că un MG nu trebuie să emită certificate medicale.

18. Având în vedere toate reacțiile primite, avizul a suferit următoarele modificări:
- Cerințele privind cunoștințele de medicină aeronautică ale medicului generalist sau cerința de a deține sau de a fi deținut o licență de pilot au fost șterse. A fost adăugată o cerință de punere în aplicare a unor norme naționale suplimentare.
 - Fondul cerințelor medicale nu s-a modificat, însă sunt mai flexibile datorită reformulării și rămân mult inferioare standardelor OACI. Mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) vor fi reîntocmite pentru a ține seama de nivelul diferit de cunoștințe privind antecedentele medicale ale unui pilot deținute de un MG la care pilotul este înscris, așa cum este cazul în Regatul Unit, și de faptul că un EMA ar putea consulta un pilot o singură dată.
 - Perioadele de valabilitate ale certificatelor medicale LPAU au fost aliniate la standardele OACI.

Reacții referitoare la aptitudinea medicală a echipajului de cabină

19. Reacțiile primite indică faptul că majoritatea preocupărilor au avut două motive:
- diversitatea considerabilă a practicilor existente în statele membre, inclusiv existența sau nu a unei certificări medicale naționale pentru membrii echipajului de cabină și
 - diferitele interpretări ale intenției legiuitorului, astfel cum sunt prevăzute în regulamentul de bază cu privire la calificările și aptitudinea medicală ale membrilor echipajului de cabină.
20. Reacțiile formulate de cei 18 comentatori au fost de trei tipuri. Două state membre, o organizație aviatică și doi operatori individuali s-au opus oricărei modificări dincolo de EU-OPS. Alte două state membre au convenit asupra unei armonizări (treptate) dincolo de EU-OPS și au propus modificări în consecință. Ceilalți comentatori, inclusiv trei state membre și organizații ale echipajelor de cabină, au sprijinit în principiu propunerile CRD, deși cei din urmă au considerat că normele ar trebui să fie mai stricte.

Concret, principalele probleme ridicate au reflectat principalele diferențe între practicile naționale, după cum urmează:

- dacă examinările de medicină aeronautică ar trebui să includă, sau nu, un examen clinic;
 - perioadele de valabilitate a evaluărilor de medicină aeronautică;
 - valoarea adăugată, sau nu, a unui sistem de certificare medicală;
 - necesitatea unor cerințe pentru certificatele medicale clasa a 2-a;
 - necesitatea unui „document” medical care să ateste rezultatul evaluărilor de medicină aeronautică.
21. Propunerile publicate în NPA 2009-02 litera (e) și CRD asociat au fost elaborate inițial pe baza unei analize coordonate a regulamentului de bază efectuată în colaborare cu Comisia Europeană în mai 2008 și pe identificarea afecțiunilor medicale care ar împiedica un membru al echipajului de cabină să își exercite în mod corespunzător atribuțiile în materie de siguranță. Agenția a urmărit ca propunerile finale să reflecte rezultatul procesului de consultare, cu un echilibru atent, ținând seama de justificarea furnizată și de opiniile extrem de diferite ale părților interesate, inclusiv statele membre, asociații de companii aeriene, asociații ale echipajului de cabină și medici generaliști. Mai precis, pe de o parte, noua flexibilitate propusă în CRD pentru evaluările urmând a fi efectuate în cadrul sistemului național de sănătate la locul de muncă, astfel cum este cazul, în prezent, în mai multe state membre, a părut să răspundă la multe dintre preocupările prezentate NPA și ar putea fi, în consecință, confirmată. Pe de altă parte, evaluările de

medicină aeronautică ar include un examen clinic, astfel cum este în prezent cazul în marea majoritate a statelor membre, fie prin intermediul unui EMA, fie în cadrul sistemului național de sănătate la locul de muncă.

22. În cursul procesului de examinare a reacțiilor la CRD, Agenția a fost informată de Comisia Europeană că normele de punere în aplicare ar trebui reanalizate cu atenție și revizuite, ținând seama în special de faptul că nivelul de armonizare care trebuie atins pentru aptitudinea medicală a membrilor echipajului de cabină nu a fost specificat în regulamentul de bază.
23. Propunerile menționate în prezentul aviz și detaliate în continuare la alineatele (36)-(40) de mai jos sunt rezultatul acestei revizui, care are drept obiectiv principal o tranziție mai lină, susținută de unele dintre reacțiile formulate la CRD și menționate la alineatul (20) de mai sus.
24. Capitolul D, care include cerințele privind aptitudinea medicală a echipajului de cabină, cuprinde, din motive de claritate, o nouă secțiune 3 cu cerințe suplimentare care se aplică doar titularilor de atestate de membru al echipajului de cabină în operațiunile comerciale de transport aerian.

Reacții suplimentare și impactul acestora asupra avizului

Capitolul A Cerințe generale

25. MED.A.001: A fost adăugată o nouă literă (d) pentru a defini „autoritatea competentă” pentru medicul generalist în medicina muncii care poate fi implicat în evaluarea medicală a membrilor echipajului de cabină.
26. MED.A.10: A fost adăugată o nouă definiție pentru termenul „evaluare”, iar documentul a fost revizuit pentru a se asigura consecvența utilizării termenului. Prin urmare, au fost aduse unele modificări care sunt considerate editoriale, deoarece au fost introduse pentru a asigura consecvența textului.
27. MED.A.020: A fost adăugată o nouă literă (d) privind suspendarea exercitării atribuțiilor de membru al echipajului de cabină (fosta MED.E.010).
28. MED.A.025 litera (b) alineatul (4): Două reacții din partea statelor membre au indicat faptul că CMA, EMA și MG trebuie să păstreze evidența examinărilor, testelor, investigațiilor și evaluărilor de medicină aeronautică, însă că aceste date nu trebuie trimise periodic autorității de acordare a licențelor. Principalul motiv al acestei observații formulate la NPA și a reacției la CRD l-a reprezentat legislația națională privind protecția datelor.

Textul nu a fost modificat din următoarele motive:

- Anexa 1 OACI punctul 1.2.4.6⁴ solicită ca EMA să trimită rezultatele examinării autorității de acordare a licențelor.
- Anexa 1 OACI⁵ punctul 6.3.1.3 (clasa 1, piloți comerciali) și 6.4.1.3 (clasa 2, piloți privați) prevede, de asemenea, ca autoritatea de acordare a licențelor să fie mulțumită de rezultatul examinării și evaluării de medicină aeronautică. Prin

⁴ Anexa 1 OACI punctul 1.2.4.6 După finalizarea examinării medicale a solicitantului în conformitate cu capitolul 6, examinatorul medical trebuie să coordoneze rezultatele acestuia și să prezinte autorității de acordare a licențelor un raport semnat, ori un document echivalent, în conformitate cu cerințele acestuia care să detalieze rezultatele examinării și să evalueze concluziile privitoare la aptitudinea medicală.

⁵ Anexa 1 OACI punctul 6.3.1.3 În cazul în care autoritatea de acordare a licențelor este mulțumită de îndeplinirea cerințelor prevăzute în prezenta secțiune și a dispozițiilor generale de la punctele 6.1 și 6.2, pilotului i se eliberează evaluarea medicală de clasa 1. (normă echivalentă pentru clasa a 2-a la punctul 6.4.1.3).

urmare, autoritatea de acordare a licențelor are nevoie de rezultatele corespunzătoare ale examinării.

- Este în general recunoscut faptul că antecedentele medicale complete ale unui pilot sunt extrem de importante pentru evaluarea aptitudinii de zbor. Piloții pot să meargă la orice CMA sau EMA din Europa, iar certificatul medical va fi acceptat în toate statele membre. Este posibil ca EMA să nu fie în posesia antecedentelor medicale complete ale unui solicitant sau, din motive lingvistice, să nu poată înțelege elementele doveditoare pe care un pilot le poate prezenta pentru clarificare. În acest caz, EMA se poate adresa autorității de acordare a licenței pilotului pentru a obține informații privind antecedentele medicale ale acestuia. De asemenea, autoritatea este în măsură să evalueze rezultatul unei evaluări medicale în cazul în care deține rezultatele tuturor evaluărilor de medicină aeronautică la care a fost supus pilotul.
- Autoritatea de acordare a licențelor trebuie să asigure protecția datelor astfel încât legislația privind protecția datelor să fie respectată.

Cerința a fost transferată de la JAR-FCL 3.29.

MED.A.040: Un certificat medical LPAU poate fi emis de un MG, posibilitate reflectată în normele de punere în aplicare, care prevăd condiția „dacă legislația națională a autorității de acordare a licențelor permite acest lucru”. Mai multe reacții la CRD au propus formularea simplificată „dacă legislația națională permite acest lucru”. Textul nu a fost modificat, întrucât, în acest caz, un pilot din țara A, în care medicii generaliști nu pot elibera certificate medicale, ar putea obține emiterea unui certificat în țara B, unde medicii generaliști pot elibera astfel de certificate. Textul din CRD și din aviz clarifică faptul că se aplică, de asemenea, legislația țării în care piloții dețin licența.

30. MED.A.045: Perioadele de valabilitate ale unui certificat medical LPAU au fost aliniate la dispozițiile SARP din anexa 1 a OACI. Această modificare a fost discutată cu toate grupurile de părți interesate și, în final, adoptată. Perioadele de valabilitate mai scurte sunt echilibrate prin faptul că permit EMA și MG să nu efectueze examinări de medicină aeronautică sau teste în urma obținerii certificatului medical inițial până la vârsta de 50 de ani, ținând cont în mod corespunzător de antecedentele medicale.

Capitolul B Cerințe privind certificatele medicale pentru piloți

31. MED.B.001 litera (a) Alineatul privind limitările aptitudinii medicale a fost transferat din capitolul A în capitolul B, astfel cum se menționează la alineatul (9). Două reacții din partea statelor membre au indicat faptul că decizia privind aptitudinea medicală în cazurile în care pilotul nu îndeplinește toate cerințele trebuie să fie luată de CMA sau de EMA și nu de, sau în consultare cu, autoritatea de acordare a licențelor.

Textul avizului nu a fost modificat în raport cu CRD din următoarele motive:

- Anexa 1 a OACI punctul 6.1.3⁶, în care EMA este obligat să identifice și să prezinte autorității de acordare a licențelor orice caz individual în care un solicitant nu îndeplinește toate cerințele.
- Reglementările actuale ale JAR-FCL 3 prevăd ca secțiunea medicală aeronautică (SMA) a autorității să evalueze cazurile în care nu poate fi demonstrată aptitudinea de a zbura conform normelor și să hotărască dacă poate fi efectuată sau nu o evaluare a aptitudinii, cu sau fără limitări. Amendamentul 7 din JAR-FCL 3.125 prevede posibilitatea de a delega această sarcină a SMA unui centru medical

⁶ Anexa 1 OACI punctul 6.1.3 Examinatorul medical trebuie să raporteze autorității de acordare a licențelor orice caz individual în care, în opinia examinatorului, neîndeplinirea de către solicitant a oricărei cerințe, indiferent dacă este o cerință numerică sau de alt gen, este de așa natură încât exercitarea privilegiilor licenței solicitate sau deținute nu pune în pericol siguranța zborului.

aeronautic (CMA) sau unui EMA. Totuși, această decizie este în continuare luată în urma consultării SMA, iar autoritatea trebuie informată cu privire la detaliile cazului.

- Marea majoritate a statelor membre utilizează un sistem reflectat în normele de punere în aplicare prevăzute în partea MED.
32. MED.B.001 litera (d) În urma reacțiilor primite, o nouă limitare operațională a fost adăugată la prezentul paragraf, pentru a atinge cel mai înalt nivel de flexibilitate pentru evaluările aptitudinii pentru certificatele medicale LPAU și clasa a 2-a. În cazurile în care respectivii piloți nu pot îndeplini cerințele aplicabile, dar încă pot zbura, aceștia pot fi limitați doar la zborurile fără pasageri (limitare operațională privind pasagerii - LOP).
 33. Toate celelalte limitări (medicale) sunt specificate în mijloacele acceptabile de conformitate, pentru a garanta un anumit grad de flexibilitate.
 34. Părțile interesate au propus, de asemenea, modificarea cerințelor tehnice medicale din capitolul B. Principalele aspecte tratate au fost diabetul insulino-dependent, hipermetropia la solicitantii de certificate medicale de clasa 1, testarea vederii cromatice și evaluarea piloților cu astm. Aceste observații și reacții nu au fost acceptate, întrucât aceste amendamente ar determina modificări considerabile ale JAR-FCL 3, care este baza prezentului aviz, și, în cazul diabetului, ar fi în conflict cu anexa 1 a OACI. Toate propunerile care nu au fost incluse în prezentul aviz vor fi reanalizate în cadrul sarcinii de reglementare MED.001 și vor face obiectul consultării prevăzute în procesul de reglementare.
 35. MED.B.095 Cerințele medicale LPAU erau deja mult inferioare standardelor OACI din CRD. Acestea au fost ușor reformulate, însă rămân, practic, nemodificate.

Capitolul D Cerințe privind aptitudinea medicală a echipajului de cabină

36. MED.D.001 Aspectele generale includ doar modificările editoriale din motive de claritate.
37. MED.D.005 Evaluări de medicină aeronautică. Prezenta normă include trei modificări. Prima modificare, care se aplică întregului subcapitol, rezultă din adăugarea unei definiții pentru termenul „evaluare” în MED.A.010. În prezent, se propune limitarea referinței la o „evaluare de medicină aeronautică”, în sensul că, astfel cum este detaliată în secțiunea 2, examinarea de medicină aeronautică poate include sau nu un examen clinic. S-au modificat, de asemenea, intervalele pentru efectuarea evaluărilor de medicină aeronautică. În locul a trei perioade de valabilitate diferite în funcție de vârstă, în prezent se propune o perioadă de valabilitate maximă, în timp ce perioadele și intervalele mai scurte sunt încă posibile, dacă este cazul. Ultima modificare de menționat este determinată, de asemenea, de modificările aduse structurii părții MED. Calificările necesare pentru ca medicul generalist în medicina muncii să poată efectua evaluări de medicină aeronautică ale membrilor echipajului de cabină au fost transferate în cadrul MED.E.040 în capitolul E specific care tratează toți medicii ce evaluează aptitudinea medicală.
38. MED.D.025 Conținutul evaluărilor de medicină aeronautică, această normă a fost, de asemenea, modificată considerabil în urma introducerii definiției termenului „evaluare”. Litera (a) punctul (1) a fost modificată din rațiuni de claritate, ceea ce a dus la ștergerea literei (a) punctul (3). Litera (b) a fost modificată pentru a garanta flexibilitatea necesară în conformitate cu practicile actuale cu privire la efectuarea unui examen clinic în cazul unei reevaluări.
39. MED.D.030 Raportul medical al echipajului de cabină. Astfel cum se recomandă în multe observații la NPA, cerința privind un „document medical” a fost propusă în cadrul fostului MED.E.015 literele (a) și (b) din CRD. Aceasta a fost transferată, pentru claritate, la această nouă secțiune. De asemenea, termenul „atestare” a fost înlocuit cu termenul „raport”, la sugestia unei reacții la CRD. Elementele care trebuie specificate cu privire la acest raport medical al echipajului de cabină au fost clarificate și sunt diferențiate de cele care intră sub incidența cerinței privind secretul medical.

40. MED.D.035 Limitări. Această dispoziție a fost adăugată la CRD ca măsură compensatorie la flexibilitatea prevăzută în CRD, astfel cum s-a solicitat în observațiile la NPA, pentru anumite afecțiuni care sunt, în general, considerate drept posibil incompatibile cu atribuțiile și responsabilitățile membrilor echipajului de cabină. Aceasta nu a fost modificată, ci doar transferată la secțiunea 3 din motive de claritate.

Capitolul E Examinatorii de medicină aeronautică, medicii generaliști, medicii generaliști în medicina muncii

41. MED.E.035 Au fost șterse cerințele pentru medicii generaliști de a avea cunoștințe de medicină aeronautică sau de a deține sau de a fi deținut o licență de pilot. Cu toate acestea, a fost adăugată o normă privind aplicarea unor norme naționale suplimentare, pentru a permite unui medic generalist să evalueze aptitudinea medicală a piloților.
42. MED.E.040 Cerințele privind MGMM, existente inițial în MED.E.005 litera (c) punctul (2), au fost reformulate din motive de claritate.

P. GOUDOU

Director executiv

Anexa 1 - Tabelul de conversie a CRD la aviz

Aviz / Titlu	Aviz	CRD	CRD / Titlu
Capitolul A Cerințe generale			
Secțiunea 1 – Aspecte generale			
Autoritatea competentă	MED.A.001	MED.A.001	Autoritatea competentă
Domeniul de aplicare	MED.A.005	MED.A.005	Domeniul de aplicare
Definiții	MED.A.010	MED.A.010	Definiții
Secretul medical	MED.A.015	MED.A.015	Secretul medical
Diminuarea aptitudinii medicale	MED.A.020	MED.A.025 MED.A.060 MED.E.010	Suspendarea exercitării atribuțiilor Suspendarea exercitării privilegiilor Suspendarea exercitării atribuțiilor
Obligațiile CMA, EMA, MG și MGMM	MED.A.025	MED.A.050	Obligațiile CMA, EMA și MG
Secțiunea 2 Cerințe privind certificarea medicală			
Certificate medicale	MED.A.030	MED.A.020	Certificarea medicală
Solicitarea unui certificat medical	MED.A.035	MED.A.035	Solicitarea unui certificat medical
Emiterea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale	MED.A.040	MED.A.030 MED.A.040 MED.A.050	Competențe pentru emiterea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale Cerințe pentru emiterea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale Obligațiile CMA, EMA și MG
Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale	MED.A.045	MED.A.055	Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale
Trimitere	MED.A.050	MED.A.050	(c)
Secțiunea 3 - Suspendare și revocare			
./.	MED.A.020	MED.A.060	Suspendarea exercitării privilegiilor

Aviz / Titlu	Aviz	CRD	CRD / Titlu
./.	MED.A.055	MED.A.065	Suspendarea și revocarea certificatelor medicale
Capitolul B Cerințe privind certificatele medicale pentru piloți			
Secțiunea 1 – Aspecte generale			
Limitări ale certificatelor medicale	MED.B.001	MED.A.045	Limitări ale certificatelor medicale
	renumerotare ulterioară		
<i>Capitolul C - Rezervat</i>			
Capitolul D Cerințe privind aptitudinea medicală a echipajului de cabină			
Secțiunea 1 - Cerințe generale			
Aspecte generale	MED.D.001	MED.E.001	Cerințe generale
Evaluări de medicină aeronautică	MED.D.005	MED.E.005	Examinări și evaluări de medicină aeronautică
Secțiunea 2 Cerințe privind evaluarea de medicină aeronautică a echipajului de cabină			
Aspecte generale	MED.D.020	MED.E.020	Cerințe generale
Conținutul evaluărilor de medicină aeronautică	MED.D.025	MED.E.025	Conținutul examinărilor și evaluărilor de medicină aeronautică
Secțiunea 3 - Cerințe suplimentare pentru solicitanții sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină			
Raportul medical al echipajului de cabină	MED.D.030	MED.E.015 literele (a) și (b)	Cerințe suplimentare pentru solicitanții și titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină în operațiunile de transport aerian comercial (atestat medical)
Limitări	MED.D.035	MED.E.015 litera (c)	Cerințe suplimentare pentru solicitanții și titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină în operațiunile de transport aerian comercial (limitări)

Aviz / Titlu	Aviz	CRD	CRD / Titlu
Capitolul E Examinatorii de medicină aeronautică, medicii generaliști, medicii generaliști în medicina muncii			
Secțiunea 1 - Examinatorii de medicină aeronautică			
Privilegii	MED.E.001	MED.C.001	Privilegii
	renumerotare ulterioară		
Secțiunea 2 - Medicii generaliști			
Cerințe pentru medicii generaliști	MED.E.035	MED.D.001	Cerințe pentru medicii generaliști
Secțiunea 3 - Medicii generaliști în medicina muncii			
Cerințe pentru medicii generaliști în medicina muncii	MED.E.040	MED.E.005	(c) Examinări și evaluări de medicină aeronautică