

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I
GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 r.

w sprawie czasu pełnienia czynności lotniczych członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego

Na podstawie art. 103c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych,
- 2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych,
- 3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych,
- 4) ograniczenia czasu lotu,
- 5) formy pełnienia gotowości oraz warunki ich wliczania do czasu pracy
– w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) bazie macierzystej – rozumie się przez to bazę operacyjną wskazaną członkowi załogi przez operatora jako baza, z której członek załogi rozpoczyna i w której kończy pracę, oraz w której operator zazwyczaj nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi;

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) bazie operacyjnej – rozumie się przez to lotnisko lub lądowisko, na którym mogą bazować lub dyżurować załogi i śmigłowce operatorów lotniczych;
- 3) członku załogi – rozumie się przez to osobę, o której mowa w art. 113 ust 1 ustawy – Prawo lotnicze;
- 4) członku załogi HEMS – rozumie się przez to członka personelu specjalistycznego, którego wyznaczono do wykonywania podczas lotu HEMS czynności polegających na zajmowaniu się wszelkimi osobami przewożonymi na pokładzie śmigłowca, które potrzebują pomocy medycznej, oraz na pomaganiu pilotowi podczas wykonywania zadania;
- 5) gotowości w warunkach domowych – rozumie się przez to czas, w trakcie którego członek załogi przebywający w miejscu nie wskazanym przez operatora (zazwyczaj w domu) pozostaje w gotowości do odbioru przydziału lotu, przemieszczania się w celu zajęcia stanowiska lub podjęcia innych obowiązków bez przerywania okresu wypoczynku;
- 6) gotowości w bazie operacyjnej albo innym miejscu wskazanym przez operatora – rozumie się przez to czas, w trakcie którego członek załogi pozostaje w gotowości do odbioru przydziału lotu i rozpoczęcia operacji lotniczej;
- 7) HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) – rozumie się przez to śmigłowcową służbę ratownictwa medycznego;
- 8) locie HEMS – rozumie się przez to lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HEMS w celu udzielenia pomocy medycznej w nagłej potrzebie, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport:
 - a) personelu medycznego,
 - b) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów ludzkich, leków), lub
 - c) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;
- 9) obowiązkach operacyjnych – rozumie się przez to obowiązki wykonywane przez członka załogi na pokładzie śmigłowca w trakcie lotu lub serii lotów;
- 10) odcinku – rozumie się przez to pojedynczy lot obejmujący start i lądowanie, podczas którego członek załogi wykonuje czynności lotnicze;
- 11) operatorze – rozumie się przez to osobę fizyczną lub osobę prawną użytkującą lub oferującą użytkowanie co najmniej jednego śmigłowca;
- 12) okresie pełnienia czynności lotniczych (FDP – Flight Duty Period) – rozumie się przez to okres czasu, w trakcie którego członek załogi pełni czynności lotnicze; okres ten rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi zgłoszenia się do lotu

lub serii lotów, a kończy wraz z zakończeniem ostatniego lotu, w czasie którego pełni on obowiązki członka załogi;

- 13) okresie wypoczynku – rozumie się przez to nieprzerwany i określony okres czasu, w trakcie którego członek załogi jest wolny od wszystkich obowiązków;
- 14) pracy – rozumie się przez to każde zadanie, czynność, obowiązek, jaki członek załogi musi wykonać w związku z działalnością operatora;
- 15) przerwie – rozumie się przez to okres wolny od pracy, liczony jako czas pracy, krótszy od minimalnego okresu wypoczynku.

Rozdział 2

Okres pełnienia czynności lotniczych przez członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowców

§ 3.1. Czas zgłoszenia się do lotu lub serii lotów członka załogi lotniczej, potrzebny na wypełnienie obowiązków służbowych przed lotem lub serią lotów jest nie krótszy niż 30 minut.

2. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) przez członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca wynosi 10 godzin w przypadku załogi jednoosobowej i 12 godzin w przypadku załogi dwuosobowej.

3. Począwszy od trzeciego odcinka lotu okresy, o których mowa w ust. 2, ulegają skróceniu o 30 minut dla każdego odcinka, przy czym maksymalne całkowite skrócenie wynosi 2 godziny.

4. W przypadku przemieszczania się członka załogi, czas przemieszczania się przed podjęciem obowiązków operacyjnych wlicza się do okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP), gdy je bezpośrednio poprzedza, lecz nie liczy się go jako odcinek.

5. Ograniczenia okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) i czasu lotu określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. 1. Rozpoczęcie lub zakończenie okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) w godzinach 02:00 – 05:59 czasu lokalnego jest możliwe nie więcej niż 3 razy w ciągu kolejnych dni i nie więcej niż 4 razy w ciągu kolejnych 7 dni.

2. Każde kolejne rozpoczęcie bloku kolejnych obowiązków pełnionych w godzinach, o których mowa w ust. 1, może nastąpić po upływie 34 godzin od zakończenia okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP). We wskazanych 34 godzinach może nastąpić rozpoczęcie okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP), z zastrzeżeniem, że okres ten nie rozpoczyna się lub nie kończy w godzinach, o których mowa w ust. 1.

3. Jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) został zaplanowany co najmniej dwukrotnie, a maksymalnie trzykrotnie z rzędu w godzinach, o których mowa w ust. 1, okres wypoczynku obejmuje dzień poprzedzający blok kolejnych obowiązków pełnionych w godzinach, o których mowa w ust. 1.

§ 5. 1. Jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczyna się w godzinach 02:00 – 05:59 czasu lokalnego, maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP), o którym mowa w § 3 ust. 2, ulega skróceniu o czas faktycznego pełnienia czynności lotniczych w tych godzinach, przy maksymalnym całkowitym skróceniu o dwie godziny.

2. Jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) kończy się lub w całości zawiera się w godzinach 02:00 – 05:59 czasu lokalnego, maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP), o którym mowa w § 3 ust. 2, ulega skróceniu o 1/2 czasu zawierającego się w tych godzinach.

§ 6. 1. W przypadku gdy członek załogi lotniczej odbywa lot na symulatorze, a następnie pełni czynności lotnicze (FDP) jako członek załogi w przewozie lotniczym, czas lotu na symulatorze wlicza się do okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) od chwili zgłoszenia się do odbycia tego lotu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, oraz gdy lot na symulatorze jest poprzedzony pełnieniem czynności lotniczych w przewozie lotniczym, maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) wynosi 10 godzin.

§ 7. W przypadku gdy członek załogi pełni czynności lotnicze w załodze jednoosobowej, a następnie czynności lotnicze jako dowódca albo drugi pilot w załodze dwuosobowej, albo odwrotnie, maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) wynosi 10 godzin.

§ 8. 1. Jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) jest przedzielony planowaną i uwzględnioną w rozkładzie lotów przerwą, to okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) określony w załączniku do rozporządzenia ulega przedłużeniu w następujący sposób:

- 1) przerwa wynosząca 3 - 6 godzin 59 minut – przedłużenie o 1/2 czasu przerwy;
- 2) przerwa wynosząca 7 - 9 godzin 59 minut – przedłużenie o 2/3 czasu przerwy albo 1 1/2 czasu przerwy, jeżeli przerwa nastąpiła między godziną 20:00 a 8:00 czasu lokalnego.

2. Do czasu przerwy, o której mowa w ust. 1, nie wlicza się czasu po locie lub serii lotów, potrzebnego na wypełnienie obowiązków służbowych przez członka załogi.

3. Przedłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP), o którym mowa w ust. 1, przed przerwą i po przerwie, nie może przekraczać 8 godzin, a przedłużony w ten sposób okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) nie może być dłuższy niż 18 godzin.

4. W czasie jednego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) może nastąpić tylko jedna przerwa.

§ 9. W przypadku szczególnych okoliczności, które doprowadziłyby do znacznego zmęczenia, dowódca statku powietrznego, po zasięgnięciu opinii pozostałych członków załogi, skraca, ze względu na bezpieczeństwo, okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) lub zwiększa okres wypoczynku i informuje o tym operatora.

§ 10. Czas przerwy członka załogi wchodzącego w skład personelu lotniczego ze średnią liczbą 6 lub więcej lądowań w ciągu godziny, wynosi co najmniej 30 minut na każde 3 godziny pełnienia czynności lotniczych.

§ 11. Do okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) nie wlicza się czasu potrzebnego członkowi załogi na wypełnienie obowiązków służbowych po locie lub serii lotów, krótszego niż 15 minut.

§ 12. 1. Minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczynającego się w bazie macierzystej, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) lub 12 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

2. Minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczynającego się poza bazą macierzystą, odpowiada co

najmniej długości poprzedniego okresu pełnienia czynności lotniczych lub 10 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy. W przypadku minimalnego okresu wypoczynku poza bazą macierzystą, operator zapewnia członkowi załogi możliwość 8 godzin snu w warunkach hotelowych, uwzględniając potrzeby wynikające z dojazdu do miejsca wypoczynku oraz inne potrzeby fizjologiczne.

3. Jeżeli planowany czas dojazdu z miejsca wykonywania obowiązków służbowych do miejsca zakwaterowania wyznaczonego przez operatora poza bazą macierzystą przekracza 2 godziny w obu kierunkach, to okres wypoczynku ulega zwiększeniu o nadwyżkę czasu dojazdu ponad planowane 2 godziny czasu dojazdu.

§ 13. 1. Gotowość może być pełniona w:

- 1) warunkach domowych – członek załogi powinien być zdolny i gotowy do podjęcia czynności lotniczych w czasie określonym przez operatora, ale nie krótszym niż 60 min;
- 2) bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora – członek załogi powinien być zdolny i gotowy do podjęcia czynności lotniczych niezwłocznie.

2. Gotowość pełniona w warunkach domowych jest wliczana do czasu pracy w wymiarze $\frac{1}{4}$ czasu pełnienia gotowości.

3. Gotowość pełniona w bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora jest wliczana do czasu pracy w całości.

4. Podczas pełnienia gotowości w bazie operacyjnej albo lub innym miejscu wyznaczonym przez operatora, operator zapewnia członkowi załogi spokojne i niedostępne dla osób postronnych miejsce do wykonywania gotowości.

5. Termin rozpoczęcia i zakończenia gotowości zostaje określony przez operatora w harmonogramie pracy członka załogi oraz ogłoszony zgodnie z przyjętym przez operatora terminem publikowania tych harmonogramów.

6. W przypadkach uzasadnionych potrzebami operacyjnymi operator może określić termin rozpoczęcia i zakończenia gotowości niezależnie od terminów określonych w harmonogramie pracy.

7. Maksymalny okres pełnienia gotowości wynosi w:

- 1) warunkach domowych – 8 godzin;
- 2) bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora – 12 godzin.

8. Wymagany okres pełnienia gotowości nie może naruszać prawa członka załogi do wypoczynku.

§ 14. 1. Jeżeli w okresie pełnienia gotowości w bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora następuje podjęcie czynności lotniczych, do okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) wlicza się 1/2 okresu odbytej gotowości, lecz nie liczy się jako odcinek.

2. Jeżeli w okresie pełnienia gotowości w warunkach domowych następuje podjęcie czynności lotniczych, do okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) wlicza się 1/4 okresu odbytej gotowości, lecz nie liczy się jako odcinek.

Rozdział 3

Okres pełnienia czynności lotniczych w HEMS

§ 15. Czas pracy członka załogi HEMS nie może przekroczyć 8 godzin czasu lotu w ciągu kolejnych 24 godzin.

§ 16. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) członka załogi HEMS wynosi 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, liczonych od momentu rozpoczęcia czynności.

§ 17. Przekroczenie okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) i czasu lotu w ciągu kolejnych 24 godzin może nastąpić za zgodą dowódcy statku powietrznego w przypadku:

- 1) udziału w akcji ratowniczej – o 2 godziny;
- 2) lotu z chorym lub rannym pacjentem do punktu opieki medycznej lub w celu dostarczenia krwi, lub organów ludzkich do przeszczepów – o 2 godziny.

§ 18. W razie zaistnienia sytuacji stanu wyższej konieczności związanego z katastrofą naturalną lub awarią techniczną noszącą znamiona klęski żywiołowej lub stanem bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia znacznej liczby osób, do uznania dowódcy statku powietrznego należy decyzja o wykonaniu operacji lotniczej z przekroczeniem maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP), o którym mowa w § 17.

§ 19. Minimalny okres wypoczynku członka załogi HEMS przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczynający się w bazie macierzystej, jak i poza bazą macierzystą wynosi 8 godzin 30 minut, z zastrzeżeniem ograniczeń, o których mowa w § 17.

§ 20. Minimalny okres wypoczynku po okresie pełnienia czynności lotniczych (FDP) odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) lub 8 godzinom i 30 minutom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

§ 21. 1. Okres pełnienia gotowości w bazie operacyjnej albo w innym miejscu wyznaczonym przez operatora obejmuje maksymalnie pięć kolejnych dób dla załogi jednoosobowej, natomiast dla załogi wieloosobowej wynosi 10 kolejnych dób, w przeciągu których są wypełniane obowiązki HEMS.

2. Okres pełnienia gotowości w bazie operacyjnej albo w innym miejscu wyznaczonym przez operatora, w którym jest zawarty okres wypoczynku krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, może obejmować maksymalnie 3 kolejne doby.

§ 22.1. Okres pełnienia gotowości w bazie operacyjnej albo w innym miejscu wyznaczonym przez operatora nie może przekraczać 15 godzin i 30 minut na dobę.

2. Okres gotowości pełnionej w warunkach domowych nie może przekraczać 8 godzin.

§ 23. W przypadku szczególnych okoliczności zaistniałych podczas pełnienia gotowości powodujących przedwczesne, zagrażające bezpieczeństwu zmęczenie pilota, nie może on podjąć czynności lotniczych.

§ 24. Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2 z wyjątkiem § 10.

Rozdział 4

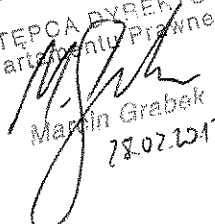
Przepisy końcowe

§ 24. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Za zgodność pod względem
faktycznym i technicznym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego


Marcin Grabek
28.07.2013

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841), 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) w zakresie § 36-53 traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**Załącznik do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia(poz.)**

**OGRANICZENIA OKRESU PEŁNIENIA CZYNNOŚCI LOTNICZYCH I CZASU
LOTU
(NIE DOTYCZY LOTÓW HEMS)**

| Lokalny czas startu | Jeden pilot | | Dwóch pilotów | |
|------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|
| | okres pełnienia czynności lotniczych | maksymalny czas lotu | okres pełnienia czynności lotniczych | maksymalny czas lotu |
| 06:00- 06:59 | 9 godzin | 6 godzin | 10 godzin | 7 godzin |
| 07:00- 07:59 | 10 godzin | 7 godzin | 11 godzin | 8 godzin |
| 08:00- 13:59 | 10 godzin | 7 godzin | 12 godzin | 8 godzin |
| 14:00- 21:59 | 9 godzin | 6 godzin | 10 godzin | 7 godzin |
| 22:00- 05:59 | 8 godzin | 5 godzin | 9 godzin | 6 godzin |

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 103c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134). Delegacja ta została dodana do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze na mocy nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015). Zgodnie z art. 18 ustawy nowelizującej obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841) traci moc najpóźniej z upływem 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy zmieniającej.

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w swoim brzmieniu sprzed nowelizacji nie przewidywała zróżnicowania pomiędzy czasem pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu oraz czasem pracy członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca i w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego. Tekst projektu w znacznej mierze opiera się na rozwiązaniach wypracowanych i funkcjonujących w praktyce. Projektowane rozporządzenie, wobec zawężonej delegacji w znowelizowanym art. 103c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, objęło swym zakresem regulację:

- 1) maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych,
- 2) przerw w pełnieniu czynności lotniczych,
- 3) okresów wypoczynku należnych w związku z pełnieniem czynności lotniczych,
- 4) ograniczeń czasu lotu,
- 5) form pełnienia gotowości oraz warunków ich wliczania do czasu pracy

w odniesieniu do członków załóg śmigłowców w przewozie lotniczym i w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego. Celem projektowanego rozporządzenia jest zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych i zapobiegania skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego.

Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych w projekcie określony został na poziomie 10 i 12 godzin i uregulowany w § 3 i § 16 projektu. Za przyjęciem takich limitów okresu pełnienia czynności lotniczych w stosunku do członków załóg śmigłowców w przewozie lotniczym przemawiają czynniki związane ze specyfiką wykonywania pracy na śmigłowcach, czynniki fizjologiczne temu towarzyszące, przyjęte okresy gotowości oraz długość doby. W stosunku do członków załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego limit 12 godzin stanowi powtórzenie § 36 aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego.

Ograniczenia czasu lotu w stosunku do członków załóg śmigłowców w przewozie lotniczym określone zostały w załączniku do projektu rozporządzenia. Przyjęte limity godzin uzależnione zostały od lokalnego czasu startu, w powiązaniu z odpowiadającym mu limitem godzin wykonywania czynności lotniczych w zależności od faktu wykonywania operacji przez 1 lub 2 pilotów. Przyjęcie powyższego rozwiązania warunkowane jest potrzebą zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych i wynika z czynników determinujących lot. Do czynników tych z pewnością należy poziom obciążenia towarzyszący wykonywanym operacjom lotniczym (większy w przypadku 1 pilota), związany z intensywnością zadań (które w znacznym stopniu obciążać będą bardziej 1 pilota), możliwością wystąpienia niespodziewanych sytuacji, towarzyszącemu temu stanowi napięcia lub zmęczenia, albo obniżenia percepcji, czy też okolicznościami prowadzącymi do nieprawidłowej oceny, na co w znacznym stopniu wpływ ma pora dnia. Dlatego też, przyjęte w projekcie uregulowania kwestii ograniczeń czasu lotu opierają się na sprawdzonych w praktyce rozwiązaniach aktualnie obowiązującego rozporządzenia (§ 48).

Brak snu, prowadzący do wystąpienia nadmiernego zmęczenia, może powstać, gdy członek załogi zobowiązany jest zgłosić się do pracy we wczesnych godzinach lub późno kończy pracę przez kilka kolejnych dni. Dlatego też w § 4 i 5 projektu zaproponowano przepisy mające zminimalizować negatywne skutki pracy wykonywanej w porze nocnej.

Propozycje te oparto na rozwiązaniach dotyczących tzw. okna niżu dobowego (WOCL) zawartych w załączniku III, część Q rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Ograniczenia czasu lotu w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego uregulowane zostały w § 10 i 17 projektu. Przyjęte w nim rozwiązanie bazuje na rozwiązaniu aktualnego rozporządzenia. Zasadnicza zmiana nastąpiła w stosunku do określenia limitu odnoszącego się do przekroczenia okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) w przypadku lotu z chorym lub rannym pacjentem do punktu opieki medycznej lub w celu dostarczenia krwi lub organów ludzkich do przeszczepów. Zrezygnowano z przyjętego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury limitu 3 godzin na rzecz – 2 godzin. Rozwiązanie takie wynika ze specyfiki wykonywania operacji HEMS. Częste operacje lądowania, jak i startu w terenach przygodnych, wykonywane co do zasady w załodze jednoosobowej, stanowią dla pilota zbyt duże obciążenie.

W § 6 uregulowano kwestie dotyczące wykonywania podczas jednego okresu pracy zadań służbowych polegających na odbywaniu lotu na symulatorze, lotu szkoleniowego, lotu kontrolnego albo pełnieniu obowiązków kapitana sprawdzającego lub instruktora, a następnie, w wykonywaniu lotów jako członek załogi w przewozie lotniczym. W związku z tym, iż czynności wymienione wcześniej wymagają stałej koncentracji i są obciążające psychicznie zaproponowano w takich przypadkach ograniczenie wykonywania czynności lotniczych do 10 godzin.

Uwzględniając specyfikę przewozu lotniczego przy użyciu śmigłowca w § 7 zawarto możliwość wykonywania lotów w załodze jednoosobowej i dwuosobowej w tym samym okresie pracy.

Przerwy w pełnieniu czynności lotniczych uregulowane zostały w § 8 i 10 projektu.

Zasady kształtowania wypoczynku w związku z pełnieniem czynności lotniczych zawarte zostały w § 12 i § 19 projektu. Minimalny okres wypoczynku w stosunku do członków załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego (§ 19) bazuje na treści § 40 aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego. Natomiast w stosunku do członków załóg śmigłowców w przewozie lotniczym (§ 12 projektu) jego długość zależna jest od rozpoczęcia FDP w bazie macierzystej lub poza bazą macierzystą.

Zasady kształtowania form gotowości członków załóg śmigłowców w przewozie lotniczym i w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego oraz warunków ich wliczania do czasu pracy zdefiniowane zostały w § 13, 14 oraz 21 i 22 projektu. Przewidziane zostały

dwie formy gotowości: gotowość pełniona w warunkach domowych oraz gotowość w bazie operacyjnej albo w innym miejscu wyznaczonym przez operatora. Z uwagi na fakt, że gotowość nie wiąże się z aktywnym wykonywaniem pracy, wliczenie jej do czasu pracy w przypadku gotowości pełnionej w warunkach domowych ma walor stosunkowy (1/4). W stosunku do gotowości pełnionej w bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora zdecydowano się na zaliczenie jej w całości do czasu pracy.

Dodatkowo w § 14 zawarto szczegółowe regulacje w zakresie rozliczania pełnienia gotowości w przypadku podjęcia z niej czynności lotniczych.

Przyjęcie rozporządzenia w proponowanym kształcie pozwoli na bezpieczne i racjonalne wykonywanie przez członków załóg przewozu lotniczego przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego.

W związku z tym, że ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) wprowadzająca upoważnienie dla niniejszego rozporządzenia, weszła w życie 18 września 2011 r. rozporządzenie powinno wejść w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność użytkowników statków powietrznych, których dotyczyć będzie rozporządzenie w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

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 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.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i

Gospodarki Morskiej. Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

W opinii projektodawców, regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. (98/415/WE).

II. Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) posiadacze certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) wykonujący przewozy lotnicze przy użyciu śmigłowca;
- 2) członkowie załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca (personel lotniczy i pokładowy);
- 3) członkowie załóg w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego;
- 4) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Konsultacje społeczne:

Projektowane rozporządzenie zostało skonsultowane z następującymi przedstawicielami środowiska lotniczego:

- 1) SPZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE;
- 2) SALT AVIATION Sp. z o.o.;
- 3) Helicopter.pl;
- 4) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe Heliseco Sp. z o.o.;
- 5) Business Center Club - Związek Pracodawców;
- 6) Forum Związków Zawodowych;
- 7) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 8) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP;
- 9) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 10) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 11) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 12) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 13) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 14) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.;

- 15) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 16) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 17) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 18) Związek Zawodowy Pracowników Służb Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W toku konsultacji społecznych uwagi do projektu rozporządzenia zgłosiły następujące podmioty:

- 1. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 2. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe Heliseco Sp. z o.o.

Stanowisko do uwag zawarte zostało w tabeli stanowiącej załącznik do uzasadnienia projektu.

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

Proponowane rozwiązania nie będą miały wpływu na koszty oraz efektywność funkcjonowania sektora publicznego ani poziom kontroli administracji nad zarządzaniem środkami publicznymi.

4. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia pozostanie bez wpływu na rynek pracy. Proponowane zapisy nie mają wpływu na tworzenie nowych miejsc pracy, ani na mobilność siły roboczej, podaży pracy w wymiarze geograficznym jak i jakościowym, a pozwolą na zachowanie na dotychczasowym poziomie elastyczności funkcjonowania operatorów w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa.

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

Proponowane rozwiązania nie mają wpływu na stopień konkurencyjności, ani koszty pozyskania kapitału oraz nie zmieniają procedur administracyjnych, pozwalają natomiast pozostawić koszty operacyjne oraz prowadzenie działalności na dotychczasowym poziomie.

6. Wpływ regulacji na poziom obciążeń finansowych oraz administracyjnych przewoźników wykonujących przewozy lotnicze przy użyciu śmigłowca oraz śmigłowcową służbę ratownictwa medycznego

Proponowane rozwiązania wliczania do norm czasu pracy gotowości pełnionej w warunkach domowych w wymiarze 1/4 czasu pełnienia gotowości oraz rozwiązań przewidzianych w § 14 ust. 2 projektu rozporządzenia w sposób stosunkowy wpłynie na poziom obciążeń finansowych przewoźnika w stosunku do aktualnie obowiązujących rozwiązań i jednocześnie pozostanie bez wpływu na poziom obciążeń administracyjnych przewoźników.

7. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

Wykaz uwag zgłoszonych w toku konsultacji społecznych do projektu rozporządzenia z art. 103 c wraz ze stanowiskiem ULC

| Lp | Przepis | Podmiot zgłaszający | Uwagi/Treść propozycji | Stanowisko do uwagi |
|----|---|---------------------|---|--|
| 1. | <p>Uwaga ogólna, iż użyte w rozporządzeniu definicje są niezgodne z przepisami JAR-OPS 3 (definicje §2 projektu rozporządzenia)</p> | LPR | <p>w związku z wejściem w życie rozporządzenia 965/2012 propozycja zastosowania definicji w brzmieniu rozporządzenia 965</p> | <p><u>Uwaga została uwzględniona</u> Zgodnie z brzmieniem art. 8 b) rozporządzenia 965 który w kwestii ograniczeń czasu lotu i służby stanowi, iż w odniesieniu do śmigłowców podlegają one wymogom krajowym (przepisy krajowe to w niniejszym przypadku aktualne rozporządzenie w sprawie czasu pracy z 2002 r.). Jeżeli chodzi o brzmienie definicji o których mowa w uwagach LPR, a które występują zarówno w przepisach JAR-OPS 3 wprowadzonych rozporządzeniem w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym jak i w obowiązującym rozporządzeniu 965/2012, to pomimo, iż RP na podst. art. 10 ust. 2 podjęła decyzję w drodze odstępstwa o nie stosowaniu do dnia 28 października 2014 r. rozporządzenia 965/2012 to brak przeszkód by w projektowanym rozporządzeniu nie skorzystać z definicji obowiązującego rozporządzenia unijnego, albowiem celem jest zapewnienie spójności pojęć zawartych w prawie krajowym z prawem unijnym.</p> |
| 2. | <p>§ 2 pkt 4 § 2. Tekst w rozporządzeniu jest mowa o: pkt 4) członku załogi HEMS – rozumie się przez to członka personelu technicznego przydzielonego do lotu HEMS w celu zajęcia się osobą potrzebującą pomocy medycznej na pokładzie śmigłowca oraz do pomocy pilotowi podczas wykonywania zadania.</p> | LPR | <p>niewłaściwie zdefiniowano „Członka załogi HEMS” propozycja brzmienia w wersji: „Członek załogi HEMS oznacza członka personelu specjalistycznego, którego wyznaczono do wykonywania czynności podczas lotu HEMS polegających na zajmowaniu się wszelkimi osobami przewożonymi na pokładzie śmigłowca, które potrzebują pomocy medycznej, oraz na pomaganiu pilotowi podczas wykonywania zadania”.</p> | <p><u>Uwaga została uwzględniona</u> celem jest zapewnienie spójności pojęć zawartych w prawie krajowym z prawem unijnym, w zw. z. powyższym treść definicji Członka załogi HEMS zmieniono zgodnie z brzmieniem definicji w rozporządzeniu 965/2012. Załącznik I pkt 57</p> |

| | | | | |
|-------------------------|---|------------|---|--|
| <p>www.inforflex.pl</p> | <p>§ 2 pkt 8)</p> <p>§ 2, pkt 8)</p> <p>lot HEMS – rozumie się przez to lot śmigłowcem wykonujący operacje medyczne w celu udzielenia pomocy medycznej w nagłej potrzebie, w tym w przypadku gdy niezbędny jest przewóz, w szczególności:</p> <p>a) personelu medycznego,</p> <p>b) środków medycznych, sprzętu, krwi, organów ludzkich, leków lub chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;</p> | <p>LPR</p> | <p>propozycja brzmienia:</p> <p>„lot HEMS – oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HEMS, w celu udzielenia pomocy medycznej w nagłej potrzebie, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezwzględny i szybki transport:</p> <p>a) personelu medycznego;</p> <p>b) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów ludzkich, leków) lub;</p> <p>c) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy”;</p> | <p><u>Uwaga została uwzględniona.</u></p> <p>celowym jest zapewnienie spójności pojęć zawartych w prawie krajowym z prawem unijnym, w zw. z powyższym treść definicji lotu HEMS – zmieniono zgodnie z brzmieniem definicji w rozporządzeniu 965/2012. Załącznik I pkt 58</p> |
| <p>4.</p> | <p>§ 2 pkt 11)</p> <p>okresie pełnienia czynności lotniczych (FDP) – rozumie się przez to okres czasu, w trakcie którego członek załogi pełni czynności lotnicze: okres ten rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi zgłoszenia się do lotu lub serii lotów, a kończy wraz z zakończeniem ostatniego lotu, w czasie którego pełni on obowiązki członka załogi;</p> | <p>LPR</p> | <p>Propozycja zmiany brzmienia definicji ma:</p> <p>„okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) - czas, w którym osoba podejmuje czynności jako członek załogi śmigłowca. Okres ten rozpoczyna się w chwili, gdy Operator wymaga od członka załogi zgłoszenia się do lotu lub serii lotów. okres ten kończy wraz z zakończeniem ostatniego lotu, w czasie którego pełni on obowiązki członka załogi. W przypadku lotów HEMS okres ten rozpoczyna się od chwili zadysonowania załogi przez centrum dyspozycyjne HEMS, a kończy się z chwilą zakończenia misji HEMS w bazie operacyjnej HEMS” – co jest zgodne z zapisami GM3 Annex I Definitions</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona.</u></p> <p>Definicja FDP zawarta w § 2 pkt 11 (po zmianie pkt 12) niniejszego projektu rozporządzenia jest w pełni wyczerpująca i niezasada jest zmiana jej treści w brzmieniu zaproponowanym przez podmiot. Okres pełnienia czynności lotniczych rozpoczyna się w chwili, gdy Operator wymaga od członka załogi zgłoszenia się do lotu lub serii lotów. Istota okresu powierzonego lotniczym przy użyciu śmigłowca jest tożsama w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego (HEMS).</p> |
| <p>5.</p> | <p>w § 2</p> <p> dodanie pojęcia okresu służby</p> | <p>LPR</p> | <p>Propozycja dodania pojęcia „okresu służby” w brzmieniu: „Okres służby – okres, który rozpoczyna się w chwili, gdy Operator wymaga od członka załogi podjęcia służby, który rozpoczyna się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków”.</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona</u></p> <p>To sformułowanie nie pojawia się w dalszej części projektu, nie ma wobec potrzeby zamieszczenia tej definicji.</p> |

| | | | | |
|-----------------|---|-----|--|--|
| www.inforlex.pl | w § 2 dodanie definicji „bazy operacyjnej HEMS” | LPR | Propozycja dodania definicji „bazy operacyjnej HEMS” „ baza operacyjna HEMS oznacza lotnisko, na którym członkowie załogi HEMS oraz śmigłowiec mogą dyżurować w oczekiwaniu na lot HEMS”. | Uwaga nie została uwzględniona. To sformułowanie nie pojawia się w dalszej części projektu, nie ma wobec potrzeby zamieszczenia tej definicji. |
| 7. | w § 2 dodanie definicji „Lotu EMS” | LPR | Propozycja dodania definicji „lotu EMS” w brzmieniu: „ Lot EMS – lot śmigłowcem, wykonany w celu transportu pacjenta między placówkami służby zdrowia, kiedy bezwzględny i szybki przewóz nie ma zasadniczego znaczenia”. | Uwaga nie została uwzględniona. Delegacja ustawowa z art. 103 c ustawy – Prawo lotnicze odnosi się do członków załóg statków powietrznych określonych w art. 103 a ustawy PL, tj. – członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowej służbie ratownictwa medycznego – tj. HEMS - Helicopter Emergency Medical Service. Zgłoszona przez podmiot propozycja dodania definicji „lotu EMS” w zaproponowanym brzmieniu jest niezasadna. Albowiem skrót EMS oznacza Emergency Medical Service. EMS obejmuje zarówno samoloty jak i śmigłowce. W przypadku EMS przy użyciu samolotów zastosowanie znajduje cz. Q rozporz. 3922. W przypadku Emergency Medical Services przy użyciu śmigłowców – mówimy o Helicopter Emergency Medical Service, tzw. HEMS, którego definicja znajduje się już w projekcie niniejszego rozporządzenia w § 2 pkt 8). Przytoczona przez podmiot definicja lotu EMS dot. transportu medycznego |
| 8. | w § 2 dodanie definicji „Opiekuna medycznego” | LPR | Propozycja dodania definicji „Opiekuna medycznego” w brzmieniu: „ Opiekun medyczny – osoba przewożona śmigłowcem w locie Śmigłowodowej Służby Ratownictwa Medycznego, będąca lekarzem, pielęgniarką lub ratownikiem medycznym, podlegająca pouczeniu zgodnie z wymogami określonymi we właściwych przepisach” | Uwaga nie została uwzględniona. To sformułowanie nie pojawia się w dalszej części projektu, nie ma wobec potrzeby zamieszczenia tej definicji. |
| 9. | w § 3 pkt 3 dopisać po słowie HEMS „oraz lotów EMS” § 3.1. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowców wynosi 12 godzin. | LPR | propozycja dopisania w § 3 ust 3 po słowie HEMS „oraz lotów EMS” § 3.1. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) przez członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowców wynosi 12 godzin. 2. Począwszy od trzeciego odcinka lotu, okres ten ulega skróceniu o 30 minut dla każdego odcinka, przy czym maksymalne całkowite skrócenie wynosi 2 godziny. | Uwaga nie została uwzględniona. Zgłoszona przez podmiot propozycja jest niezasadna. W przypadku Emergency Medical Services przy użyciu śmigłowców – mówimy o Helicopter Emergency Medical Service, tzw. HEMS Przytoczona przez podmiot definicja lotu EMS dot. transportu medycznego |

| | | | | |
|-----------------|---|-----|---|---|
| www.inforlex.pl | <p>2. Począwszy od trzeciego odcinka lotu, okres ten ulega skróceniu o 30 minut dla każdego odcinka, przy czym maksymalne całkowite skrócenie wynosi 2 godziny.</p> <p>3. Przepis ust. 2 nie stosuje się do lotów HEMS.</p> <p>4. Ograniczenia okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) i czasu lotu określa załącznik do rozporządzenia.</p> | | <p>3. Przepis ust. 2 nie stosuje się do lotów HEMS oraz lotów EMS.</p> <p>4. Ograniczenia okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) i czasu lotu określa załącznik do rozporządzenia.</p> | |
| 10 | <p>w § 6 ust 2 dopisać po słowie HEMS „oraz lotów EMS”</p> <p>§ 6. 1. Czas przerwy członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego liczbą 6 lub więcej lądowań w ciągu godziny, powinien wynosić co najmniej 30 minut na każde 3 godziny pełnienia czynności lotniczych.</p> <p>2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do lotów HEMS.</p> | LPR | <p>proponycja dopisania w § 3 ust 2 po słowie HEMS „oraz lotów EMS”</p> <p>§ 6. 1. Czas przerwy członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego ze średnią liczbą 6 lub więcej lądowań w ciągu godziny, powinien wynosić co najmniej 30 minut na każde 3 godziny pełnienia czynności lotniczych.</p> <p>2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do lotów HEMS oraz lotów EMS.</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona.</u></p> <p>Zgłoszona przez podmiot propozycja jest niezasadna. Albowiem w przypadku Emergency Medical Services przy użyciu śmigłowców – mówimy o Helicopter Emergency Medical Service, tzw. HEMS</p> <p>Przytoczona przez podmiot definicja lotu EMS dot. transportu medycznego</p> |
| 11 | <p>w § 7 ust 3 dopisać po słowie HEMS „oraz lotów EMS”</p> <p>przenieść treść § 7 ust 3 do rozdziału 3</p> <p>§ 7. ust 3. W przypadku lotów HEMS minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczynający się w bazie macierzystej, jak i poza bazą macierzystą wynosi 8 godzin 30 minut, z zastrzeżeniem ograniczeń, o których mowa w § 11.</p> <p>§ 11. W razie zaistnienia sytuacji stanu wyższej konieczności związanego z katastrofą naturalną lub awarią techniczną nosząca znamiona kłęski żywiołowej lub stanem bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia</p> | LPR | <p>proponycja dopisania w § 7 ust 3 po słowie HEMS „oraz lotów EMS”</p> <p>§ 7. ust 3. W przypadku lotów HEMS oraz lotów EMS minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczynający się w bazie macierzystej, jak i poza bazą macierzystą wynosi 8 godzin 30 minut, z zastrzeżeniem ograniczeń, o których mowa w § 11.</p> <p>oraz przenieść treść § 7 ust 3 do rozdziału 3 (Rozdział 3 - Okres pełnienia czynności lotniczych w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego)</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona.</u></p> <p>Zgłoszona przez podmiot propozycja jest niezasadna. Albowiem w przypadku Emergency Medical Services przy użyciu śmigłowców – mówimy o Helicopter Emergency Medical Service, tzw. HEMS</p> <p>Przytoczona przez podmiot definicja lotu EMS dot. transportu medycznego</p> |

| | | | | |
|------------------|--|-----|--|---|
| www.inforflex.pl | <p>znacznej liczby osób, do uznania dowódcy statku powietrznego należy decyzja o wykonaniu operacji lotniczej z przekroczeniem maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP), o którym mowa w § 10.</p> <p>§ 10. Przekroczenie okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) i czasu lotu w ciągu kolejnych 24 godzin może nastąpić za zgodą dowódcy statku powietrznego w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) udziału w akcji ratowniczej – o 2 godziny; 2) lotu z chorym lub rannym pacjentem do punktu opieki medycznej lub w celu dostarczenia krwi, lub organów ludzkich do przeszczepów – o 2 godziny. | | | |
| 12 | <p>Brak określenia ograniczeń czasu lotu w lotach HEMS, w ciągu kolejnych 24 godzin</p> | LPR | Brak określenia ograniczeń czasu lotu w lotach HEMS, w ciągu kolejnych 24 godzin | <p><u>Uwaga została uwzględniona.</u></p> <p>dopisano w § 15 ograniczenie czasu lotu w lotach HEMS, w ciągu kolejnych 24 godzin w brzmieniu:</p> <p>„Czas pracy członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć 8 godzin czasu lotu w ciągu kolejnych 24 godzin”</p> <p>§ 15 bazuje na rozwiązaniu aktualnie funkcjonującym i sprawdzonym w praktyce, - stanowi powtórzenie brzmienia §36 pkt 2) a) rozporządź w sprawie czasu pracy z 2002 r.</p> |
| 13 | <p>§ 11</p> <p>§ 11. W razie zaistnienia sytuacji stanu wyższej konieczności związanego z katastrofą naturalną lub awarią techniczną noszącą znamiona klęski żywiołowej lub stanem bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia znacznej liczby osób, do uznania dowódcy statku powietrznego należy decyzja o wykonaniu operacji lotniczej z przekroczeniem maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP), o którym mowa w § 10.</p> | LPR | <p>Propozycja usunięcia § 11 lub jego przereformowania z uwagi na bardzo nieprecyzyjne określenie sytuacji w nim opisanej.</p> <p>W przypadku usunięcia § 11 – propozycja usunięcia odwołania w § 7 pkt 3 do § 11.</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona.</u></p> <p>Uwaga niezasadna, albowiem sytuacja opisana w § 11 w sposób wyczerpujący określa przesłanki warunkujące możliwość wykonania przez dowódcę statku powietrznego operacji lotniczej z przekroczeniem maksymalnego okresu pełnienia czynności lotniczych.</p> <p>Przesłankami tymi są: „stan wyższej konieczności związany z katastrofą naturalną lub awarią techniczną noszącą znamiona klęski żywiołowej lub stanem bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia znacznej liczby osób”</p> <p>Znaczenie użytych w niniejszej frazie pojęć zdefiniowane zostało w art. 3 ustawy o stanie klęski żywiołowej i jest powszechnie znane w praktyce.</p> <p>Zważywszy na uwzględnienie uwagi dotyczącej dopisania w § 12 wartości minimalnego okresu wypoczynku „przed” okresem pełnienia czynności lotniczych (FDP) treść brzmienia § 7 pkt 3 umieszczona w § 12 ust.1</p> |

| | | | | |
|----|---|----------|--|---|
| 1 | <p>w § 12</p> <p>§ 12. Minimalny okres wypoczynku po okresie pełnienia czynności lotniczych (FDP) odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) lub 8 godzinom i 30 minutom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.</p> | LPR | <p>Propozycja dopisania w § 12 wartości minimalnego okresu wypoczynku, zarówno „po” jak i „przed” okresem pełnienia czynności lotniczych (FDP)</p> | <p><u>Uwaga została uwzględniona.</u></p> <p>Treść brzmienia § 7 pkt 3 mówiła o minimalnym okresie wypoczynku członka załogi przed FDP, została umieszczona w § 12 ust. 1</p> <p>§ 12. 1. W przypadku lotów HEMS minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem pełnienia czynności lotniczych (FDP) rozpoczynający się w bazie macierzystej, jak i poza bazą macierzystą wynosi 8 godzin 30 minut, z zastrzeżeniem ograniczeń, o których mowa w § 11.</p> <p>2. Minimalny okres wypoczynku po okresie pełnienia czynności lotniczych (FDP) odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP) lub 8 godzinom i 30 minutom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.</p> |
| 15 | <p>Po dopisaniu w definicjach – „służby” Zmianę postanowien dot HEMS</p> | LPR | <p>Propozycja brzmienia: „Minimalny czas wypoczynku przed rozpoczęciem okresu służby wynosi 8 godzin i 30 minut. Okres służby obejmują maksymalnie 5 kolejnych dób, w których wypełniane są obowiązki Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego. Okresy służby, pomiędzy którymi czas wypoczynku jest krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, mogą obejmować maksymalnie 3 kolejne doby”</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona</u></p> <p>ponieważ nie została uwzględniona uwaga dotycząca wprowadzenia w rozp. definicji „okresu służby”, z przyczyn określonych w stanowisku do poz. .</p> |
| 16 | Uwaga inna | LPR | <p>w rozporządzeniu nie określono minimalnego okresu wypoczynku przed serią okresów pełnienia gotowości</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona.</u></p> <p>minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem pełnienia czynności lotniczych (FDP) został uwzględniony w § 12. 1.</p> |
| 17 | Uwaga inna | LPR | <p>brak określenia przerw w pełnieniu czynności lotniczych (FDP) w lotach HEMS</p> | <p><u>Uwaga nie została uwzględniona.</u></p> <p>Zwłaszcza na specyfikę lotów HEMS nie powinno się wprowadzać rozwiązań polegających na stosowaniu przerw w pełnieniu czynności lotniczych w lotach HEMS celem wydłużenia FDP. Celem rozporządzenia jest zapobieżenie skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg. Celem lotów HEMS jest udzielenie pomocy medycznej w nagłej potrzebie.</p> |
| 18 | Uwaga dot. gotowości w załodze wieloosobowej HEMS | HELISECO | <p>propozycja umieszczenia zapisu pozwalającego pełnić dyżury w ramach HEMS w TOPR Zakopane w ciągu kolejnych 15 dni przez jedną załogę</p> | <p><u>Uwaga uwzględniona częściowo w § 21 ust. 1 – 10 kolejnych dób dla załogi wieloosobowej</u></p> |