

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2019 r.

**w sprawie okresów służby i wypoczynku członków załóg statków powietrznych
w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną,
w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego**

Na podstawie art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu:

- 1) wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego:
 - a) warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz sposób skracania i wydłużania okresu wypoczynku,
 - b) warunki i okresy wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego,
 - c) formy i warunki pełnienia gotowości, jej limity oraz sposób wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;
- 2) wykonywanym taksówką powietrzną oraz w służbie ratownictwa medycznego wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zwiększenie składu personelu lotniczego w załodze wieloosobowej;
- 3) w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego sposób wliczania czasu przemieszczania członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 4) wykonywanym taksówką powietrzną przerwy w pełnieniu czynności lotniczych oraz wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na zastosowaną przerwę;
- 5) w załodze jednoosobowej szczegółowy sposób określania okresu pełnienia czynności lotniczych w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków;
- 6) w służbie ratownictwa medycznego wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych ze względu na udział w akcji ratowniczej lub wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

- 1) czas dojazdu – czas dojazdu w rozumieniu pkt 1.12 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 2) czas lotu – czas blokowy w rozumieniu pkt 1.2 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 3) czas powiadamiania – ustalony przez operatora okres od chwili powiadomienia członka załogi przebywającego na dyżurze o konieczności zgłoszenia się do służby do chwili przystąpienia przez niego do służby;
- 4) lot w pasie strefowej zmiany czasu – lot, w którym różnica czasu między miejscem startu a miejscem lądowania wynosi co najmniej 1 godzinę;
- 5) odcinek – część okresu pełnienia czynności lotniczych liczoną od chwili, gdy statek powietrzny ruszy z miejsca postoju w celu wykonania lotu do chwili zakończenia służby po wykonaniu lotu na wyznaczonej pozycji postojowej;
- 6) port macierzysty – port macierzysty w rozumieniu pkt 1.7 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 7) przerwa – przerwę w rozumieniu pkt 1.3 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 8) rozporządzenie nr 3922/91 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.²⁾ – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348) w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 291 z 14.11.1996, str. 15, Dz. Urz. UE L 130 z 26.05.1999, str. 16, Dz. Urz. UE L 333 z 29.12.2000, str. 47, Dz. Urz. UE L 240 z 07.09.2002, str. 1, Dz. Urz. UE L 377 z 27.12.2006, str. 1 i 176, Dz. Urz. UE L 10 z 12.01.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 254 z 20.09.2008, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 144 z 04.05.2011, str. 7.

technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego (Dz. Urz. UE L 254 z 20.09.2008, str. 1, z późn. zm.³⁾) w związku z treścią art. 8 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.⁴⁾);

- 9) służba – służbę w rozumieniu pkt 1.4 OPS 1.1095 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 10) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych

§ 3. Członkowi załogi przystępującemu poza portem macierzystym do służby w celu wykonania lotu w pasie strefowej zmiany czasu operator zapewnia uprzednio nieprzerwany okres wypoczynku wynoszący co najmniej tyle, ile będzie trwał okres pełnienia czynności lotniczych, jednak nie mniej niż:

- 1) 14 godzin – w przypadku gdy różnica czasu wynosi co najmniej 4 godziny;
- 2) 16 godzin – w przypadku gdy różnica czasu wynosi co najmniej 6 godzin.

§ 4. 1. Okres wypoczynku określony w pkt 1.2 OPS 1.1110 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 może zostać skrócony maksymalnie o 3 godziny, pod warunkiem że:

- 1) poprzedni okres wypoczynku wynosił co najmniej tyle, ile okres wypoczynku określony w pkt 1.2 OPS 1.1110 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91;
- 2) liczba godzin, o którą skrócono okres wypoczynku, zostanie dodana do następnego okresu wypoczynku, który nie może ulec skróceniu;
- 3) okres wypoczynku nie będzie krótszy niż 10 godzin.

2. Okres wypoczynku nie może zostać skrócony przed wykonaniem służby z przerwą lub po niej.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 144 z 04.05.2011, str. 7.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 13, Dz. Urz. UE L 350 z 22.12.2016, str. 126, Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017, str. 32 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 25.07.2018, str. 3.

§ 5. 1. Jeżeli planowany czas dojazdu z miejsca służby do miejsca zakwaterowania wyznaczonego przez operatora poza portem macierzystym przekracza 2 godziny w obu kierunkach, do okresu wypoczynku dodaje się czas dojazdu ponad planowane 2 godziny tego dojazdu.

2. Jeżeli okres wypoczynku w miejscu zakwaterowania wyznaczonym przez operatora jest nie krótszy niż 10 godzin, a planowany czas dojazdu jest krótszy niż 1 godzina i 30 minut, okres wypoczynku może zostać skrócony o różnicę między tym czasem a faktycznym czasem dojazdu.

§ 6. Okres wypoczynku członka załogi na lotnisku położonym poza portem macierzystym przekraczający 6 godzin uprawnia członka załogi do wypoczynku w warunkach hotelowych.

§ 7. Okres wypoczynku członka załogi przystępującego do służby w porcie macierzystym po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu z różnicą czasu powyżej 4 godzin, wynosi co najmniej 48 godzin liczonych od zakończenia okresu wypoczynku minimalnego.

Rozdział 3

Formy i warunki pełnienia gotowości, jej limity oraz sposób wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych

§ 8. 1. Gotowość jest pełniona w porcie lotniczym, w innym niż port lotniczy miejscu wyznaczonym przez operatora lub jako dyżur telefoniczny. Członek załogi podczas gotowości powinien być zdolny do wykonywania służby.

2. Limity czasu pełnienia gotowości określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Jeżeli członek załogi bezpośrednio z gotowości pełnionej w porcie lotniczym podejmuje czynności lotnicze, 50% czasu odbytej gotowości wlicza się do okresu pełnienia czynności lotniczych, lecz nie liczy się jako odcinek.

2. Jeżeli podczas pełnienia gotowości w porcie lotniczym członek załogi nie został wyznaczony do pełnienia czynności lotniczych, następujący po niej okres wypoczynku członka załogi wynosi co najmniej 11 godzin.

§ 10. 1. Czas gotowości pełnionej w innym niż port lotniczy miejscu wyznaczonym przez operatora oraz czas gotowości pełnionej w formie dyżuru telefonicznego wlicza się do okresu służby w wymiarze 25% czasu odbytej gotowości.

2. Jeżeli członek załogi bezpośrednio z gotowości pełnionej w innym niż port lotniczy miejscu wyznaczonym przez operatora podejmuje czynności lotnicze, 25% czasu odbytej gotowości wlicza się do okresu pełnienia czynności lotniczych, lecz nie liczy się jako odcinek.

§ 11. 1. W przypadku gotowości pełnionej w innym niż port lotniczy miejscu wyznaczonym przez operatora, operator zapewnia członkowi załogi odpowiednie warunki pełnienia gotowości, w szczególności przez dostęp do oddzielnego, spokojnego i wygodnego pomieszczenia.

2. W przypadku gotowości pełnionej w innym niż port lotniczy miejscu wyznaczonym przez operatora, gdy czas pełnionej gotowości przekracza 6 godzin albo ponad 4 godziny gotowości przypadają między godziną 22⁰⁰ a godziną 6⁰⁰ czasu lokalnego, operator zapewnia, aby gotowość była pełniona w warunkach hotelowych.

Rozdział 4

Sposób wliczania czasu przemieszczania członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego

§ 12. Czas przemieszczania członka załogi w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego w celu zajęcia stanowiska wlicza się do czasu służby, a jeżeli poprzedza on bezpośrednio podjęcie obowiązków operacyjnych wlicza się także do okresu pełnienia czynności lotniczych, lecz nie liczy się jako odcinek.

Rozdział 5

Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną oraz w służbie ratownictwa medycznego

§ 13. 1. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną jest możliwe w przypadku zwiększenia składu personelu lotniczego statku powietrznego w załodze wieloosobowej o:

- 1) drugi pełny skład – wówczas okres pełnienia czynności lotniczych określony w pkt 1.3 OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, może zostać wydłużony do 17 godzin, a nieprzerwany czas lotu – do 15 godzin;
- 2) jednego pilota, który ma uprawnienia do wykonywania funkcji dowódcy statku powietrznego na danym typie statku powietrznego – wówczas okres pełnienia czynności

lotniczych określony w pkt 1.3 OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91, może zostać wydłużony do 15 godzin, a nieprzerwany czas lotu – do 12 godzin.

2. Załoga statku powietrznego w składzie zwiększonym w sposób określony w ust. 1, nie może wykonywać więcej niż dwóch lądowań.

3. Jeżeli planowany okres pełnienia czynności lotniczych członków personelu lotniczego w zwiększonym składzie wynosi:

- 1) mniej niż 16 godzin – członkom personelu lotniczego niewykonującym czasowo czynności należy zapewnić rozkładane fotele oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów;
- 2) 16 lub więcej godzin – członkom personelu lotniczego niewykonującym czasowo czynności należy zapewnić miejsca do leżenia oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów.

§ 14. 1. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną jest możliwe, jeżeli występuje w nim przerwa.

2. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych określony w OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną ulega wydłużeniu w przypadku przerwy wynoszącej:

- 1) 3–6 godzin 59 minut – o $\frac{1}{2}$ czasu przerwy;
- 2) 7–9 godzin 59 minut – o $\frac{2}{3}$ czasu przerwy albo $1\frac{1}{2}$ czasu przerwy, jeżeli przerwa nastąpiła między godziną 20⁰⁰ a 8⁰⁰ czasu lokalnego.

3. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 1, przed przerwą i po przerwie nie może przekraczać 8 godzin, a wydłużony w ten sposób okres służby nie może być dłuższy niż 18 godzin.

4. Podczas jednego okresu pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną może wystąpić tylko jedna przerwa.

5. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną w przypadku:

- 1) pełnienia czynności lotniczych w załodze jednoosobowej albo
- 2) zastosowania wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w § 13.

§ 15. Jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną przekracza:

- 1) 16 godzin – członek personelu pokładowego jest zwalniany od zajęć w czasie lotu na $\frac{1}{3}$ czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, a pozostałość dzieli się przez 3, a dla $\frac{1}{3}$ personelu pokładowego zapewnia się oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów miejsca do leżenia;
- 2) 14 godzin, ale nie przekracza 16 godzin – członek personelu pokładowego jest zwalniany od zajęć w czasie lotu na $\frac{1}{4}$ czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, a pozostałość dzieli się przez 4, a dla $\frac{1}{4}$ personelu pokładowego zapewnia się oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów rozkładane fotele;
- 3) limity wykonywania czynności lotniczych określone w OPS 1.1105 w części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 – członek personelu pokładowego jest zwalniany od zajęć w czasie lotu na co najmniej 1 godzinę.

§ 16. Wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego w ciągu kolejnych 24 godzin może nastąpić za zgodą dowódcy statku powietrznego, nie więcej niż 2 razy w ciągu kolejnych 7 dni w przypadku:

- 1) udziału w akcji ratowniczej – o 2 godziny;
- 2) nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej – o 3 godziny.

Rozdział 6

Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w załodze jednoosobowej

§ 17. Okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w załodze jednoosobowej w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Rozdział 7

Przepis końcowy

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Marcin Przychodzki

Dyrektor Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/-podpisano elektronicznie/

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury z dnia
..... 2019 r. (poz. ...)

Załącznik nr 1

LIMITY CZASU PEŁNIENIA GOTOWOŚCI

Czas powiadamiania	Maksymalny czas pełnienia gotowości
do 5 godzin 59 minut	12 godzin
od 6 godzin i więcej	18 godzin

Załącznik nr 2

OKRES PEŁNIENIA CZYNNOŚCI LOTNICZYCH W ZALEŻNOŚCI OD CZASU
ZGŁOSZENIA SIĘ DO LOTU ORAZ LICZBY ODCINKÓW W PRZEWOZIE
LOTNICZYM PRZY UŻYCIU SAMOLOTU WYKONYWANYM W ZAŁODZE
JEDNOOSOBOWEJ

Czas zgłoszenia się do lotu (według czasu lokalnego portu startu)	Maksymalna liczba odcinków i okres pełnienia czynności lotniczych			
	1-4 odcinków	5 odcinków	6 odcinków	7 i więcej odcinków
06 ⁰⁰ -06 ⁵⁹	9 godzin	8 ^{1/4} godziny	8 godzin	8 godzin
07 ⁰⁰ -13 ⁵⁹	10 godzin	9 ^{1/4} godziny	8 ^{1/4} godziny	8 godzin
14 ⁰⁰ -17 ⁵⁹	9 godzin	8 ^{1/4} godziny	8 godzin	8 godzin
18 ⁰⁰ -21 ⁵⁹	8 ^{1/2} godziny	8 godzin	8 godzin	8 godzin
22 ⁰⁰ -05 ⁵⁹	8 godzin	8 godzin	8 godzin	8 godzin

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Podstawą do wydania rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie okresów służby i wypoczynku członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego, jest upoważnienie ustawowe zawarte w art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.) dodanym ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235).

Ww. przepis upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia odrębnych rozwiązań prawnych w stosunku do członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy przy użyciu samolotu w zakresie działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) wykonywanych przez jednego pilota (operacji lotniczych w załodze jednoosobowej), z uwzględnieniem ich specyfiki odmiennej od przewozu regularnego.

Celem projektowanego rozporządzenia jest m.in. określenie warunków i okresów wypoczynku należnych członkom załóg w związku z pełnieniem czynności lotniczych, sposobu skracania i wydłużania okresu wypoczynku, warunków i okresów wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi oraz form i warunków pełnienia gotowości, jej limitów oraz sposobu wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych, przy uwzględnieniu konieczności zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia jeżeli chodzi o możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych. Potrzeba osobnego potraktowania kategorii działalności taksówki powietrznej jest silnie sygnalizowana przez samo środowisko przewoźników wykonujących loty taksówką powietrzną, którzy zwracają uwagę, że specyfika prowadzonej przez nich działalności jest odmienna od przewozu regularnego. Działalność taksówki powietrznej polega na wykonywaniu operacji typu „na żądanie” gdzie planowanie czasu wykonywania czynności lotniczych przez członków załóg opiera się na konstrukcji ustalania ich dyspozycyjności.

Przewoźnik lotniczy wykonujący przewozy typu taksówka powietrzna nie stosuje rozkładów lotów. Podjęcie czynności lotniczych następuje na żądanie w ramach pełnionej w danym okresie czasu dyspozycyjności („ad hoc”).

II. Zakres regulacji

Dotychczas w stosunku do działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota na gruncie krajowych aktów wykonawczych zastosowanie znajdowało rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu (Dz. U. poz. 663). Rozwiązania przewidziane w rozporządzeniu stanowiły w głównej mierze realizację wymagań określonych w części Q załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 3922/91”, w zakresie OPS 1.1105 pkt 6, OPS 1.1110 pkt 1.3 oraz 1.4.1, OPS 1.1115 oraz OPS 1.1125 pkt 2.1.

Niemniej z uwagi na to, iż z dniem 18 lutego 2016 r. zastosowanie znalazło rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17), zgodnie z wprowadzonym przez nie brzmieniem art. 8 rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operacje CAT prowadzone przy użyciu samolotów podlegają przepisom podczęści FTL Załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, natomiast działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegają przepisom art. 8 ust. 4 rozporządzenia nr 3922/91 oraz części Q załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91 i powiązanim zwolnieniom krajowym opracowanym na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, przeprowadzonych przez właściwe organy. Powyższe rozwiązanie unijne wskazuje na potrzebę osobnego potraktowania kategorii operacji służb ratownictwa medycznego, operacji CAT wykonywanych przez jednego pilota i taksówki powietrznej, wykonywanych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu.

W związku z powyższym ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw uregulowano na poziomie ustawy te kwestie, które ze względu na ich materię powinny znaleźć swoje uregulowanie w ustawie, a nie w drodze rozporządzenia, tj. określono maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi w załodze jednoosobowej oraz członka załogi wykonującego operacje służb ratownictwa medycznego, zawarto definicję służby ratownictwa medycznego oraz upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia rozwiązań prawnych w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym wykonywanych taksówką powietrzną, w służbie ratownictwa medycznego oraz w operacjach lotniczych w załodze jednoosobowej, wykonywanych przy użyciu samolotów. Powyższe zagadnienia nie są uregulowane w przepisach Unii Europejskiej.

Ponieważ projekt reguluje kwestie mające wpływ na zachowanie bezpieczeństwa lotniczego, takie jak możliwe wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych i okres wypoczynku, w projekcie posłużono się terminami „służby” oraz „okresu służby”. W § 2 projektu zamieszczono wyjaśnienia używanych w nim skrótów i określeń.

W rozdziale 2 projektu określono warunki i okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych. Okresy wypoczynku uzależniono m.in. od miejsca podejmowania czynności lotniczych – czy jest to port macierzysty czy inne miejsce. Określono sposób skracania i wydłużania okresu wypoczynku oraz warunki i okresy wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego. Projekt określa również formy i warunki pełnienia gotowości oraz jej limity i sposób wliczania do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie ujęto w rozdziale 3 projektu.

W projekcie przewidziano również, iż w zależności od liczby godzin przewidywanego okresu pełnienia czynności lotniczych członków personelu lotniczego w zwiększonym składzie, tj. mniej niż 16 albo więcej niż 16 godzin, członkom personelu lotniczego niewykonywającym czasowo czynności należy zapewnić odpowiednio rozkładane fotele albo miejsca do leżenia oddzielone od reszty załogi i miejsc dla pasażerów.

Zawarte w rozporządzeniu rozwiązania przewidują także m.in. możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych dla członków załóg w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu w służbie ratownictwa medycznego w przypadku udziału w akcji ratowniczej, czy w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej (§ 16).

Przyjęte dla tej kategorii operacji lotniczych rozwiązania stanowią powtórzenie rozwiązań zawartych w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu.

Ponadto projekt zawiera przepisy przewidujące możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych w przypadku zastosowania przerwy. Uwzględniono okoliczność, że w przypadku nieregularnego przewozu lotniczego przy użyciu samolotu wykonywanego taksówką powietrzną nie ma możliwości zastosowania przerwy zgodnej z planem i uwzględnionej w rozkładzie lotów. W zakresie możliwych wydłużeń zastosowano rozwiązania tożsame z rozwiązaniami obowiązującego rozporządzenia.

W zakresie w jakim dotychczasowe rozwiązania sprawdziły się w przypadku wykonywania operacji przewozu lotniczego przy użyciu samolotu dla członków załóg, którym dedykowane jest projektowane rozporządzenie, oparto się na dotychczasowych rozwiązaniach.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

Przewidziany w § 18 projektu termin wejścia w życie rozporządzenia – po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – jest zgodny z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

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

Stosownie do postanowień § 52 pkt 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

IV. Ocena wpływu regulacji na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Projekt nie wpłynie negatywnie na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przedmiotowego obszaru.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie okresów służby i wypoczynku członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego	Data sporządzenia 14.03.2019 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury	Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, z późn. zm.)
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Mikołaj Wild - Sekretarz Stanu w MI	Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury 261
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MI (e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl ; tel. 22 630 14 47)	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 103ca ust. 10 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, dodanym ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, regulacji dotyczących okresów służby i wypoczynku w stosunku do członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy przy użyciu samolotu w zakresie działalności taksówki powietrznej, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) wykonywanych przez jednego pilota, z uwzględnieniem ich specyfiki odmiennej od przewozu regularnego.

Celem projektu jest określenie w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu:

- 1) wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego:
 - a) warunków i okresów wypoczynku należnych w związku z pełnieniem czynności lotniczych oraz sposobu skracania i wydłużania okresu wypoczynku,
 - b) warunków i okresów wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi statku powietrznego,
 - c) form i warunków pełnienia gotowości, jej limitów oraz sposobu wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;
- 2) wykonywanym taksówką powietrzną oraz w służbie ratownictwa medycznego wydłużonego okresu pełnienia czynności lotniczych ze względu na zwiększenie składu personelu lotniczego w załodze wieloosobowej;
- 3) w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego sposobu wliczania czasu przemieszczania członka załogi w celu zajęcia stanowiska do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych;
- 4) wykonywanym taksówką powietrzną przerwy w pełnieniu czynności lotniczych oraz wydłużonego okresu pełnienia czynności lotniczych ze względu na zastosowaną przerwę;
- 5) w załodze jednoosobowej szczegółowego sposobu określania okresu pełnienia czynności lotniczych w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu oraz liczby odcinków;
- 6) w służbie ratownictwa medycznego wydłużonego okresu pełnienia czynności lotniczych ze względu na udział w akcji ratowniczej lub wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W związku z dodaniem upoważnienia ustawowego w art. 103ca ust. 10 w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia w sprawie okresów służby i wypoczynku członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu wykonywanym taksówką powietrzną, w załodze jednoosobowej oraz w służbie ratownictwa medycznego.

Oczekiwany efekt jest uregulowanie ww. kwestii w obszarze i zakresie, w jakim prawo Unii Europejskiej ich nie reguluje, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki omawianego obszaru i zachowaniem przejrzystości przepisów.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak szerszych danych dotyczących zwolnień krajowych poszczególnych państw opracowanych na podstawie ocen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, przeprowadzonych przez właściwe organy – o których mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Uwzględnianie przepisów rozporządzenia w trakcie wykonywania zadań i kompetencji wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, w szczególności nadzorowania i kontrolowania przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej.
Służba ratownictwa medycznego wykonująca przewóz lotniczy przy użyciu samolotu	1 podmiot	Dane własne organu (ULC)	Stosowanie wprowadzanych projektowanym rozporządzeniem rozwiązań prawnych w stosunku do członków załóg statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy.
Podmioty prowadzące działalność taksówki powietrznej przy użyciu samolotu	9 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	
Podmioty wykonujące operacje zarobkowego transportu lotniczego (CAT) w załodze jednoosobowej	7 podmiotów	Dane własne organu (ULC)	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom publicznym. Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Projekt zostanie przedstawiony do konsultacji następującym podmiotom:

1. Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A. ul. Komitetu Obrony Robotników 43 02-146 Warszawa
2. Enter Air Sp. z o.o. ul. 17 Stycznia 74 02-146 Warszawa
3. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5 01-934 Warszawa
4. SprintAir S.A. ul. Ruchliwa 22 02-182 Warszawa
5. Travel Service Polska Sp. z o.o. ul. Gordona Bennetta 2B 02-159 Warszawa
6. SkyTaxi Sp. z o.o. ul. Namysłowska 112 46-081 Dobrzeń Wielki
7. Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej Lotnisko Kobylnica 3 62-006 Kobylnica
8. IBEX UL Sp. z o.o. ul. Jana Kazimierza 11/4 01-248 Warszawa
9. SprintAir Cargo Sp. z o.o. ul. Ruchliwa 22 02-182 Warszawa
10. „HiFly” ul. Mickiewicza 87-820 Kowal
11. Jet Story Sp. z o.o. ul. 17 Stycznia 47 02-146 Warszawa
12. General Aviation Services Sp. z o.o. Góraszka 05-462 Wiązowna
13. Aeroklub Pomorski im. gen. pil. Stanisława Skalskiego ul. Pułku Lotniczego 17 87-100 Toruń
14. "Royal-Star" Sp. z o.o. ul. Drogowców 7 39-200 Dębica
15. Aeroklub Nowy Targ ul. Lotników 1 34-400 Nowy Targ
16. AMC Aviation Sp. z o.o. al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
17. Smart Jet Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki
18. BB Building Business ul. Mazańcowicka 92A 43-300 Bielsko-Biała
19. Lotnicza Bobulandia ul. Rynek 2 38-600 Lesko
20. Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego ul. Żorska 332 44-200 Rybnik
21. Mazur-Sky ul. Młynowa 5d/13 11-700 Mrągowo
22. Aeroklub Krakowski Al. Jana Pawła II 17 30-969 Kraków

23. Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków 63-400 Ostrów Wielkopolski
24. Aeroklub Gdański ul. Powstańców Warszawy 36 83-000 Pruszcz Gdański
25. Aeroklub Opolski im. Lotników Powstania Warszawskiego Polska Nowa Wieś – Lotnisko 46-070 Komprachcice
26. Aeroklub Śląski ul. Lotnisko Muchowiec 40-271 Katowice
27. Aeroklub Bielsko-Bialski ul. Cieszyńska 321 43-300 Bielsko-Biała
28. Aeroklub Częstochowski ul. P.O.W. 4 42-200 Częstochowa
29. Aeroklub Wrocławski im. Pułownika pilota Bolesława Orlińskiego - Oddział Aeroklubu Polskiego ul. Henryka Sienkiewicza 108-110 50-348 Wrocław
30. Loty Widokowe Kraków Sp. z o.o. Danka 5/41 31-299 Kraków
31. Grafprom Aviation Sp. z o.o. ul. Paderewskiego 1 86-005 Białe Błota
32. Bartolini Air Regional Sp. z o.o. ul. Ozorkowska 22 93-285 Łódź
33. Ryanair Sun S.A. ul. Cybernetyki 21 02-677 Warszawa
34. Aeroklub Podkarpacki – Szkoła Lotnicza Krosno, ul. Żwirki i Wigury 8, 38-400 Krosno, skrytka pocztowa 63
35. NSZZ „Solidarność”
36. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
37. Forum Związków Zawodowych
38. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
39. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan
40. Business Centre Club - Związek Pracodawców
41. Związek Rzemiosła Polskiego
42. Związek Zawodowy Personelu Pokładowego PLL LOT S.A.
43. Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT S.A.
44. Stowarzyszenie Polskich Pilotów Komunikacyjnych POLALPA

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Wydatki ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0
Saldo ogółem												0
budżet państwa												0
JST												0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0

Źródła finansowania	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych z Budżetu Państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian								
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowane regulacje poprawią funkcjonowanie w obszarze operacji lotniczych grupy podmiotów, której są dedykowane przez określenie w rozporządzeniu m.in. warunków i okresów wypoczynku należnych członkom załóg w związku z pełnieniem czynności lotniczych, sposobu skracania i wydłużania wypoczynku, warunków i okresów wypoczynku dodatkowego stanowiącego kompensatę wpływu różnic stref czasowych na członków załogi oraz form i warunków pełnienia gotowości, jej limitów oraz sposobu wliczania gotowości do okresu służby i okresu pełnienia czynności lotniczych, przy uwzględnieniu konieczności zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia, jeżeli chodzi o możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych.

Projektowane regulacje nie wpłyną na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane regulacje mogą pozytywnie wpłynąć na rynek pracy, poprzez przejrzystość uregulowań dotyczących okresu pełnienia czynności lotniczych oraz okresu wypoczynku w obszarze objętym rozporządzeniem.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

niepełnosprawnych oraz osób starszych		
Omówienie wpływu	W zakresie ww. obszarów bez wpływu w stosunku do obecnego stanu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi w dniu jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		