

565**ZARZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ**

z dnia 2 października 1996 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie czasu pracy i wypoczynku personelu latającego.

Na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153, z 1984 r. Nr 53, poz. 272, z 1987 r. Nr 33, poz. 180, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 35, poz. 192 i z 1996 r. Nr 45, poz. 199) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności z dnia 28 marca 1989 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku personelu latającego (Monitor Polski Nr 8, poz. 76 i z 1990 r. Nr 14, poz. 113) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Członek personelu latającego może przystąpić ponownie do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli nieprzerwany zajęcia-

mi służbowymi okres wypoczynku członka personelu latającego:

- 1) po okresie co najmniej 8 godzin ogólnego czasu wykonywania przez niego czynności lotniczych wynosił nie mniej niż 10 godzin,
- 2) po okresie ponad 10 godzin ogólnego czasu wykonywania przez niego czynności lotniczych wynosił co najmniej tyle, ile trwało wykonywanie czynności lotniczych poprzedzających ten wypoczynek.”;

2) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. 1. Członek personelu latającego, zatrudniony zawodowo w tym charakterze, ma obowiązek odbycia dodatkowego obozu kondycyj-

nego w wymiarze 14 dni kalendarzowych w ciągu kolejnych 12 miesięcy.

2. Kontroler ruchu lotniczego mający uprawnienia do kontroli radarowej jest obowiązany raz na rok, w określonym przez pracodawcę terminie, uczestniczyć przez dwa tygodnie w obozie kondycyjnym. Przerwa między urlopem wypoczynkowym a uczestnictwem w obozie kondycyjnym powinna wynosić co najmniej 3 miesiące. W uzasadnionych przypadkach, za zgodą lekarza sprawującego opiekę nad kontrolerami ruchu lotniczego, przerwa między urlopem a uczestnictwem w obozie kondycyjnym może być skrócona.

3. Na zlecenie komisji lotniczo-lekarskiej lub lekarza sprawującego opiekę nad kontrolerami ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 2, uczestnictwo w obozie kondycyjnym może być zastąpione leczeniem sanatoryjnym lub inną kuracją specjalistyczną.”;

3) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. 1. Członek personelu latającego zatrudniony w lotnictwie komunikacyjnym nie może przekroczyć norm czasu wykonywania czynności lotniczych określonych w następującej tabeli:

Skład załogi	Czas rozpoczęcia czynności lotniczych (według czasu lokalnego portu startu)	Ogólny czas wykonywania czynności lotniczych w ciągu kolejnych 24 godzin (w godzinach) w zależności od maksymalnej liczby lądowań					Czas lotu w godzinach		
		maksymalna liczba lądowań					w ciągu kolejnych 24 godzin	w ciągu miesiąca kalendarzowego	w ciągu 1 roku kalendarzowego
		1	2	3—4	5	6			
Minimalny skład załogi lotniczej, ustalony w instrukcji użytkownika w locie danego statku powietrznego	07.00-13.59	13	13	12,5	12	11,5	10	100 ^{*)}	800
	14.00-17.59	12,5	12,5	12	11,5	11	9,5		
	18.00-04.59	12	12	11,5	11	10,5	9		
	05.00-06.59	12,5	12,5	12	11,5	11	9,5		
Minimalny skład załogi powiększony o jednego pilota, który ma uprawnienia do wykonywania funkcji dowódcy statku powietrznego na danym typie samolotu		15					12		
Dwie kompletne załogi		18					16		

^{*)} W ciągu kolejnych 28 dni członek personelu latającego może wykonać maksymalnie 8 lotów (tj. 4 rejsy) ze zmianą długości geograficznej większą niż 75°.

2. Określona w tabeli maksymalna liczba lądowań może być przekroczona o 1 lądowanie w razie konieczności wykonania lądowania nie przewidzianego planem lotu.

3. W razie zabrania dwóch załóg na pokład samolotu, pracodawca powinien zapewnić w czasie lotu oddzielną, wentylowaną przestrzeń w samolocie, odseparowaną od pasażerów, umożliwiającą załodze nie wykonującej czasowo czynności wypoczynek w pozycji leżącej.”;

4) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. Przekroczenie ogólnego czasu wykonywania czynności lotniczych w ciągu kolejnych 24 go-

dzin może nastąpić za zgodą dowódcy statku powietrznego w razie:

- 1) konieczności wykonania lotu w celach poszukiwawczych lub ratowniczych,
 - 2) opóźnienia lotu z przyczyn uzasadnionych, a w szczególności z powodu:
 - a) niesprzyjających warunków atmosferycznych,
 - b) oczekiwania na pasażerów,
 - c) usuwania usterek,
 - d) wydłużonego kołowania
- nie więcej jednak niż o jedną godzinę.”;

5) w § 7 ust. 3—6 otrzymują brzmienie:

„3. Poza portem macierzystym członek personelu latającego wykonujący lot w pasie strefowej zmiany czasu może przystąpić do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli nie przerywany zajęciami służbowymi okres wypoczynku wynosi nie mniej niż tyle godzin, ile trwało wykonywanie czynności lotniczych, jednak nie mniej niż 14 godzin, gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 4 godziny, albo nie mniej niż 16 godzin, gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 6 godzin. Za lot w pasie strefowej zmiany czasu uważany jest lot ze zmianą długości geograficznej co najmniej 60° . Różnica długości geograficznej $h=15^\circ$ odpowiada 1 godzinie czasu astronomicznego.

4. W porcie macierzystym po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu członkowi personelu latającego przysługuje 48 godzin obowiązkowego wypoczynku liczonego od godz. 24.00 czasu lokalnego dnia przylotu.

5. W razie wykonywania lotu na specjalne zlecenie pracodawcy lub organów państwowego nadzoru lotniczego (lot techniczny, lot z szybko psującym się frachtem, lot poszukiwawczo-ratowniczy), czas wypoczynku określony w ust. 3 może być skrócony, jednak nie więcej niż o 50%. Skrócenie czasu wypoczynku nie może być stosowane częściej niż raz w ciągu kolejnych 14 dni.

6. Członkowi personelu latającego pracodawca zapewnia co najmniej tyle dni wolnych od pracy w miejscu zamieszkania, ile w danym miesiącu przypada dni wolnych od pracy, w tym co najmniej 1 dzień w niedzielę. Dni wolne powinny być udzielane bezpośrednio po okresie obowiązkowego wypoczynku.”

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej:

B. Liberadzki