

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia.....2012 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 i 951) 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

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).

załogi;

- 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, która w zakresie swoich obowiązków wykonuje czynności lotnicze na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu;
- 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;
- 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 operator członek załogi pozostaje w gotowości do odbioru przydziału lotu i rozpoczęcia operacji lotniczej;
- 7) HEMS – rozumie się przez to śmigłowcową służbę ratownictwa medycznego;
- 8) locie HEMS – rozumie się przez to lot śmigłowcem wykonującym lot na podstawie specyfikacji operacyjnych zawartych w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC), wydanego dla śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego, mający na celu udzielenie pomocy medycznej w nagłej potrzebie, w przypadku gdy niezbędny jest bezzwłoczny i szybki przewóz, w szczególności:
 - a) personelu medycznego,
 - b) środków medycznych, sprzętu, krwi, organów ludzkich, leków lub
 - c) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;
- 9) odcinku – rozumie się przez to pojedynczy lot obejmujący start i lądowanie, podczas którego członek załogi wykonuje czynności lotnicze;
- 10) operatorze – rozumie się przez to osobę fizyczną lub osobę prawną użytkującą lub oferującą użytkowanie co najmniej jednego śmigłowca;
- 11) 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;

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

Rozdział 2

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

§ 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.

3. Przepis ust. 2 nie stosuje się do lotów HEMS.

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

§ 4. 1. Jeżeli czas pracy 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 1½ czasu przerwy, jeżeli przerwa nastąpiła pomiędzy godziną 20⁰⁰ a 8⁰⁰ czasu lokalnego.

2. 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.

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

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

§ 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.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do lotów HEMS.

§ 7. 1. Minimalny okres wypoczynku członka załogi przed rozpoczęciem pełnienia czynności lotniczych (FDP), rozpoczynający 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. 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.

§ 8. 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 $\frac{1}{2}$ czasu pełnienia gotowości, z wyłączeniem pierwszych 4 godzin.

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 wygodne miejsce do jej wykonywania, niedostępne dla osób postronnych.

5. Termin rozpoczęcia i zakończenia gotowości zostaje określony i ogłoszony przez operatora z wyprzedzeniem pięciodniowym w sposób zwyczajowo przyjęty w jego jednostce.

6. Maksymalny czas pełnionej gotowości wynosi w:

1) warunkach domowych – 8 godzin;

2) bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora – 12 godzin.

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

Rozdział 3

Okres pełnienia czynności lotniczych w śmigłowej służbie ratownictwa medycznego

§ 9. Maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) członka załogi w śmigłowej służbie ratownictwa medycznego wynosi 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, liczonych od momentu rozpoczęcia czynności.

§ 10. 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.

§ 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.

§ 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.

§ 13. 1. Okres pełnienia gotowości w bazie operacyjnej albo w innym miejscu wyznaczonym przez operatora obejmuje maksymalnie pięć kolejnych dób, w przeciągu których wypełniane są obowiązki HEMS.

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

§ 14.1. 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.

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

§ 16. Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.

Rozdział 4

Przepisy końcowe

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

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 i 951). 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 12 godzin i uregulowany w § 3 i § 9 projektu. Za przyjęciem 12 godzinnego dopuszczalnego limitu 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 (tabela nr 1). Przyjęte w załączniku 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).

Ograniczenia czasu lotu w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego uregulowane zostały w § 10 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.

Przerwy w pełnieniu czynności lotniczych uregulowane zostały w § 4 i 6 projektu.

Zasady kształtowania wypoczynku w związku z pełnieniem czynności lotniczych zawarte zostały w § 7 i § 12 projektu. Minimalny okres wypoczynku w stosunku do członków załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego (§ 7) 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 (§ 7 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 § 8, 13 oraz 14 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 (1/2 z wyłączeniem pierwszych czterech godzin). W stosunku do gotowości pełnionej w bazie operacyjnej albo innym miejscu wyznaczonym przez operatora zdecydowano się na zaliczenie jej w całości do czasu pracy.

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 lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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 zostanie 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.

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 na sytuację i rozwój regionalny

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