

Czas pracy personelu latającego

Dr Michał Raczkowski

adiunkt Wydziału Prawa i Administracji UW,
członek Biura Studiów i Analiz Sądu Najwyższego

Pojęcie i ograniczanie „czasu pracy”

- Ograniczenia czasu pracy w przepisach bezpieczeństwa ruchu lotniczego (Załącznik do Eu-OPS, część Q)
- Regulacje czasu pracy w przepisach prawa pracy

Regulacje prawa pracy

- Szczątkowa regulacja dyrektywy 2000/79
- Regulacja art. 103 i nast. Prawa lotniczego
- Regulacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 13.12.2002
- W pozostałym zakresie – regulacja Kodeksu pracy (art. 5 k.p.)

Istota problemu

Mamy:

- Jeden reżim łączący obie grupy przepisów (bezpieczeństwo i prawo pracy)
- Dwa równoległe reżimy z odrębnymi konsekwencjami w każdym z nich

Zalety oceny „1 reżim”

- Ułatwienie stosowania
- Holistyczne spojrzenie na jedno zagadnienie

Wady

- Treść obu grup regulacji nie daje się pogodzić w obecnym stanie prawnym
- Różne filozofie rządzące w istocie obu reżimami

Normy

- OPS – Sztywna (nieprzekraczalna) norma czasu czynności lotniczych, sztywne normy w 7 i 28 dniach, ale sunące okresy 7 i 28 dni
- Prawo pracy – Norma dobową przekraczalną, normą tygodniową średnią (40 przeciętnie na tydzień), ale sztywny tydzień

Przykład

- Przekroczenie normy dobowej prawa pracy rodzi prawo do dodatkowego wynagrodzenia,
- Przekroczenie dobowego czasu czynności lotniczych – w ogóle nie dopuszczamy takiej możliwości

Odpoczynek

- Jedne termin występujący w obu grupach regulacji
- Różne sposoby liczenia
- Różne wymiary odpoczynku

2 możliwości wykładni prawa

- połączenie obu systemów
- równoległe stosowanie obu systemów

Konkluzja

- Ze względu na treść obu grup regulacji nie można ich traktować jak jednej dużej grupy norm,
- Należy stosować je równolegle, ale
- Dążąc do eliminowania rozbieżności przez uwzględnianie rozwiązań najkorzystniejszych