

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2016 r.

**w sprawie kierującego lotami**

Na podstawie art. 120 ust. 4c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) okoliczności i sposób wyznaczania kierującego lotami;
- 2) wymagania, które musi spełniać kierujący lotami, oraz jego uprawnienia i obowiązki;
- 3) zakres dokumentacji i środki techniczne do zapewniania kierowania lotami.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) loty łączone – loty szkolne, treningowe i inne loty, odbywające się z dwóch lub więcej STARTÓW na jednym lotnisku, oraz skoki spadochronowe;
- 2) START – oznaczenie miejsca na polu ruchu naziemnego;
- 3) użytkownik – podmiot korzystający z infrastruktury lotniskowej lotniska w celu wykonywania operacji lotniczych;
- 4) zarządzający – zarządzający lotniskiem niekontrolowanym.

**§ 3. 1.** Kierującego lotami wyznacza zarządzający, kierując się względami bezpieczeństwa, gdy planuje się prowadzenie:

- 1) samodzielnych lotów szkolnych;
- 2) lotów łączonych;
- 3) szkolnych lotów nocnych;
- 4) zawodów sportowych lub pokazów lotniczych;
- 5) skoków spadochronowych;
- 6) lotów lokalnych.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

2. W przypadku lotów lub skoków spadochronowych organizowanych przez:

- 1) jednego użytkownika – kierujący lotami jest wyznaczany spośród personelu pozostającego w dyspozycji tego użytkownika;
- 2) więcej niż jednego użytkownika – kierujący lotami jest wyznaczany spośród personelu pozostającego w dyspozycji jednego z użytkowników biorących udział w lotach lub skokach spadochronowych.

3. Jeżeli na lotnisku są wykonywane loty przy dwóch lub więcej rozłożonych STARTACH, to wyznacza się jednego kierującego lotami dla tych STARTÓW.

4. Informację o zapewnianiu kierującego lotami na danym lotnisku zamieszcza się w instrukcji operacyjnej lotniska oraz publikuje się w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).

#### § 4. Kierujący lotami:

- 1) w zakresie kierowania samodzielnymi lotami szkolnymi wymagającymi nadzoru instruktorskiego z ziemi posiada:
  - a) ważne uprawnienia instruktora odpowiadające rodzajowi nadzorowanych lotów wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji,
  - b) świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty;
- 2) w zakresie kierowania lotami innymi niż samodzielne loty szkolne posiada:
  - a) świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty,
  - b) ważne albo wygasłe uprawnienia instruktorskie, świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, licencję kontrolera ruchu lotniczego lub udokumentowane doświadczenie w kierowaniu lotami lub skokami spadochronowymi w lotnictwie państwowym,
  - c) przeszkolenie zarządzającego lotniskiem w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku.

#### § 5. Kierujący lotami jest uprawniony do:

- 1) udzielania informacji oraz wskazówek załogom statków powietrznych oraz monitorowania ich ruchu;

- 2) kierowania ostrzeżeń i poleceń do załóg statków powietrznych w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa;
- 3) wyznaczania dodatkowych osób pełniących funkcje pomocnicze podczas lotów oraz określania zakresów ich działania i odpowiedzialności.

§ 6. Do obowiązków kierującego lotami należy:

- 1) przed rozpoczęciem lotów:
  - a) uzgodnienie z organem zarządzania ruchem lotniczym warunków wykonywania zaplanowanych lotów, jeżeli wymagają tego przepisy odrębne,
  - b) sprawdzenie części lotniska, która będzie użytkowana podczas lotów,
  - c) zapoznanie się z aktualnymi i prognozowanymi warunkami meteorologicznymi w rejonie wykonywania lotów,
  - d) rozłożenie STARTU, jeżeli jest konieczny,
  - e) zapoznanie personelu lotniczego biorącego udział w lotach z:
    - aktualną i planowaną sytuacją ruchu lotniczego w rejonie wykonywania lotów,
    - aktualną i prognozowaną sytuacją meteorologiczną,
    - infrastrukturą lotniskową lotniska,
    - organizacją lotów oraz zasadami poruszania się po lotnisku,
    - przeszkodami znajdującymi się na lotnisku i w jego otoczeniu;
- 2) podczas lotów:
  - a) obserwowanie nadlotniskowego ruchu statków powietrznych oraz odbieranie informacji o zamierzonych kierunkach lotu i o aktualnych pozycjach statków powietrznych,
  - b) udzielanie pilotom wskazówek, informacji, ostrzeżeń i poleceń niezbędnych do wykonywania zadań lotniczych,
  - c) obserwowanie i organizacja naziemnego ruchu lotniczego,
  - d) utrzymywanie kontaktu z organem zarządzania ruchem lotniczym w celu uzgadniania z nim zezwoleń oraz przekazywania niezbędnych informacji,
  - e) bieżące zwalnianie niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej,
  - f) nadzór nad wykonywaniem lotów przez uczniów-pilotów,
  - g) uwzględnianie na bieżąco zmian warunków meteorologicznych,
  - h) monitorowanie stanu infrastruktury lotniskowej wykorzystywanej w trakcie lotów,

- i) nadzór nad przestrzeganiem przepisów lotniczych i zasad bezpieczeństwa przez wszystkich uczestników lotów oraz, o ile zajdzie taka potrzeba, wydawanie odpowiednich poleceń w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów,
  - j) informowanie zarządzającego o zaistniałych zdarzeniach lotniczych oraz naruszeniach przepisów lotniczych,
  - k) podjęcie działań w celu udzielenia pomocy lub podjęcia akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego lub powstania sytuacji szczególnej, zgodnie z planem działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska;
- 3) po zakończeniu lotów:
- a) nadzorowanie złożenia STARTU oraz usunięcie z pola ruchu naziemnego sprzętu latającego, startowego i pomocniczego,
  - b) powiadomienie organu zarządzania ruchem lotniczym o zakończeniu lotów,
  - c) omówienie przebiegu lotów z personelem lotniczym uczestniczącym w lotach,
  - d) uzupełnienie obowiązującej dokumentacji.

§ 7. 1. Kierujący lotami powinien przebywać w miejscu STARTU, na którym według potrzeb:

- 1) wykląda się tymczasowe znaki wyznaczające kierunek, miejsce startu i lądowania, zgodne z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;
- 2) stosuje się znaki i sygnały ostrzegawcze określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) określa się miejsce przeznaczone dla kierującego lotami, personelu lotniczego oraz innych osób;
- 4) określa się miejsce postoju statków powietrznych;
- 5) określa się miejsce postoju naziemnego sprzętu technicznego.

2. Jeżeli charakter wykonywanych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego na to pozwala, kierujący lotami może przebywać w innym miejscu, dogodnym do monitorowania operacji lotniczych i prowadzenia nadzoru nad lotami szkolnymi, zapewniającym mu stałą obserwację ruchu lotniskowego, miejsca startu i lądowania oraz prowadzenie łączności radiowej.

3. Kierujący lotami w razie konieczności opuszczenia miejsca wykonywania obowiązków jest obowiązany na czas swej nieobecności przekazać kierowanie lotami osobie posiadającej wymagane dla kierującego lotami uprawnienia i zapoznać ją z istniejącą sytuacją w kierowanym przez niego ruchu lotniczym lub przerwać wykonywanie lotów.

§ 8. 1. Czynności kierującego lotami w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru nad lotami i ruchem lotniczym są dokumentowane.

2. W ramach czynności, o których mowa w ust. 1, dokumentowaniu podlegają co najmniej następujące informacje:

- 1) nazwa lotniska;
- 2) data i godzina objęcia obowiązków przez kierującego lotami;
- 3) rodzaj wykonywanych lotów;
- 4) imię i nazwisko kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków;
- 5) przekazanie obowiązków, o których mowa w § 7 ust. 3, z podaniem godziny przyjęcia i zakończenia obowiązków, imienia i nazwiska oraz pisemnego potwierdzenia przyjęcia obowiązków;
- 6) przebieg lotów, w tym o zdarzeniach lotniczych lub innych sytuacjach szczególnych.

3. Kierujący lotami przechowuje dokumenty zawierające informacje, o których mowa w ust. 2, przez okres 24 miesięcy od dnia ich wytworzenia lub przez okres odpowiednio dłuższy, określany indywidualnie w przypadku wystąpienia zdarzeń lotniczych.

§ 9. Kierujący lotami w miejscu prowadzenia działalności powinien mieć dostęp do:

- 1) instrukcji operacyjnej lotniska;
- 2) planu działania w sytuacjach zagrożenia;
- 3) wykazu telefonów alarmowych;
- 4) aktualnej prognozy i aktualnych informacji meteorologicznych;
- 5) wskaźnika wiatru;
- 6) radiostacji;
- 7) telefonu;
- 8) zestawu znaków naziemnych, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 9) zestawu znaków ostrzegawczych, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

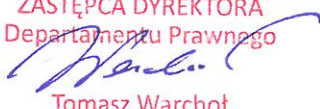
§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I  
BUDOWNICTWA**

**Za zgodność  
pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym**

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego



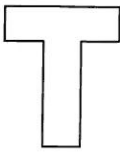
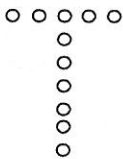
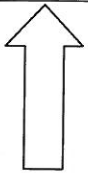
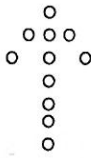
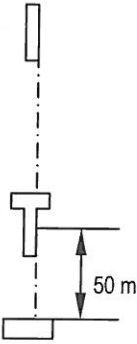
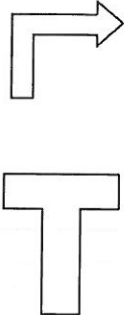
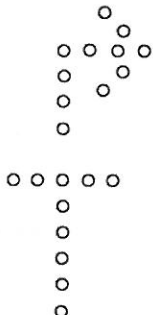
Tomasz Warchoń

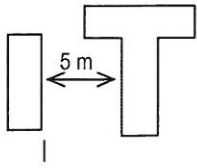
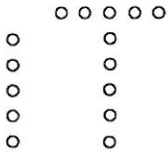
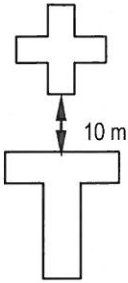
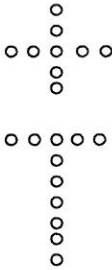
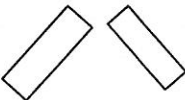
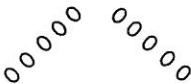
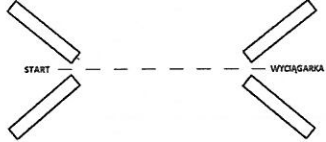


**Załącznik nr 1**

**Tymczasowe znaki wyznaczające kierunek, miejsce startu i lądowania**

Znaki wykładać z kombinacji płócien o wymiarach 6 m x 2 m w kontrastującym kolorze lub odpowiednio przenośnych świateł elektrycznych

Sygnał w dzień	Sygnał w nocy	Znaczenie sygnału
1	2	3
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku, równoległe do trzonu litery T przy czym obowiązuje wykonanie lewego kręgu nadlotniskowego
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony sygnału w kierunku wskazanym przez strzałę (sygnał wykładany tylko dla szybowców i samolotów holujących) przy czym obowiązuje wykonanie lewego kręgu nadlotniskowego
		Przyziemienie może odbywać się w granicach $\pm 50$ m od litery T. Ogranicznik górny ma znaczenie pomocnicze, a odległość jego od litery T zależy od długości dobiegu.  Uwagi : 1. w lotach szybowcowych zamiast T należy wyłożyć $\hat{u}$ , 2. w lotach innych niż szkolne wykładanie ograniczników i oznaczników oceny obliczenia nie jest konieczne.
		Wykonać prawy krąg lotów nad lotniskiem  Uwagi: 1. w lotach szybowcowych zamiast T należy wyłożyć $\hat{u}$ , 2. w przypadku wyłożenia na lotnisku dwóch równoległych startów, obowiązuje wykonywanie kręgów na zewnątrz, bez potrzeby wykładania strzały

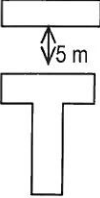
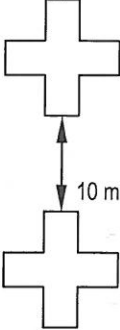
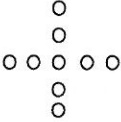
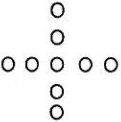
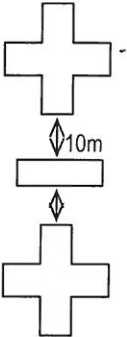
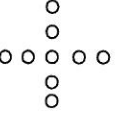
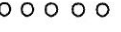
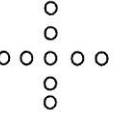
		<p>Lądowanie wykonać z lewej strony znaku T</p> <p>Uwaga: w lotach szybowcowych zamiast T należy wyłożyć <math>\hat{u}</math>,</p>
		<p>Na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe. Zezwala się startować i lądować tylko statkom powietrznym, z których zrzuca się skoczków, oraz wolno skakać.</p> <p>U w a g a : inne statki powietrzne mogą wylądować dopiero wtedy, kiedy krzyż zostanie zdjęty i pozostanie sygnał T</p>
		<p>Sygnał określający miejsce zrzutu linki holowniczej ze statku powietrznego.</p> <p>U w a g a : wierzchołek kąta wskazuje kierunek nalołu przy zrzucie</p>
		<p>Znaki dla startu paralotniowego lub lotniowego</p>













## Znaki i sygnały ostrzegawcze

## Znaki ostrzegawcze wykładane w miejscu startu

Znaki wykladać z kombinacji płócien o wymiarach 6 m x 2 m w kontrastującym kolorze lub odpowiednio przenośnych świateł elektrycznych

Sygnal w dzień	Sygnal w nocy	Znaczenie sygnału
1	2	3
		<p>Żądanie wylądowania wszystkich statków powietrznych będących w lotach nad lotniskiem.</p> <p>U w a g i:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. lądowanie odbywa się kolejno</li> <li>2. w lotach szybowcowych zamiast T należy wyłożyć ⇄</li> </ol>
	 	<p>Zakaz lądowania dla wszystkich statków powietrznych oraz sygnał zabraniający wyrzucania skoczka.</p> <p>Uwaga: statek powietrzny wyrzucający skoczka powinien przejść na drugi krąg i wykonać ponowny nalot do skoku.</p>
	  	<p>Nakaz lądowania ze skoczkiem na pokładzie.</p>

## Sygnaly podawane przy wykonywaniu lotów za wyciągarką

Sygnał z miejsca startu		Sygnał z wyciągarki	
Sygnał tablicą	Znaczenie sygnału	Sygnał świetlny	Znaczenie sygnału
	Przygotować się do naprężania liny, ściągarka przygotowana do rozwijania linki (jeżeli występuje)	Czerwony i zielony ciągły jednocześnie	Przygotowałem wyciągarkę – jestem gotów do naprężania i ciągnięcia
	Można naprężać linę	Zielony ciągły	Zaczynam ciągnąć lub można ściągać linkę (sygnał po wykonaniu ciągnięcia)
	Lina naprężona	Czerwony ciągły	Nie mogę ciągnąć lub nie ściągać linki (sygnał po wykonaniu ciągnięcia)
	Szybowiec ruszył	Zielony przerywane	Sygnał zrozumiałem
	Przerwać ciągnięcie lub unieważniam poprzedni sygnał	Czerwony przerywany	Sygnału nie zrozumiałem
	Ciągnąć wolniej	 	
	Ciągnąć szybciej		
Obroty tarczą w poziomie 	Linka niewyczepiona i linka ściągarki odcięta (jeżeli występuje)		Tablica sygnalizacyjna o wymiarach minimum 60x120 cm, z jednej strony koloru białego, z drugiej czerwonego. Malowanie: strona tablicy koloru białego ma obramowanie szerokości 10 cm koloru czerwonego, a strona tablicy koloru czerwonego – obramowanie szerokości 10 cm koloru białego.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie kierującego lotami stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 120 ust. 4c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361).

### 1. Cel projektowanej regulacji

Celem projektowanego rozporządzenia jest ustanowienie regulacji dotyczącej kierującego lotami, w tym określenie okoliczności i sposobu wyznaczania kierującego lotami, wymagań, które musi spełniać kierujący lotami, jego uprawnień i obowiązków, jak również określenie zakresu dokumentacji i środków technicznych do zapewniania kierowania lotami.

Należy zauważyć, że w praktyce w jednym momencie na lotnisku jest przeprowadzanych wiele operacji. Stwarza to zagrożenie dla wszystkich użytkowników lotniska. Czynności te powinny zatem być koordynowane. To właśnie kierujący lotami ma za zadanie podniesienie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych na lotniskach niekontrolowanych, szczególnie podczas prowadzenia szkolenia lotniczego oraz wykonywania operacji lotniczych różnych kategorii statków powietrznych z kilku miejsc na lotnisku jednocześnie (loty szybowcowe, skoki spadochronowe, loty paralotniowe) w tym samym czasie.

Zaznaczenia wymaga, że środowisko lotnicze, w tym również Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, podkreślając względy bezpieczeństwa, wielokrotnie zgłaszało potrzebę przywrócenia funkcji kierującego lotami.

Organizacja lotów z funkcją kierownika lotów jest obecnie praktykowana w ośrodkach szkolenia lotniczego, pomimo że przepisy powszechnie obowiązujące nie wskazują takiej potrzeby, jako „dobra praktyka lotnicza”.

### 2. Zakres regulacji

Zgodnie z art. 120 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem niekontrolowanym w zależności od potrzeb może zapewnić lotniskową służbę informacji powietrznej oraz dostępność informacji meteorologicznej w przestrzeni niekontrolowanej przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 121 ust. 5 pkt 1 lub kierującego lotami, który odpowiada za udzielanie informacji użytecznych w trakcie wykonywania lotów w ruchu lotniskowym, oraz za udzielanie informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym. Wynika stąd jasno, że zapewnianie funkcji kierującego lotami nie jest obligatoryjne i wynika z potrzeb zarządzającego lotniskiem niekontrolowanym. Zarządzający lotniskiem niekontrolowanym wyznaczając kierującego lotami zobowiązany będzie do postępowania zgodnego z niniejszym rozporządzeniem.

- 1) W § 2 zamieszczono znaczenie określeń stosowanych w projekcie rozporządzenia. Szczególną uwagę należy zwrócić na określenie „START”, który nie oznacza czynności rozpoczęcia lotu statku powietrznego, lecz miejsce na polu ruchu naziemnego. W tym kontekście słowo START pisane jest zawsze dużymi literami.
- 2) W § 3 ust. 1 określono okoliczności przemawiające za wyznaczeniem kierującego lotami, natomiast w ust. 3 przewidziano możliwość jednoczesnego wykonywania lotów przez

dwóch lub więcej użytkowników na tym samym lotnisku niekontrolowanym. Jest to szczególnie ważne, gdy na tym samym lotnisku odbywają się jednocześnie np. loty szkolne na samolotach, szybowcach, motolotniach, czy skoki spadochronowe.

- 3) W § 4 określono wymagania, jakie powinien spełniać kierujący lotami. Należy tu podkreślić, że w zakresie kierowania lotami innymi niż samodzielne loty szkolne (pkt 2) kierujący lotami powinien posiadać świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty, spełniać przynajmniej jeden z zawartych w lit. b warunków (a nie wszystkie łącznie) oraz posiadać przeszkolenie zarządzającego lotniskiem w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku.
- 4) W § 5 określono zakres uprawnień kierującego lotami. Zakres ten sformułowano w taki sposób, aby umożliwić skuteczne kierowanie wszystkimi rodzajami lotów i skoków spadochronowych z jednego lub więcej STARTÓW. Zakres uprawnień kierującego lotami udzielanie informacji oraz wskazówek załogom statków powietrznych, monitorowanie ich ruchu, wydawanie im ostrzeżeń i poleceń oraz możliwość wyznaczania dodatkowych osób pełniących funkcje pomocnicze.
- 5) W § 6 określono zakres obowiązków kierującego lotami. Obowiązki ujęto w trzech głównych etapach związanych z lotami, tj. na etapie bezpośredniego przygotowania do lotów (przed rozpoczęciem lotów), na etapie kierowania lotami (podczas lotów) oraz po zakończeniu lotów. W pkt 1 lit. b tego paragrafu określono, że do obowiązków kierującego lotami należy uzgodnienie z organem zarządzania ruchem lotniczym warunków wykonywania zaplanowanych lotów, jeżeli wymagają tego przepisy odrębne. Jest to szczególnie ważne w sytuacjach, kiedy strefa lotów, w której wyznacza się kierującego lotami sąsiaduje z innymi elementami przestrzeni powietrznej (strefy CTR, TMA, ATZ, D, P, R, TSA, TRA, trasy MRT, itp.). Wtedy, zachowanie warunków bezpieczeństwa (separacji, bezpiecznych odległości od granicy stref) będzie odbywać się na podstawie innych powszechnie obowiązujących przepisów, w tym np. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1) oraz na podstawie stosownych porozumień o współpracy. Wśród zakresu obowiązków kierującego lotami znalazły się także działania związane z przygotowaniem i sprawdzeniem stanu technicznego odpowiedniej infrastruktury lotniskowej niezbędnej do realizacji planowanych lotów. Specyfika realizacji poszczególnych lotów wymusza wyznaczenie, z aktualnie dostępnej, wymaganej infrastruktury lotniskowej (dróg startowych, dróg kołowania, płaszczyzn postojowych dla statków powietrznych, itp.) niezbędnej do realizacji lotów, o czym powinni być zapoznani wszyscy uczestnicy biorący udział w lotach.

- 6) W § 7 określono, że miejscem przebywania kierującego lotami podczas kierowania lotami powinien być START. Przy opisie STARTU znajdują się odesłania do załącznika nr 1 i załącznika nr 2, w których określono odpowiednio tymczasowe znaki wyznaczające kierunek, miejsce startu i lądowania oraz znaki ostrzegawcze wykładane w miejscu startu. Zamieszczone w obydwu załącznikach znaki powinny przyczynić się do uporządkowania i standaryzacji układu elementów STARTU na lotniskach niekontrolowanych, gdzie wyznacza się kierującego lotami. Uwzględniając charakter prowadzonych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego określono, że kierujący lotami może przebywać w innym miejscu, dogodnym do monitorowania operacji lotniczych i prowadzenia nadzoru nad lotami szkolnymi, zapewniającym mu stałą obserwację ruchu lotniskowego, miejsca startu i lądowania oraz prowadzenie łączności radiowej. Przewidziano również możliwość chwilowego opuszczenia miejsca wykonywania obowiązków przez kierującego lotami pod warunkiem przekazania kierowanie lotami osobie posiadającej wymagane dla kierującego lotami uprawnienia i zapoznania jej z istniejącą sytuacją w kierowanym przez niego ruchu lotniczym. W razie braku takiej osoby należy przerwać wykonywanie lotów.
- 7) W § 8 ustanowiono obowiązek dokumentowania czynności kierującego lotami w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru nad lotami i ruchem lotniczym oraz określono zakres dokumentowanych informacji. Zakres dokumentowanych informacji ograniczono do niezbędnego minimum, by zapewnić kierującemu lotami maksimum czasu na czynności związane z kierowaniem lotami.
- 8) W § 9 określono zakres dokumentów, informacji i środków technicznych, do jakich kierujący lotami powinien mieć dostęp, by móc skutecznie kierować lotami, a w sytuacjach szczególnych mieć dostęp do niezbędnych informacji.

Zgodnie z §10 projektu, rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) należy podnieść, że 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. poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

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

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej

Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie kierującego lotami  <b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa  <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu  <b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Marlena Jantón (tel. 520 50 78; e-mail: Marlena.Janton@mib.gov.pl)	<b>Data sporządzenia</b> 18.11.2016 r.  <b>Źródło:</b> art.120 ust. 4c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm)  <b>Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB</b> 109
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Brak regulacji określającej okoliczności i sposób wyznaczania kierującego lotami, wymagań, które musi spełniać kierujący lotami, jego uprawnień i obowiązków, a także zakresu dokumentacji i środków technicznych do zapewniania kierowania lotami.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie rozporządzenia realizującego upoważnienie określone w art. 120 ust. 4c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Wprowadzenie przedmiotowego rozporządzenia do krajowego porządku prawnego pozwoli na podwyższenie poziomu bezpieczeństwa operacji powietrznych na lotniskach niekontrolowanych, szczególnie podczas szkolenia lotniczego.

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

Każde z państw członkowskich Unii Europejskiej w sposób odrębny reguluje kwestie nieobjęte regulacjami unijnymi oraz publikuje je zgodnie z ich własnym systemem prawnym.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Lotniska niekontrolowane	ok. 44 lotnisk niekontrolowanych.	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Bezpośrednie/normatywne Zarządzający lotniskami niekontrolowanymi będą w oparciu o przepisy rozporządzenia wyznaczać kierującego lotami organizować jego pracę i wyposażać stanowisko pracy.
Organizacje lotnicze prowadzące operacje lotnicze lotnictwa ogólnego, w tym szkolenie lotnicze.	ok. 200 podmiotów prowadzących szkolenie lotnicze.	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Organizacje szkoleniowe będą prowadziły działalność szkoleniową z wydatnym wsparciem ze strony kierującego lotami, co przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa wykonywanych operacji.
Urząd Lotnictwa Cywilnego	1	ustawa – Prawo lotnicze	Procesy nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami szkolenia lotniczego i rejestrowanymi podmiotami szkolenia lotniczego.

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

W ramach konsultacji poprzedzających przygotowanie projektu rozporządzenia przeprowadzono szereg spotkań, w których uczestniczyli przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego i środowiska lotniczego (Aeroklub Polski).

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych, zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów, do z następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;

- 2) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 3) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
- 4) Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 5) Centrum Usług Logistycznych, ul. Słoneczna 37, 00-789 Warszawa;
- 6) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
- 7) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
- 8) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;

#### 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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych polegających na zwiększeniu wydatków lub zmniejszeniu dochodów budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.
---------------------	--

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

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

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



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

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Projektowane rozporządzenie nie wpływa na rynek pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu
------------------	-------------

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Nie dotyczy.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia. Nie przewiduje się prowadzenia oceny funkcjonowania rozporządzenia (OSR Ex-post).

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak

