UZASADNIENIE

1.  Cel wydania rozporządzenia

Niniejszy projekt wprowadza zmiany do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1488), zwanego dalej „rozporządzeniem”, które są następstwem doświadczeń związanych z jego stosowaniem podczas sezonów lotniczych w latach 2013–2019.

2.  Zakres regulacji

Projekt zawiera następujące propozycje nowych przepisów oraz zmiany dotychczasowych przepisów rozporządzenia:

**Zmiana brzmienia § 2 pkt 2 rozporządzenia** (§ 1 pkt 1 lit. a projektu) doprecyzowuje w ramach definicji „dyrektora pokazu lotniczego” odpowiedzialność dyrektora pokazu lotniczego za organizację i bezpieczne wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego, jednoznacznie wykluczając jego odpowiedzialność za strefy inne niż ta, w której wykonywane są operacje lotnicze, tj. za zabezpieczenie strefy dla publiczności, ochrony terenu pokazu lotniczego, strefy sprzedaży gastronomii itp. Za te strefy odpowiedzialny jest organizator pokazu lotniczego. Za bezpieczne wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego odpowiada również organizator pokazu lotniczego poprzez zatrudnienie właściwego dyrektora pokazu lotniczego.

**Zmiana brzmienia § 2 pkt 12 rozporządzenia** (§ 1 pkt 1 lit. b projektu) ustala w ramach definicji „lotu akrobacyjnego” jasny podział między lotami akrobacyjnymi i lotami innymi niż akrobacyjne. Wprowadzenie projektowanej zmiany ułatwi organizatorowi pokazu lotniczego, osobom funkcyjnym (m.in. dyrektorowi pokazu lotniczego, kierownikowi programu pokazu lotniczego, kierownikowi lotów, kierownikowi skoków), pilotom statków powietrznych oraz Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, określenie odpowiedzialności oraz uprawnień do wykonywania lotów akrobacyjnych dla poszczególnych członków personelu lotniczego biorących udział w pokazie lotniczym. Zmienianą definicją objęto nie tylko figury akrobacyjne (beczka, korkociąg, opadanie liściem, pętla, przewrót, spirala, ślizg na ogon, wywrót, zawrót, zwrot bojowy, świeca, lot nurkowy, kobra), ale także zamierzone wykonywanie manewrów statkami powietrznymi z przechyleniem większym niż 60° i wznoszeniem lub pochyleniem większym niż 45°. Zlikwidowano lukę między lotami akrobacyjnymi a lotami innymi niż akrobacyjne, przez zakwalifikowanie wykonywania manewrów statkami powietrznymi z przechyleniem większym niż 60° i wznoszeniem lub pochyleniem większym niż 45° do lotów akrobacyjnych. Dotychczasowa definicja lotu akrobacyjnego nie określała jasno tego podziału, przez co była często dowolnie interpretowana podczas pokazów lotniczych. Jednocześnie należy podkreślić, że określenie „lot akrobacyjny” jest używane wyłącznie na potrzebę tego rozporządzenia.

**Dodanie w** **§ 2 rozporządzenia pkt 21a** (§ 1 pkt 1 lit. c projektu) definiującego nowe pojęcie „teren pokazu lotniczego”, które ułatwi organizatorowi pokazu lotniczego określenie własnej odpowiedzialności za poszczególne obszary i wdrożenie właściwego zarządzania poszczególnymi obszarami oraz infrastrukturą pokazu lotniczego, a także wprowadzenie stosownej ochrony, polegającej w szczególności na zapewnieniu, że organizator pokazu lotniczego odpowiada w całości za działania związane z bezpieczną organizacją pokazu lotniczego.

Teren pokazu lotniczego obejmuje m.in.: strefę dla publiczności, linie pokazu lotniczego, obszary naziemne niezbędne do wykonywania operacji lotniczych, wystawę statyczną sprzętu lotniczego, miejsce ustawienia sprzętu lotniczego wyznaczonego do pokazu lotniczego, miejsca wyznaczone do lądowań awaryjnych, miejsca tankowania paliwa lub uzupełniania gazów i płynów technicznych statków powietrznych, płaszczyzny obsługowe statków powietrznych, drogi kołowania statków powietrznych, miejsca użycia materiałów wybuchowych, miejsca rozłożenia materiałów lub wyrobów pirotechnicznych oraz miejsca rozłożenia i emisji światła laserowego, a także parkingi, infrastrukturę drogową itp.

Dodatkowo, wprowadzenie pojęcia „terenu pokazu lotniczego” umożliwi organizatorowi pokazu lotniczego ocenę, czy na wyznaczonym terenie pokazu lotniczego znajduje się infrastruktura krytyczna obejmująca m.in. systemy: zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa, zaopatrzenia w wodę, łączności, sieci teleinformatycznych, produkcji, składowania, przechowywania i stosowania substancji chemicznych i promieniotwórczych (w tym rurociągi substancji niebezpiecznych). Ponadto pozwoli organizatorowi pokazu lotniczego właściwie ocenić możliwość wystąpienia sytuacji kryzysowej, która może wpłynąć negatywnie m.in. na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, i która może spowodować wystąpienie znacznego ograniczenia możliwości działania ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków. Wprowadzenie pojęcia „terenu pokazu lotniczego” pozwoli także organizatorowi pokazu lotniczego na przygotowanie planu reagowania awaryjnego, przygotowanie i utrzymanie zasobów niezbędnych do wykonania zadań ujętych w planie reagowania awaryjnego, a także przygotowanie struktur uruchamianych w sytuacjach kryzysowych. Teren pokazu lotniczego powinien być przez organizatora pokazu lotniczego w sposób widoczny oznakowany np. taśmami, barierkami, jeżeli ukształtowanie i właściwości terenu na to pozwalają. Teren w celu przeprowadzenia pokazu lotniczego może udostępnić organizatorowi wyłącznie jego właściciel lub zarządzający terenem. Brak zgody ww. podmiotu i udostępnienia terenu przez jego właściciela lub zarządzającego powoduje brak możliwości przeprowadzenia pokazu lotniczego na danym terenie.

**Zmiana brzmienia § 5 ust. 6 pkt 5 rozporządzenia** (§ 1 pkt 2 projektu) doprecyzowuje, że we wniosku o obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych podaje się numer licencji lub świadectwa kwalifikacji lub innego równoważnego dokumentu, z którego wynika uprawnienie do wykonywania lotów akrobacyjnych. Posiadanie samej licencji lub świadectwa kwalifikacji nie oznacza faktu posiadania uprawnienia do wykonywania lotów akrobacyjnych. Dotychczasowy przepis był niejednoznaczny i sugerował, że uprawnienie wpisane np. do licencji posiada oddzielny numer, inny niż licencja. Uprawnienia wpisuje się do licencji. Uprawnienia nie posiadają oddzielnych numerów i stanowią integralną część licencji.

**Zmiana brzmienia § 7 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia** (§ 1 pkt 3 lit. a projektu) nakłada na organizatora pokazu lotniczego, w ramach przygotowania programu pokazu lotniczego, obowiązek naniesienia w sposób czytelny wydzielonego na powierzchni ziemi terenu oraz obszaru pokazu lotniczego w formie graficznej w odpowiedniej skali na mapę terenu, nad którym ma być wykonany pokaz lotniczy i loty treningowe do tego pokazu. Mapa z naniesionymi obszarami naziemnymi oraz powietrznymi jest niezbędna Prezesowi Urzędu do celów szczegółowej oceny prawidłowości przygotowania programu pokazu lotniczego pod kątem wprowadzenia ewentualnych ograniczeń lub stwierdzenia niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego warunków określonych w rozporządzeniu. Dotychczas stosowany „szkic terenu” – rozumiany dosłownie przez organizatorów pokazów lotniczych – nie zapewniał wymaganej szczegółowości oraz czytelności i nie był wystarczającym nośnikiem informacji niezbędnej do właściwej oceny przygotowania terenu oraz obszaru do pokazu lotniczego. Projektowana zmiana pozwoli także uniknąć wątpliwości interpretacyjnych przez zainteresowanych organizatorów pokazów lotniczych oraz nadzór lotniczy.

Jednocześnie naniesienie terenu pokazu lotniczego wraz z całą infrastrukturą konieczną do zorganizowania i przeprowadzenia pokazu lotniczego oraz treningu do tego pokazu na mapę jest niezbędne organizatorowi pokazu lotniczego w celu identyfikacji zagrożeń bezpieczeństwa oraz minimalizacji ryzyka na terenie pokazu lotniczego oraz w przestrzeniach powietrznych udostępnionych organizatorowi do przeprowadzenia pokazu lotniczego, a także wprowadzenia wszelkich działań zapewniających bezpieczeństwo podczas pokazu lotniczego, biorąc pod uwagę warunki wykonywania lotów w czasie trwania pokazu lotniczego, w tym w szczególności ograniczenia dotyczące wysokości i prędkości lotu, dozwolonych manewrów, eksploatacji statków powietrznych oraz inne ograniczenia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego, przy uwzględnieniu uprawnień lotniczych członków załóg statków powietrznych uczestniczących w pokazie lotniczym.

**Zmiana odesłania w § 7 w ust. 2 w pkt 5** **rozporządzenia** (§ 1 pkt 3 lit. b projektu) do rodzaju posiadanych uprawnień dyrektora pokazu lotniczego przez odesłanie do § 9 ust. 1 albo 1a. Zmiana jest podyktowana zmianą § 9 polegającą na zmianie brzmienia ust. 1 i dodaniu ust. 1a.

**Dodanie w § 8 w ust. 1 rozporządzenia pkt 4** (§ 1 pkt 4 lit. a projektu) nakłada na organizatora pokazu lotniczego obowiązek dołączenia do składanego Prezesowi Urzędu programu pokazu lotniczego oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego, w przypadku pokazu lotniczego organizowanego w trybie art. 123 ust. 1b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”. Przepis ten precyzuje, że ocena ryzyka dotyczy operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego, a nie oceny ryzyka imprezy masowej.

Wprowadzenie wymogu złożenia oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego ułatwi organizatorowi pokazu lotniczego, dyrektorowi pokazu lotniczego, kierownikowi programu pokazu lotniczego, kierownikowi lotów i kierownikowi skoków dokonanie kontroli obszarów zagrożenia bezpieczeństwa i minimalizację ryzyka oraz wprowadzenie wszelkich ograniczeń w celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas pokazu lotniczego. Ponadto, wymóg ten jest konieczny, aby Prezes Urzędu mógł dokonać oceny prawidłowości przygotowania oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego uwzględniającej warunki wykonywania lotów podczas pokazu lotniczego, w szczególności w odniesieniu do: ograniczeń dotyczących wysokości i prędkości lotu, dozwolonych manewrów, eksploatacji statków powietrznych oraz innych ograniczeń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego, przy uwzględnieniu uprawnień lotniczych członków załóg statków powietrznych uczestniczących w pokazie lotniczym.

**Dodanie w § 8 w ust. 1 rozporządzenia pkt 5** (§ 1 pkt 4 lit. a projektu), który w przypadku organizowania pokazu lotniczego w trybie art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, nakłada na organizatora pokazu lotniczego obowiązek dołączenia do składanego Prezesowi Urzędu programu pokazu lotniczego planu reagowania awaryjnego – tj. planu zarządzania zdarzeniami w trakcie lub po zaistnieniu sytuacji awaryjnej, przygotowanego przez organizatora pokazu lotniczego na podstawie przeprowadzonej oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego.

Dotychczas organizatorzy pokazów lotniczych, a także osoby funkcyjne, zazwyczaj nie byli właściwie przygotowani do odpowiedniej reakcji w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego, np. wypadku lotniczego. Osoby te nie przygotowywały planów reagowania awaryjnego albo plany te w sposób niewystarczający identyfikowały możliwe do przewidzenia scenariusze awaryjne i nie zawierały opisu działań łagodzących następstwa zdarzenia.

Plan reagowania awaryjnego sporządzany przez organizatora pokazu lotniczego to plan postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej wynikającej z wykonywania operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego. Plan ten opisuje działania jakie należy podjąć po zaistnieniu zdarzenia lotniczego, jak również wskazuje osoby odpowiedzialne za poszczególne działania. Jest to bardzo ważna kwestia, która ma wpływ na właściwe postępowanie w przypadku zaistnienia podczas pokazu lotniczego np. wypadku lotniczego, a w szczególności wpływ na bezpieczeństwo zgromadzonej publiczności i załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze.

Ponadto, wprowadzenie wymogu dołączenia planu reagowania awaryjnego do programu pokazu lotniczego jest konieczne, aby Prezes Urzędu mógł dokonać oceny prawidłowości przygotowania tego planu przez organizatora pokazu lotniczego.

**Zmiana brzmienia § 8 ust. 2 pkt 2** **rozporządzenia** (§ 1 pkt 4 lit. b tiret pierwsze projektu), w którym Prezes Urzędu zamiast oświadczenia o przeprowadzeniu oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego będzie żądał dostarczenia wraz z programem pokazu lotniczego oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego dla pokazu lotniczego organizowanego w trybie art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze (analogicznie do § 8 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia).

Zatem ocena ryzyka operacji lotniczych zaplanowanych w ramach pokazu lotniczego, organizowanego zarówno w trybie art. 123 ust. 1b jak i art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze, stanowić będzie obligatoryjny dokument dołączany do programu pokazu lotniczego przez organizatora pokazu lotniczego, określający przewidywane zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego mogące wystąpić w związku z wykonywanymi operacjami lotniczymi podczas pokazu lotniczego.

**Zmiana brzmienia § 8 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia** (§ 1 pkt 4 lit. b tiret drugie projektu). W przypadku organizowania pokazu lotniczego w trybie art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze, wprowadza się wymóg dołączenia do składanego Prezesowi Urzędu programu pokazu lotniczego kopii zgody właściwego miejscowo burmistrza (prezydenta) miasta na wykonywanie lotów nad obszarem miasta w jego granicach administracyjnych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze.

**Dodanie w** **§ 8 w ust. 2 rozporządzenia** **pkt 5** (§ 1 pkt 4 lit. b tiret trzecie projektu). W przypadku organizowania pokazu lotniczego w trybie art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze, wprowadza się wymóg dołączenia do składanego Prezesowi Urzędu programu pokazu lotniczego planu reagowania awaryjnego obejmującego plan zarządzania zdarzeniami w trakcie lub po zaistnieniu sytuacji awaryjnej, który organizator pokazu lotniczego będzie przygotowywał na podstawie przeprowadzonej oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego. Wymóg złożenia planu reagowania awaryjnego wprowadzono analogicznie do przypadku pokazu lotniczego organizowanego w trybie art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze (analogicznie do § 8 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia).

**Zmiana brzmienia** **§ 9 ust. 1 rozporządzenia** (§ 1 pkt 5 lit. a projektu) rozszerza możliwość wyznaczania przez organizatora pokazu lotniczego na dyrektora pokazu lotniczego osób posiadających: ważną albo wygasłą licencję nawigatoralubważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, lub ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, lub ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego z uprawnieniem instruktora INS. W przepisie doprecyzowano, że osoby, które posiadają ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego z uprawnieniem instruktora INS albo ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem instruktora INS, mogą być wyznaczane na dyrektora pokazu lotniczego w przypadku gdy program pokazu lotniczego będzie obejmował odpowiednio wyłącznie loty bezzałogowych statków powietrznych albo wyłącznie skoki spadochronowe.

Dodatkowo przewidziano, że dyrektor pokazu lotniczego, będąc odpowiedzialnym za zapewnienie aby organizacja i wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego były zgodne z przepisami, musi posiadać wiedzę i doświadczenie w zakresie organizacji pokazu lotniczego, jak również wiedzę i doświadczenie w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym, w przypadku gdy program pokazu lotniczego obejmuje loty tych statków powietrznych.

**Dodanie w § 9 rozporządzenia ust. 1a** (§ 1 pkt 5 lit. b projektu) jest konieczne w związku ze zmianą brzmienia § 9 ust. 1 rozporządzenia. Przepis powiela dotychczasowe rozwiązanie z ust. 1, zgodnie z którym dyrektor pokazu lotniczego zamiast wymienionych w przepisie ust. 1 licencji i świadectw kwalifikacji, może posiadać równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym.

**Dodanie w § 9 rozporządzenia ust. 1b** (§ 1 pkt 5 lit. b projektu), w związku z przypisaniem dyrektorowi pokazu lotniczego odpowiedzialności za zapewnienie organizacji i wykonania operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego zgodnie z wymogami stosownych przepisów lotniczych, konstytuuje niezależność dyrektora pokazu lotniczego od organizatora pokazu lotniczego przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na bezpieczną organizację i wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego. Organizator pokazu lotniczego często jest osobą niezwiązaną z lotnictwem, nieposiadającą odpowiedniej wiedzy i doświadczenia. W związku z powyższym nie jest dopuszczalne, aby organizator pokazu lotniczego wymagał od dyrektora pokazu lotniczego wykonania czynności, które są niezgodne z przepisami lotniczymi lub zagrażają bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych, a to w praktyce często się zdarza. Jednocześnie dyrektor pokazu lotniczego nie może być obciążony innymi obowiązkami niż związanymi z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych. Konieczne jest jasne określenie zakresów odpowiedzialności dyrektora pokazu lotniczego i organizatora pokazu lotniczego. Ewentualne wątpliwości w tym zakresie powinny być wyjaśniane przed pokazem lotniczym na spotkaniach i odprawach uzgodnieniowych.

**Dodanie w § 9 rozporządzenia ust. 4** (§ 1 pkt 5 lit. c projektu) rozszerza uprawnienia dyrektora pokazu lotniczego, w związku z przypisaniem mu odpowiedzialności za bezpieczną organizację i wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego, o możliwość zawieszenia lub przerwania pokazu lotniczego w przypadku stwierdzenia podczas pokazu lotniczego poważnego zagrożenia bezpieczeństwa nie dającego się usunąć tj. zagrożenia bezpieczeństwa zgromadzonej publiczności ze strony statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zagrożenia bezpieczeństwa załóg tych statków powietrznych lub stwierdzenia podczas pokazu lotniczego niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego na terenie pokazu lotniczego warunków bezpieczeństwa określonych w programie pokazu lotniczego lub w zgodzie Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego. Zawieszenie lub przerwanie pokazu lotniczego będzie się odnosiło wyłącznie do „dynamicznej” części pokazu lotniczego (operacji lotniczych), a nie do całej imprezy, w której mogą być zaplanowane także inne przedsięwzięcia np. wystawa statyczna sprzętu lotniczego czy koncerty.

Zmiana brzmienia § 12 ust. 1 rozporządzenia(§ 1 pkt 6 projektu) rozszerza możliwość wyznaczania przez dyrektora pokazu lotniczego – kierownika programu pokazu lotniczego, kierownika lotów i kierownika skoków oraz nakłada na te osoby obowiązek posiadania odpowiednich uprawnień do pełnienia tych funkcji. Nakłada także na te osoby obowiązek posiadania stosownej wiedzy i doświadczenia w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym.

W zmienianym § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia dokonano zmiany w zakresie wymogu uprawnień dla kierownika programu pokazu lotniczego. Kierownik programu pokazu lotniczego musi posiadać ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty albo ważne świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej. Dotychczasowy przepis nie wymagał od kierownika programu pokazu lotniczego tego uprawnienia. Każda uwaga kierownika programu pokazu lotniczego o nieprawidłowościach związanych z pokazem lotniczym była kierowana do kierownika lotów, który następnie prowadził korespondencję drogą radiową z załogą wykonującą pokaz lotniczy, przekazywał uwagi lub korygował jej nieprawidłowe zachowanie lub ostrzegał o ewentualnym zagrożeniu. Powodowało to opóźnioną reakcję na zagrożenia. Wprowadzany wymóg posiadania dodatkowych uprawnień tj. ważnego świadectwa ogólnego operatora radiotelefonisty albo ważnego świadectwa operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej, jest podyktowany względami bezpieczeństwa. W przypadku zaistnienia ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa zgromadzonej publiczności lub załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze zachodzi konieczność bardzo szybkiej reakcji przez radio lotnicze. Konstrukcja pkt 1 wskazuje, że osoba pełniąca funkcję kierownika programu pokazu lotniczego powinna dysponować co najmniej jednym z ww. uprawnień. Z wymogu posiadania ww. uprawnień zwolniony jest kierownik programu pokazu lotniczego, w przypadku lotów wyłącznie bezzałogowych statków powietrznych, ze względu na brak załogi w statku powietrznym.

Dla kierownika programu pokazu lotniczego wprowadzono dodatkowo wymóg posiadania stosownej wiedzy i doświadczenia w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym. Osoba, która nie posiada takiej wiedzy nie może pełnić funkcji kierownika programu pokazu lotniczego dla danej kategorii prędkościowej statków powietrznych. W przypadku, gdy kierownik programu pokazu lotniczego nie posiada stosownej wiedzy w zakresie wszystkich kategorii prędkościowych statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, dyrektor pokazu lotniczego może wyznaczyć na kierownika programu pokazu lotniczego dodatkowe osoby stosownie do kategorii, wpisując je do programu pokazu lotniczego.

W zmienianym § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia przewidziano jako nową możliwość wyznaczenia na funkcję kierownika programu pokazu lotniczego osoby posiadającej ważną albo wygasłą licencję nawigatora albo osoby, która posiada równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo posiada ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym, pod warunkiem, że posiada ona ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty albo ważne świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej, oraz posiada stosowną wiedzę i doświadczenie w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym.

Ponadto przepis przewiduje jako nową możliwość wyznaczenia na funkcję kierownika programu pokazu lotniczego osoby posiadającej ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, albo ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, albo osoby, która posiada równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo posiada ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym, pod warunkiem, że posiada ona ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty albo ważne świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej, oraz posiada stosowną wiedzę i doświadczenie w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym.

Funkcję kierownika programu pokazu lotniczego może także pełnić osoba posiadająca ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego z uprawnieniem instruktora INS, w przypadku gdy program pokazu lotniczego obejmuje wyłącznie loty bezzałogowych statków powietrznych.

Osoba posiadająca ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego z uprawnieniem instruktora INS nie może pełnić funkcji kierownika programu pokazu lotniczego w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym, bez posiadania stosownej wiedzy i doświadczenia w tym zakresie.

Dodatkowo w przepisie dokonano zmiany w zakresie wymogu uprawnień na funkcję kierownika programu pokazu lotniczego dla osoby posiadającej ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem instruktora INS.

Osoba posiadająca ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem instruktora INS nie może pełnić funkcji kierownika programu pokazu lotniczego w zakresie kategorii prędkościowej statków powietrznych, o których mowa w § 2 pkt 4–6 rozporządzenia, biorących udział w pokazie lotniczym, bez posiadania stosownej wiedzy i doświadczenia w tym zakresie. Skoczek spadochronowy z uprawnieniem instruktora INS może pełnić funkcję kierownika programu pokazu lotniczego w przypadku, gdy w pokazie lotniczym będą brały udział wyłącznie statki powietrzne wykonujące zrzut skoczków spadochronowych.

Zasadne jest, aby skoczek spadochronowy z uprawnieniem instruktora INS posiadał obligatoryjnie ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty albo ważne świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej. Pomimo, że pokaz lotniczy obejmuje jedynie skoki spadochronowe, kierownik programu pokazu lotniczego musi posiadać uprawnienia do nawiązania łączności z pilotami statków powietrznych wykonujących np. zrzut skoczków spadochronowych.

W zmienianym § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia dotyczącym kierownika lotów doprecyzowano wymagania dla kierownika lotów, jak również wprowadzono nowe rozwiązania, m.in. możliwość wyznaczenia na tę funkcję również osoby posiadającej ważne świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, albo ważne świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, albo ważne świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej. Ponadto kierownik lotów musi posiadać ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty albo świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej (z wyjątkiem osoby posiadającej ważną licencję pilota albo ważne świadectwo kwalifikacji pilota). W przepisie przewidziano także dla kierownika lotów możliwość posiadania równoważnego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa obcego albo ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym. Operator bezzałogowego statku powietrznego może pełnić funkcję kierownika lotów w przypadku gdy w pokazie lotniczym będą brały udział wyłącznie bezzałogowe statki powietrzne. Analogiczne rozwiązania zostały przewidziane w odniesieniu do skoczka spadochronowego, posiadającego ważne albo wygasłe świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem instruktora INS – może on być kierownikiem lotów jedynie podczas pokazu lotniczego, który obejmuje tylko skoki spadochronowe.

W § 12 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia zmiany odnoszą się do kompetencji kierownika skoków wykonywanych w ramach pokazu lotniczego. Nadano możliwość pełnienia funkcji kierownika skoków osobom posiadającym ważne świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem instruktora INS albo równoważnego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa obcego albo ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym oraz ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty albo ważne świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej. Zastosowane zmiany mają na celu podniesienie bezpieczeństwa skoczków oraz zgromadzonej publiczności.

**Zmiana brzmienia § 15 ust. 5 rozporządzenia** (§ 1 pkt 7 projektu) przyznaje Prezesowi Urzędu uprawnienie do odwołania pokazu lotniczego przed jego rozpoczęciem oraz doprecyzowuje dotychczasowe uprawnienie Prezesa Urzędu do zawieszenia lub przerwania pokazu lotniczego w trakcie pokazu lotniczego. Odwołanie pokazu lotniczego będzie następowało w przypadku niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego na terenie pokazu lotniczego warunków bezpieczeństwa określonych w programie pokazu lotniczego lub w zgodzie Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego. Możliwość odwołania pokazu lotniczego przed jego rozpoczęciem będzie zatem odnosić się do terenu pokazu lotniczego np.: po ulewnych deszczach powierzchnia trawiasta lotniska nie będzie nadawać się do eksploatacji, lub teren pokazu lotniczego wraz z infrastrukturą pokazu lotniczego nie będzie tożsamy z terenem wskazanym przez organizatora pokazu lotniczego we wniosku kierowanym do Prezesa Urzędu, lub jeżeli po wydaniu zgody Prezes Urzędu stwierdzi, że zostały poważnie naruszone warunki bezpieczeństwa dające podstawę do jej wydania. Natomiast zawieszenie lub przerwanie pokazu lotniczego będzie następowało w przypadku stwierdzenia podczas pokazu lotniczego zagrożenia bezpieczeństwa zgromadzonej publiczności ze strony statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zagrożenia bezpieczeństwa załóg tych statków powietrznych lub niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego warunków bezpieczeństwa określonych w programie pokazu lotniczego lub w zgodzie Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego. Prezes Urzędu będzie obowiązany poinformować organizatora pokazu lotniczego o odwołaniu, zawieszeniu czy przerwaniu pokazu lotniczego.

Przepis pozwoli Prezesowi Urzędu odpowiednio reagować nie tylko, jak dotychczas, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa publiczności zgromadzonej podczas pokazu lotniczego ze strony statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, ale także w innych przypadkach, gdy zagrożenie bezpieczeństwa wystąpi, a organizator pokazu lotniczego oraz osoby funkcyjne nie podejmą działań minimalizujących ryzyka w ramach tego zagrożenia. Odwołanie, zwieszenia lub przerwanie dotyczy tylko części imprezy tj. pokazu w rozumieniu lotów statków powietrznych – imprezy towarzyszące mogą się odbywać.

Zmiana brzmienia § 36 ust. **1 rozporządzenia i dodanie w § 36 rozporządzenia ust. 1a** (§ 1 pkt 8 lit. a i b projektu) są wprowadzane, ponieważ dotychczasowe przepisy nie dawały Prezesowi Urzędu możliwości obniżenia wysokości lotów innych niż akrobacyjne wykonywanych w ramach pokazu lotniczego. Ograniczenie to występowało zarówno w przypadku organizowania pokazu lotniczego w trybie art. 123 ust. 1b jak i art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze. Z uwagi na powyższe zmiana brzmienia § 36 ust. 1 rozporządzenia określa wysokość lotu nad terenem dla lotów innych niż akrobacyjne ale wykonywanych w ramach pokazu lotniczego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze. Natomiast dodawany w § 36 ust. 1a daje Prezesowi Urzędu możliwość obniżenia wysokości lotów innych niż akrobacyjne – loty te mogą być wykonywane poniżej minimalnych wysokości określonych w ust. 1, jeżeli zostało to ujęte w programie pokazu lotniczego, na którego przeprowadzenie Prezes Urzędu wyraził zgodę w trybie art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych lotów oraz uprawnień i doświadczenia pilotów. Oznacza to, że loty inne niż akrobacyjne wykonywane w ramach pokazów lotniczych organizowanych w trybie art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze nie będą obniżane przez Prezesa Urzędu. Zatem, jeżeli organizator pokazu lotniczego organizuje pokaz lotniczy w trybie art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, to może dla lotów innych niż akrobacyjne przyjąć wysokości ujęte w § 36 ust. 1 rozporządzenia, a także może do programu pokazu lotniczego wpisać wysokości mniejsze niż przewidziane w tym przepisie z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych lotów oraz uprawnień i doświadczenia pilotów. Natomiast, jeżeli organizator pokazu lotniczego organizuje pokaz lotniczy w trybie art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze to nie istnieje żadna możliwość wykonywania lotów innych niż akrobacyjne, o których mowa w § 36 ust. 1 rozporządzenia, tym samym nie ma żadnej możliwości wykonywania lotów na obniżonych wysokościach.

Biorąc pod uwagę doświadczenie z kontrolowanych pokazów lotniczych, wiedzę lotniczą oraz wnioski środowiska lotniczego, dodatkowo w zmienianym § 36 ust. 1 rozporządzenia zwiększa się w zakresie lotów możliwe przechylenia z 30° do 60° oraz zmienia się sformułowanie „kątem wznoszenia do 45°” na „wznoszenia lub pochylenia do 45°”. Pozwoli to pilotom na przedstawienie bardziej dynamicznej prezentacji podczas pokazu lotniczego i nie będzie ograniczać manewrów, które dopuszczają te wartości w normalnych lotach w instrukcji użytkowania w locie statków powietrznych, natomiast nie są lotami akrobacyjnymi, na których wykonywanie wymagane jest uprawnienie wpisane do licencji. Zestawiając uzyskane doświadczenie z kontrolowanych pokazów lotniczych w latach 2013–2019 zwrócono uwagę na fakt, że często w praktyce podczas wykonywania standardowych operacji lotniczych piloci wymagają większych przechyleń lub pochyleń statku powietrznego niż 30°, a nie są one jeszcze figurami akrobacyjnymi wskazanymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.) (AMC1.FCL.805). Z tych powodów przechylenie statku powietrznego do 60° nie powoduje, że lot staje się lotem akrobacyjnym, ponieważ w niektórych typach statków powietrznych takie wartości przechylenia znajdują się w instrukcji użytkowania w locie statków powietrznych jako standardowe parametry lotu. Mając na uwadze dotychczasowe przepisy pojawiały się problemy interpretacyjne, kiedy lot statku powietrznego można uznać za lot akrobacyjny, a kiedy nie. Stąd też wprowadzenie większych wartości przechyleń dla statku powietrznego z 30° do 60° pozwoli uniknąć powyższych problemów, a jednocześnie nie wpłynie na obniżenie poziomu bezpieczeństwa zarówno publiczności jak i załóg statków powietrznych. Należy podkreślić, że wykonywanie lotów z przechyleniem większym niż 30°, jest i tak uwarunkowane instrukcją użytkowania w locie danego statku powietrznego, określającą parametry, których nie można przekraczać.

W zmienianym § 36 ust. 1 rozporządzenia dodatkowo usunięto sformułowanie o wykonywaniu ww. manewrów ze stałą prędkością, co z punktu widzenia pilotażu jest trudne do realizacji, a wręcz może doprowadzić do sytuacji niebezpiecznych.

**Zmiana brzmienia § 36 ust. 6 rozporządzenia** (§ 1 pkt 8 lit. c projektu) doprecyzowuje wymagania związane z bezpieczeństwem wykonywania skoków spadochronowych podczas pokazu lotniczego. W przepisie wprowadzono wymóg posiadania automatycznego  urządzenia aktywującego spadochron zapasowy (automat spadochronowy) w przypadku nieotwarcia się spadochronu głównego, co wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa podczas pokazu lotniczego, oraz wymóg dla skoczków spadochronowych uczestniczących w pokazie lotniczym wyposażenia w urządzenia radiowe do komunikacji z kierownikiem skoków. Ponadto wprowadzono możliwość wykorzystywania podczas pokazu lotniczego spadochronów specjalistycznych użytkowanych przez lotnictwo państwowe zgodnie z instrukcją użytkowania opracowaną przez producenta. Dookreślono również, że kontrola prawidłowości otwarcia spadochronu jest przeprowadzana na wysokości nie mniejszej niż 700 m (2000 ft), z zastrzeżeniem, że wysokość ta nie jest mniejsza niż wymagana w instrukcji użytkowania spadochronu.

**Dodanie § 45a rozporządzenia** (§ 1 pkt 9 projektu) zobowiązuje organizatora pokazu lotniczego, w przypadku gdy pokaz lotniczy jest organizowany na lotnisku albo lądowisku, z którego będą wykonywane operacje startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, do zapewnia członkom załóg statków powietrznych podczas pokazu lotniczego właściwych warunków do odpoczynku stosownie do warunków atmosferycznych panujących w dniu pokazu (pomieszczenia o ograniczonym dostępie publiczności albo klimatyzowanego pomieszczenia o ograniczonym dostępie publiczności). Biorąc pod uwagę coraz wyższe temperatury powietrza, ewentualne przegrzanie organizmu, udar cieplny lub odwodnienie pilota z powodu zbyt długiego przebywania na słońcu lub w nieklimatyzowanej kabinie statku powietrznego, co w konsekwencji może przełożyć się na niewłaściwą reakcję pilota podczas lotów, a tym samym na bezpieczeństwo ich wykonywania, zobowiązanie organizatora pokazu lotniczego do zapewnienia takiego pomieszczenia pozostaje uzasadnione.

**Dodanie § 45b rozporządzenia** (§ 1 pkt 9 projektu) zapewni bezpieczeństwo operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego przez ograniczenie obecności ptaków w strefie pokazu lotniczego i strefach operacyjnych. Żerujące ptaki na terenie pokazu lotniczego stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze. Świeżo skoszone obszary trawiaste są naturalnym miejscem zwiększonego żerowania ptaków, a to doprowadza do zwiększonej liczby ptaków w przestrzeniach operacyjnych, zwiększając prawdopodobieństwo kolizji ze statkami powietrznymi. Z uwagi na powyższe wprowadzono przepis o konieczności zakończenia prac związanych z koszeniem obszarów trawiastych lotniska albo lądowiska co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem pokazu lotniczego. Ze względu na wcześniejsze przyloty załóg statków powietrznych i wykonywanie treningów przed rozpoczęciem pokazu lotniczego wprowadzony termin 7 dni jest w ocenie projektodawcy wystarczający na ograniczenie ryzyka potencjalnej kolizji z żerującymi ptakami.

W § 2 projektu zawarte zostały przepisy przejściowe i dostosowujące, zgodnie z którymi:

1) do programu pokazu lotniczego zawartego we wniosku, o którym mowa w art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, złożonym i nierozpatrzonym przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy dotychczasowe;

2) do programu pokazu lotniczego dołączonego do powiadomienia, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze, złożonego przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy dotychczasowe;

3) do organizatora pokazu lotniczego, dyrektora pokazu lotniczego, kierownika programu pokazu lotniczego, kierownika lotów i kierownika skoków, wyznaczonych dla pokazów lotniczych objętych wnioskiem, o którym mowa w art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, złożonym i nierozpatrzonym przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy dotychczasowe oraz przepisy § 9 ust. 1b i 4, § 45a i § 45b rozporządzenia w brzmieniu nadanym projektowanym rozporządzeniem;

4) do organizatora pokazu lotniczego, dyrektora pokazu lotniczego, kierownika programu pokazu lotniczego, kierownika lotów i kierownika skoków, wyznaczonych dla pokazów lotniczych objętych powiadomieniem, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze, złożonym przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będą stosowane przepisy dotychczasowe oraz przepisy § 9 ust. 1b i 4, § 45a i § 45b rozporządzenia w brzmieniu nadanym projektowanym rozporządzeniem;

5) zgoda na przeprowadzenie pokazu lotniczego, o której mowa w art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze, wydana na podstawie przepisów dotychczasowych zachowuje ważność.

Zgodnie z § 3 projektu rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Wskazany termin wejścia w życie 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 2019 r. poz. 1461) i w ocenie projektodawcy wystarczający na zapoznanie się przez adresatów rozporządzenia z nowymi przepisami.

3. Informacje związane z procedowaniem projektu

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane regulacje powodowały zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt nie zawiera 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

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

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 52 ust. 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 zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.