**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.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie kierującego lotami  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Marlena Jantoń (tel. 520 50 78; e-mail: Marlena.Janton@mib.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 18.11.2016 r.  **Źródło:**  art.120 ust. 4c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB**  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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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. | | | | | |
| 1. **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; | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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)* | |
| **Dochody ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | | 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 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| **Wydatki ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | | 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 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | |
| **Saldo ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | | |  | | |  | |  | |  |  | | |
| budżet państwa | | | | 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 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | 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 | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane rozporządzenie nie wpływa na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Brak wpływu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |