

Warszawa, dnia 20 października 2017 r.

Poz. 1960

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 4 października 2017 r.

w sprawie kierującego lotami

Na podstawie art. 120 ust. 4c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089) 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 niezbędne do zapewniania kierowania lotami.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) loty łączone – loty lub skoki spadochronowe, odbywające się z dwóch lub więcej STARTÓW lub dróg startowych na jednym lotnisku;
- 2) START – wyznaczone i oznakowane miejsce na polu ruchu naziemnego;
- 3) użytkownik – podmiot korzystający z infrastruktury lotniskowej lotniska w celu wykonywania operacji lotniczych;
- 4) zarządzający – zarządzającego lotniskiem niekontrolowanym.

§ 3. 1. Kierującego lotami wyznacza zarządzający lub jego przedstawiciel, kierując się potrzebami i względami bezpieczeństwa, gdy planuje się prowadzenie:

- 1) samodzielnych lotów szkolnych nadlotniskowych, wykonywanych na więcej niż jednym statku powietrznym;
- 2) lotów łączonych;
- 3) szkolnych lotów nocnych;
- 4) lotniczych zawodów sportowych;
- 5) skoków spadochronowych.

2. W przypadku lotów, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych organizowanych przez:

- 1) jednego użytkownika – kierujący lotami jest wyznaczany spośród osób pozostających w dyspozycji tego użytkownika;
- 2) więcej niż jednego użytkownika – kierujący lotami jest wyznaczany spośród osób pozostających w dyspozycji jednego z użytkowników biorących udział w lotach, skokach spadochronowych lub lotniczych zawodach sportowych.

¹⁾ 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 oraz z 2017 r. poz. 1076).

3. Jeżeli na lotnisku są wykonywane loty łączone, to dla tych lotów jest wyznaczany jeden kierujący lotami.

4. Informację o wyznaczeniu 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 lotami, skokami spadochronowymi lub lotniczymi zawodami sportowymi:
 - a) posiada świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty,
 - b) posiada ważne albo wygasłe uprawnienie instruktora, 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) został przeszkolony przez zarządzającego w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku;
- 2) w zakresie kierowania samodzielnymi lotami szkolnymi wymagającymi nadzoru instruktorskiego z ziemi, oprócz wymagań określonych w pkt 1, posiada:
 - a) ważne uprawnienie instruktora odpowiadające rodzajowi nadzorowanych lotów wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji,
 - b) ważne orzeczenie lekarskie, o którym mowa w art. 106 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, właściwej klasy, o ile jest wymagane dla wykonywania czynności lotniczych na podstawie uprawnienia, o którym mowa w lit. a, zgodnie z art. 105 ust. 1–1b tej ustawy.

§ 5. Kierujący lotami jest uprawniony do:

- 1) udzielania informacji oraz wskazówek załogom statków powietrznych oraz monitorowania ich ruchu;
- 2) kierowania ostrzeżeń i zaleceń 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, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych:
 - a) uzgodnienie z organem zarządzania ruchem lotniczym warunków wykonywania zaplanowanych lotów, jeżeli wymagają tego przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze,
 - b) sprawdzenie części lotniska, która będzie użytkowana podczas lotów, pod względem jej przygotowania do lotów,
 - c) zapoznanie się z aktualnymi i prognozowanymi warunkami meteorologicznymi w rejonie wykonywania lotów,
 - d) wyznaczenie STARTU,
 - 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, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych:
 - 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 zaleceń 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 związanych z wykonywaniem lotów 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 lub jego przedstawiciela 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, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych:
- a) nadzorowanie usunięcia oznakowania 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 biorącym udział w lotach,
 - d) weryfikacja kompletności dokumentów, o których mowa w § 8.

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

- 1) wyłożenie tymczasowych znaków wyznaczających kierunek, miejsce startu i lądowania, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) stosowanie znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) wyznaczenie miejsca przeznaczonego dla kierującego lotami, personelu lotniczego biorącego udział w lotach oraz osób, o których mowa w § 5 pkt 3;
- 4) wyznaczenie miejsca postoju:
 - a) statków powietrznych uczestniczących w lotach,
 - b) naziemnego sprzętu technicznego zabezpieczającego uczestniczące w lotach statki powietrzne.

2. Jeżeli rodzaj wykonywanych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego na to pozwala, kierujący lotami może przebywać poza obrębem STARTU, w 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 na czas swej nieobecności przekazuje kierowanie lotami osobie posiadającej wymagane dla kierującego lotami kwalifikacje i zapoznaje ją z istniejącą sytuacją w kierowanym przez niego ruchu lotniczym lub przerywa 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:

- 1) nazwa lotniska;
- 2) imię i nazwisko kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków;
- 3) data i godzina przyjęcia i zakończenia obowiązków przez kierującego lotami;
- 4) rodzaj wykonywanych lotów;

- 5) w przypadku, o którym mowa w § 7 ust. 3 – imię i nazwisko osoby przejmującej obowiązki kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków oraz data i godzina przyjęcia i zakończenia obowiązków;
- 6) przebieg lotów, w tym informacje o zaistniałych zdarzeniach lotniczych lub innych sytuacjach szczególnych.

3. Zarządzający 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 zdarzenia lotniczego.

§ 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 tymczasowych znaków wyznaczających kierunek, miejsce startu i lądowania, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 9) zestawu znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

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

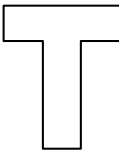
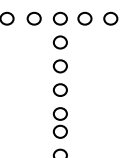
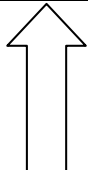
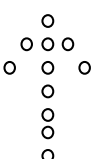
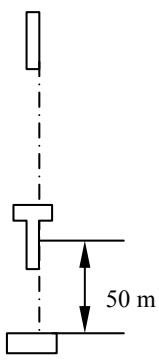
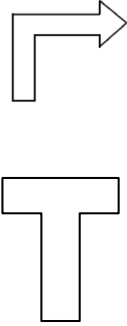
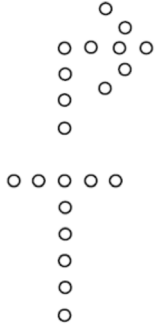
Minister Infrastruktury i Budownictwa: *A. Adamczyk*

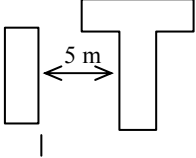
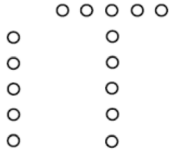
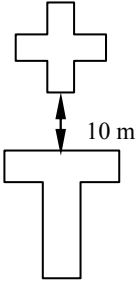
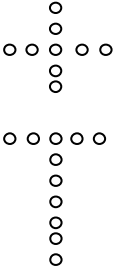
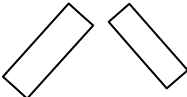
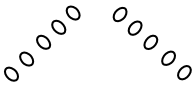

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października 2017 r. (poz. 1960)

Załącznik nr 1

TYMCZASOWE ZNAKI WYZNACZAJĄCE KIERUNEK, MIEJSCE STARTU I LĄDOWANIA

Znaki wykłada się z kombinacji płócien o wymiarach 5 m x 1,5 m lub 7 m x 1,5 m w kontrastującym kolorze lub odpowiednio z przenośnych świateł elektrycznych.

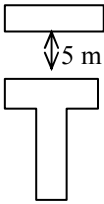
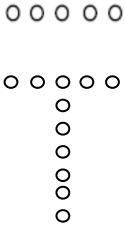
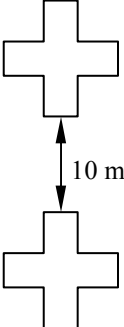
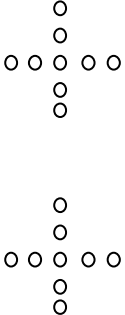
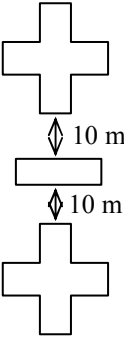
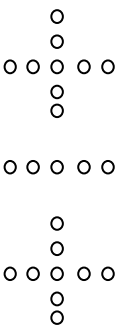
Znak w dzień	Znak w nocy	Znaczenie znaku
1 	2 	3 Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku T , równoległe do jego trzonu, przy czym obowiązuje wykonanie lewego kręgu nadlotniskowego.
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku w kierunku wskazanym przez znak (znak wykładany tylko dla szybowców i samolotów holujących), przy czym obowiązuje wykonanie lewego kręgu nadlotniskowego.
	Nie stosuje się.	Przyziemienie może odbywać się w granicach ± 50 m od znaku T . Ogranicznik górny ma znaczenie pomocnicze, a jego odległość od znaku T zależy od długości dobiegu. Uwagi: 1. w lotach szybowcowych zamiast znaku T należy wyłożyć znak \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 znaku T należy wyłożyć znak \hat{u} , 2. w przypadku wyłożenia na lotnisku dwóch równoległych startów obowiązuje wykonywanie kręgów na zewnątrz, bez potrzeby wykładania znaku \hat{u} .

1	2	3
		<p>Lądowanie wykonać z lewej strony znaku T.</p> <p>U w a g a: w lotach szybowcowych zamiast znaku T należy wyłożyć znak Ź.</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 znak + zostanie zdjęty i pozostanie znak T.</p>
		<p>Znak określający miejsce zrzutu linki holowniczej ze statku powietrznego.</p> <p>U w a g a: wierzchołek kąta wskazuje kierunek nalotu przy zrzucie.</p>
	<p>Nie stosuje się.</p>	<p>Znaki dla startu paralotniowego lub lotniowego.</p>

ZNAKI OSTRZEGAWCZE I POMOCNICZE SYGNAŁY OSTRZEGAWCZE



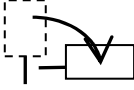

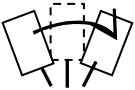


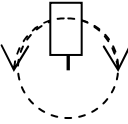
Znaki ostrzegawcze wykładane w miejscu startu

Znaki wykłada się z kombinacji płócien o wymiarach 5 m x 1,5 m lub 7 m x 1,5 m w kontrastującym kolorze lub odpowiednio z przenośnych świateł elektrycznych.

Znak w dzień	Znak w nocy	Znaczenie znaku
1	2	3
		<p>Żądanie wylądowania wszystkich statków powietrznych będących w lotach nad lotniskiem.</p> <p>Uwaga: lądowanie odbywa się kolejno.</p>
		<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>Polecenie wylądowania ze skoczkiem na pokładzie.</p>

Pomocnicze sygnały ostrzegawcze stosowane przy wykonywaniu lotów za wyciągarką

Tabela 1 – Sygnał z miejsca startu

Sygnał tablicą	Znaczenie sygnału
1	2
	Przygotować się do naprężania liny, ściągarzka przygotowana do rozwijania linki (jeżeli występuje).
	Można naprężyć linę.
	Lina naprężona.
	Szybowiec ruszył.
	Przerwać ciągnięcie lub unieważnij poprzedni sygnał.
	Ciągnąć wolniej.
	Ciągnąć szybciej.
Obroty tarczą w poziomie 	Linka niewyczepiona i linka ściągarzki odcięta (jeżeli występuje).

Uwagi:

Tablica sygnalizacyjna o wymiarach minimum 60 x 120 cm, z jednej strony koloru białego, z drugiej czerwonego. Strona tablicy koloru białego ma obramowanie szerokości 10 cm koloru czerwonego, a strona tablicy koloru czerwonego – obramowanie szerokości 10 cm koloru białego.

Tabela 2 – Sygnał z wyciągarki

Sygnał świetlny	Znaczenie sygnału
1	2
Czerwony i zielony ciągly jednocześnie	Przygotowałem wyciągarkę – jestem gotów do naprężania i ciągnięcia.
Zielony ciągly	Zaczynam ciągnąć lub można ściągać linkę (sygnał po wykonaniu ciągnięcia).
Czerwony ciągly	Nie mogę ciągnąć lub nie ściągać linki (sygnał po wykonaniu ciągnięcia).
Zielony przerywany	Sygnał zrozumiałem.
Czerwony przerywany	Sygnału nie zrozumiałem.