



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Komisja Infrastruktury
INF – 020 - 1 - 08

Druk nr 351
Warszawa, 23 stycznia 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury
wnosi projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo lotnicze.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy
został upoważniony poseł Zbigniew Rynasiewicz.

Z poważaniem

Przewodniczący Komisji
Infrastruktury

(-) Zbigniew Rynasiewicz

U S T A W A

z dnia 2008r.

o zmianie ustawy - Prawo lotnicze

Art. 1. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
 - 10) dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 143 z 30.04.2004, str. 76, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 182, z późn. zm.).”;
- 2) w art. 27:
 - a) w ust. 3 uchyla się pkt 5 i 6,
 - b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. W trakcie wykonywanej kontroli, Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać:

 - 1) zabezpieczenia statku powietrznego, w celu niedopuszczenia do jego używania, jeżeli:
 - a) statek ten znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym, jest używany przez osoby nieuprawnione lub w przypadku gdy stwierdzono naruszenie zasad bezpiecznego użytkowania statków powietrznych,
 - b) statek ten zagrożony jest aktem bezprawnej ingerencji,
 - c) nie okazano dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia – jeżeli obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynika z przepisów dotyczących ubezpieczeń w odniesieniu

do przewoźników lotniczych i użytkowników statków powietrznych;

2) zabezpieczenia lub przyjęcia do depozytu lotniczego urządzenia naziemnego, o którym mowa w art. 86, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione – w celu niedopuszczenia do jego używania;

3) wstrzymania lub ograniczenia eksploatacji lotniska albo lądowiska lub ich części, jeżeli dalsza ich eksploatacja zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo zagraża bezpieczeństwu działalności lotniczej lub porządkowi publicznemu.

3b. Decyzji, o której mowa w ust. 3a, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

3) art. 155 otrzymuje brzmienie:

„Art. 155. 1. Obcy statek powietrzny przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego załoga mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez Prezesa Urzędu.

2. Z inspekcji wyłączone są państwowe statki powietrzne, chyba że są wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna.

3. Inspekcja może być prowadzona bez uprzedniego poinformowania użytkownika statku o zamiarze jej przeprowadzenia.

4. Inspekcję prowadzi się w sposób niepowodujący nieuzasadnionego opóźnienia odlotu.

5. Do prowadzenia inspekcji, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 27 i 28.”;

4) po art. 155 dodaje się art. 155a - 155c w brzmieniu:

„Art. 155a. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia umów lub przepisów międzynarodowych przez użytkowników statków powietrznych lub członków ich załóg, w stopniu bezpośrednio

zagrożającym bezpieczeństwu lotu, Prezes Urzędu może wydać decyzję administracyjną:

- 1) o zabezpieczeniu statku powietrznego na lotnisku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami lub przepisami międzynarodowymi;
 - 2) wprowadzającą czasowy zakaz wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określonego statku powietrznego lub wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez określonego przewoźnika lotniczego do czasu trwałego usunięcia przyczyn powstałego zagrożenia.
2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
3. O zabezpieczeniu obcego statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oraz o wprowadzeniu czasowego zakazu wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes Urzędu niezwłocznie informuje:

- 1) władze lotnicze państwa rejestracji statku oraz władze państwa odpowiedzialnego za bezpieczeństwo użytkowania statku;
- 2) władze lotnicze państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) Komisję Europejską;
- 4) EASA.

Art. 155b. 1. Prezes Urzędu gromadzi informacje o wynikach inspekcji statków powietrznych, a także informacje otrzymane w drodze wymiany od organów określonych w ust. 2.

2. Informacje o wynikach inspekcji, o których mowa w ust. 1, podlegają niezwłocznie przekazaniu Komisji Europejskiej, władzom lotniczym państw członkowskich Unii Europejskiej, EASA i ICAO, na ich wniosek.

3. Informacje uzyskane przez Prezesa Urzędu od organów, o których mowa w ust. 2, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu wykonywania inspekcji, o której mowa w art. 155.

4. Informacje, o których mowa w ust. 1, podlegają ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Art. 155c. Minister właściwy do spraw transportu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych oraz mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania przy planowaniu oraz prowadzeniu inspekcji, o której mowa w art. 155 ust. 1, oraz sposób dokumentowania jej przebiegu i wyniku;
- 2) szczegółowy sposób postępowania przy zabezpieczeniu statku powietrznego, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 1, oraz warunki i sposób postępowania przy zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia;
- 3) szczegółowy sposób postępowania przy wprowadzaniu czasowego zakazu wlotu, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2, oraz warunki i sposób postępowania przy jego cofaniu.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie:

Proponowana nowelizacja ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Rady 2004/36/WE z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 143 z 30.04.2004, str. 76, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 182, z późn. zm.).

Przede wszystkim przedmiotowa nowelizacja wprowadza obowiązek prowadzenia inspekcji statków powietrznych z państw obcych oraz przekazywania informacji uzyskanych poprzez przeprowadzenie takiej inspekcji. W art. 155b nałożono także na Prezesa ULC obowiązek gromadzenia tego typu informacji otrzymywanych z innych państw członkowskich.

Szczegółowe procedury prowadzenia inspekcji oraz postępowania w przypadku stwierdzenia naruszeń norm międzynarodowych określone zostaną w nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

Możliwie szybkie wdrożenie dyrektywy 2004/36/WE jest sprawą pilną z uwagi na fakt, iż termin wdrożenia dyrektywy upłynął 30 kwietnia 2006 r. Komisja Europejska wszczęła przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej postępowanie w trybie art. 226 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w związku z brakiem notyfikacji krajowych środków wdrażających dyrektywę 2004/36/WE.

Zmiana art. 27 ustawy – Prawo lotnicze przez dodanie ust. 3a ma na celu doprecyzowanie sytuacji, w których Prezes Urzędu ma prawo zabezpieczenia statku powietrznego wykorzystywanego do działalności lotniczej w przypadku naruszenia międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego. Wynika to m.in. z implementacji dyrektywy 2004/36/WE, ale jest także podyktowane koniecznością uporządkowania kwestii wydawania decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego przez Prezesa Urzędu.

Zmiana brzmienia art. 155 ustawy – Prawo lotnicze oraz dodanie art. 155a-155c bezpośrednio implementują przepisy dyrektywy. Art. 155 służy realizacji art. 4 Dyrektywy i wprowadza możliwość przeprowadzenia inspekcji statku powietrznego w celu zbadania czy nie zostały naruszone umowy lub przepisy międzynarodowe.

Artykuły 155a i 155b służą transpozycji art. 3 i 5 dyrektywy 2004/36, które dotyczą gromadzenia i wymiany danych dotyczących statków podejrzanych o niezgodność z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa. Szczegóły prowadzenia inspekcji, jak również postępowania przy zabezpieczaniu statku powietrznego zostaną określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 155c.

Wpływ na sektor finansów publicznych:

Ustawa nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

Ocena skutków dla samorządu terytorialnego

Ustawa nie ma wpływu na samorząd terytorialny.

Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa:

Ustawa ma wpływ na podmioty polskie, z innych państw członkowskich UE oraz państw trzecich – przede wszystkim na przewoźników lotniczych, a także na organy władzy publicznej – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Wpływ na rynek pracy:

Ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

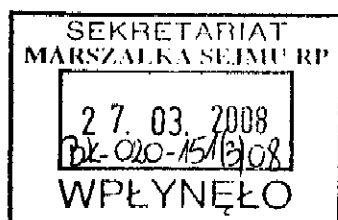
Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Ustawa wywrze pozytywny wpływ w tym zakresie, gdyż powinna przyczynić się do zwiększonej konkurencji pomiędzy liniami lotniczymi w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom..



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Komisja Infrastruktury
INF - 020 - 1 - 08



Warszawa, dnia 27 marca 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Uprzejmie informuję, że komisyjny projekt ustawy – o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, jest projektem zgodnym z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie przedkładam projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie inspekcji obcych statków powietrznych.

Przewodniczący Komisji

/Zbigniew Rynasiewicz/

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie inspekcji obcych statków powietrznych

Na podstawie art. 155c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób postępowania przy planowaniu oraz prowadzeniu inspekcji obcych statków powietrznych i ich załóg oraz sposób dokumentowania jej przebiegu i wyniku;
- 2) sposób zabezpieczenia obcego statku powietrznego naruszającego przepisy międzynarodowe, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą” oraz warunki i sposób postępowania przy zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia;
- 3) sposób wprowadzenia czasowego zakazu wlotu, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2 ustawy.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Urzędzie – należy przez to rozumieć Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) ICAO – należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 i Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

- 4) Konwencji chicagowskiej – należy przez to rozumieć Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.³⁾);
- 5) międzynarodowych standardach bezpieczeństwa (international safety standards) – należy przez to rozumieć międzynarodowe normy i zasady postępowania ustanowione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Załącznikach do Konwencji Chicagowskiej;
- 6) inspekcji – należy przez to rozumieć inspekcję przeprowadzoną zgodnie z przepisami art. 155 ustawy;
- 7) zabezpieczeniu statku powietrznego (grounding) – należy przez to rozumieć działania inspektorów Urzędu, podjęte w trybie art. 155a ust 1 pkt 1 ustawy, mające na celu uniemożliwienie odlotu statku, który naruszył międzynarodowe standardy bezpieczeństwa.

§ 3. Do zakresu inspekcji należy sprawdzenie i ocena:

- 1) dokumentów członków załogi statku powietrznego, które potwierdzają posiadanie przez nich wymaganych kwalifikacji lotniczych odpowiednio dla składu załogi oraz rodzaju, klasy i typu statku powietrznego, na którym członkowie załogi pełnią czynności lotnicze;
- 2) dokumentów statku powietrznego, których posiadanie lub prowadzenie jest wymagane w przepisach w sprawie zasad eksploatacji statków powietrznych, a w szczególności:
 - a) świadectwa rejestracji,
 - b) świadectwa zdatności do lotu,
 - c) instrukcji użytkowania w locie,
 - d) wszelkich innych dokumentów statku powietrznego związanych z planowaniem, przygotowaniem, wykonaniem i dokumentowaniem inspekcjonowanego lotu oraz prowadzenia operacji lotniczych;
- 3) wyposażenia statku powietrznego w wymagany sprzęt i urządzenia pokładowe;
- 4) rozmieszczenia i zabezpieczenia pasażerów oraz ładunków na pokładzie inspekcjonowanego statku powietrznego;

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 8, poz. 700 i 701.

5) stanu technicznego statku powietrznego, łącznie z oceną jego zdolności i przygotowania do wykonania zamierzonego lotu.

§ 4. Inspekcje prowadzą pracownicy Urzędu, posiadający upoważnienie do przeprowadzenia inspekcji, wydane przez Prezesa Urzędu, zwani dalej „inspektorami Urzędu”.

§ 5. 1. Inspekcje przeprowadza się po uzyskaniu zgody dowódcy statku na wstęp na pokład tego statku i przeprowadzenie inspekcji.

2. Dowódca statku może odmówić inspektorom Urzędu wstępu na pokład, jeśli przemawiają za tym ważne względy bezpieczeństwa lub operacyjne. Odmowę wstępu na pokład statku powietrznego odnotowuje się w raporcie z inspekcji.

3. O przypadku odmowy, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu powiadamia Komisję Europejską oraz władze lotnicze państwa rejestracji statku i władze państwa, które sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji inspekcjonowanego statku.

4. Prezes Urzędu, w przypadku powtarzających się odmów poddania się inspekcji, może podjąć decyzję o poddaniu określonego użytkownika specjalnemu programowi nadzoru lub zastosowaniu środków, o których mowa w art. 195 ust. 4 ustawy.

§ 6. 1. Inspekcje przeprowadza się zgodnie z planem inspekcji.

2. Przy opracowywaniu planu inspekcji uwzględnia się:

1) wyniki wcześniejszych inspekcji przeprowadzonych przez pracowników Urzędu, o których mowa w § 6 ust. 1, lub przez władze lotnicze innych państw, w szczególności jeżeli wykazały one naruszenie przepisów międzynarodowych przez użytkownika statku powietrznego;

2) informacje pozyskane zgodnie z przepisami art. 135a ustawy lub dostępne w bazach danych, o których mowa w art. 135b oraz art. 135c ustawy;

3) informacje dotyczące bezpieczeństwa operacji lotniczych określonego użytkownika lub jego statków pozyskane z baz danych prowadzonych przez właściwe organy Unii Europejskiej, a w szczególności bazy danych europejskiego programu oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA);

4) informacje pozyskane z innych źródeł, w tym od innych organizacji lub władz lotniczych innych państw.

3. Gdy ocena danych i informacji określonych w ust. 2 wskazuje na podwyższone ryzyko stworzenia zagrożenia bezpieczeństwa lotów przez określonego użytkownika lub jego statek powietrzny, dopuszcza się prowadzenie inspekcji nie przewidzianych w planie inspekcji lub zwiększenie częstotliwości inspekcji.

§ 7. 1. Przebieg inspekcji oraz jej wyniki podlegają udokumentowaniu w raporcie z inspekcji.

2. Raport z inspekcji przekazuje się:

- 1) władzy lotniczej państwa rejestracji statku powietrznego oraz władzy lotniczej państwa odpowiedzialnego za bezpieczeństwo użytkownika statku powietrznego – jeżeli zawiera informacje o poważnym naruszeniu przepisów międzynarodowych albo zasad bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych;
- 2) użytkownikowi statku
- 3) innym organom – jeżeli obowiązek ich poinformowania wynika z przepisów odrębnych.

§ 8. Szczegółowe zasady i procedury prowadzenia i dokumentowania inspekcji SAFA określone są w „Instrukcji prowadzenia inspekcji SAFA”, którą Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 9. 1. Zabezpieczając statek powietrzny zgodnie z art. 27 ust. 3a pkt 1 ustawy inspektor Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w art. 155a ust. 1 pkt 1 ustawy.

2. Decyzję o zabezpieczeniu statku powietrznego doręcza się niezwłocznie:

- 1) dowódcy statku powietrznego, którego zabezpieczenie dotyczy,
- 2) państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym, o którym mowa w art. 127 ustawy oraz zarządzającemu lotniskiem, na którym statek zostaje zabezpieczony, informując jednocześnie te podmioty o zakazie wydania zezwolenia odlotu zabezpieczonego statku powietrznego do czasu otrzymania następnej decyzji Prezesa Urzędu o jego zwolnieniu z zabezpieczenia
- 3) użytkownikowi statku powietrznego
- 4) władzy lotniczej państwa rejestracji i państwa użytkownika statku powietrznego.

§ 10. 1. Statek może być zwolniony z zabezpieczenia po złożeniu Prezesowi Urzędu przez użytkownika statku pisemnego oświadczenia o usunięciu stwierdzonych wcześniej nieprawidłowości i powtórnym przeprowadzeniu inspekcji SAFA potwierdzającej usunięcie tych nieprawidłowości. Przepis § 11 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku negatywnego wyniku inspekcji sprawdzającej inspektor Urzędu sporządza raport z inspekcji, w którym wymienia nieusunięte nieprawidłowości. Raport ten stanowi dokument uzupełniający decyzję o zabezpieczeniu statku powietrznego.

§ 11. 1. W razie braku możliwości usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w miejscu zabezpieczenia statku, użytkownik statku może wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o wydanie zezwolenia na przebazowanie statku powietrznego lotem technicznym do miejsca, gdzie usterka może być usunięta.

2. Wydając zezwolenie Prezes Urzędu może określić dodatkowe warunki wykonania takiego lotu.

§ 12. Koszty poniesione w związku z zabezpieczeniem statku powietrznego obciążają jego użytkownika.

§ 13. 1. W przypadku stwierdzenia powtarzających się, poważnych naruszeń międzynarodowych standardów bezpieczeństwa przez określonego użytkownika statku powietrznego lub przez jego załogi eksploatacyjne, Prezes Urzędu może wydać decyzję o zakazie wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojedynczego lub wszystkich użytkowanych przez niego statków powietrznych.

2. O wydaniu decyzji, o której mowa w ust 1, Prezes Urzędu niezwłocznie powiadamia:

- 1) władze lotnicze państwa rejestracji statku powietrznego oraz, jeśli są różne, to także władze państwa, w którym użytkownik statku posiada swoją stałą siedzibę;
- 2) państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym;
- 3) Komisję Europejską;
- 4) organ zarządzający bazą danych programu SAFA.

3. Przepisy art. 195 ust. 2 oraz ust. 4 ustawy stosuje się odpowiednio.

§ 14. W przypadku, kiedy zakaz wykonywania lotów przez określonego użytkownika statku powietrznego wprowadza uprawniony do tego organ Komisji Europejskiej w trybie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2111/2005/WE z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE, Prezes Urzędu powiadamia o tym niezwłocznie państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

§ 15. 1. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym odmawia przyjęcia planu lotu złożonego przez użytkownika objętego zakazem wlotu, o którym mowa w § 13 lub § 14, i zakazuje wlotu tego statku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W przypadku, gdy statek powietrzny objęty zakazem wlotu wylądował na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym powiadamia o tym niezwłocznie Prezesa Urzędu i wstrzymuje odlot takiego statku do czasu otrzymania odrębnej decyzji Prezesa zezwalającej na jego odlot.

§ 16. 1. Prezes Urzędu cofa decyzję, o której mowa w § 13 ust. 1, jeżeli ustali przyczyny, dla których decyzja ta została wydana. Przepis § 13 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

2. W przypadku, gdy decyzję uchylającą zakaz wlotu wydaje uprawniony do tego organ Komisji Europejskiej, Prezes Urzędu niezwłocznie powiadamia o tym państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie ma na celu implementację do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2004/36/WE z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty.

Regulacja ta zapewni możliwość utrzymania wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego na poziomie zgodnym z przepisami Unii Europejskiej. Proponowane przepisy skutecznie zwiększą możliwość kontroli przestrzegania międzynarodowych norm dotyczących bezpieczeństwa lotniczego przez przewoźników oraz przez załogi eksploatacyjne ich statków powietrznych.

Rozporządzenie ma również na celu określenie sposobu wprowadzanie zakazu wlotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, w przypadku stwierdzenia powtarzających się, poważnych naruszeń międzynarodowych standardów bezpieczeństwa.

W rozporządzeniu jest także mowa o zasadach wymiany informacji dotyczących wyników przeprowadzonych inspekcji statków powietrznych. Projektowana regulacja zakłada, iż zasady oraz procedury prowadzenia i dokumentowania inspekcji określa „Instrukcja prowadzenia inspekcji SAFA”, którą Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Taki sposób opublikowania powyższych zasad wynika z faktu, iż są one bardzo obszerne (dokumenty je zawierające mają ponad 100 stron), a zatem ich przytoczenie w rozporządzeniu jest kłopotliwe. Są one zamieszczone w dwóch rozdziałach podręcznika SAFA: „SAFA Ramp Inspection Procedures” oraz „SAFA Ramp Inspection”.

W projektowanym rozporządzeniu wskazuje się, iż informacje o wynikach wykonanych inspekcji Prezes Urzędu gromadzi, analizuje i wymienia je z właściwymi organami oraz władzami lotniczymi zainteresowanych państw.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

- a) **Wpływ na budżet państwa i na budżet jednostek samorządu terytorialnego** – projektowana regulacja nie zawiera nowych rozwiązań merytorycznych i nie wywoła dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.
- b) **Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.
- c) **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców** – regulacja nie wpłynie bezpośrednio w żaden sposób na zmianę w konkurencyjności gospodarki.
- d) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.

Biuletyn Informacji Publicznej

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

