

**Projekt – 10 maja 2006 r.**

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU <sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2006 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR**

Na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. Nr 224, poz. 2283) w §1 dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) ESARR 1 - Nadzór nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym („Safety oversight in ATM”),

6) ESARR 6 – Oprogramowanie w systemach zarządzania ruchem lotniczym („Software in ATM systems”),”.

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

**MINISTER TRANSPORTU**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 maja 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 76, poz. 541).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 163, poz.1362, Nr 175, poz. 1462 i Nr 180 poz. 1490.

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR, wprowadzające do stosowania wymagania ESARR 1- Nadzór nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i ESARR 6 – Oprogramowanie w systemach zarządzania ruchem lotniczym, stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.– Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959 oraz Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 163, poz.1362, Nr 175, poz. 1462 i Nr 180 poz. 1490).

Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) jest międzynarodową instytucją, zrzeszającą w chwili obecnej 35 europejskich państw członkowskich. Rzeczpospolita Polska jest pełnoprawnym członkiem EUROCONTROL od 1 września 2004r.

Podstawowym celem organizacji jest opracowanie jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie. Najwyższa ranga została nadana bezpieczeństwu w ruchu lotniczym, tj. opracowaniu i wdrożeniu środków zapobiegania wypadkom i incydentom z udziałem służb ruchu lotniczego. Ten aspekt jest szczególnie istotny z punktu widzenia opinii publicznej, po katastrofie lotniczej nad Jeziorem Bodeńskim w 2002 r. Głównym efektem tych prac są wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym (ESARR).

Do chwili obecnej zostały opublikowane przez EUROCONTROL następujące wymagania:

- ESARR 1 – Nadzór nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym,
- ESARR 2 – Składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym,
- ESARR 3 – Wykorzystanie systemów zarządzania bezpieczeństwem przez organy zarządzania ruchem lotniczym,
- ESARR 4 – Ocena i ograniczanie ryzyka w systemie zarządzania ruchem lotniczym,
- ESARR 5 – Personel służb zarządzania ruchem lotniczym,
- ESARR 6 – Oprogramowanie w systemach zarządzania ruchem lotniczym.

W polskim systemie prawnym obecnie obowiązują wymagania ESARR 2, 3, 4 i 5 na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. Nr 224, poz. 2283).

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR zakłada wprowadzenie do stosowania wymagań ESARR 1 i ESARR 6.

Celem ESARR 1 jest wprowadzenie zbioru wymagań przepisów bezpieczeństwa dla ustanowienia skutecznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym w państwach członkowskich EUROCONTROL.

ESARR 6 dotyczy wdrażania systemów zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania w celu ograniczenia ryzyka związanego z wykorzystaniem oprogramowania w naziemnych systemach związanych z bezpieczeństwem zarządzania ruchem lotniczym

W ramach Unii Europejskiej od 2000 r. prowadzone są prace nad utworzeniem Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – *Single European Sky*. Cztery rozporządzenia wspólnotowe, ustanawiające Jednolitą Europejską Przestrzeń Powietrzną, zostały przyjęte przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej w styczniu 2004 roku. Na mocy art. 4 rozporządzenia nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004), Komisja Europejska została zobowiązana do przyjęcia wymagań ESARR oraz ich kolejnych zmian w drodze publikacji odniesienia do wymagań ESARR w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Wprowadzenie przez Rzeczpospolitą Polską wymagań przepisów ESARR 1 i ESARR 6 jest niezbędne dla uzyskania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym certyfikatu do zapewniania służb żeglugi powietrznej, wymaganego przez przepisy rozporządzenia nr 550/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004).

Mając na uwadze zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z członkostwa w EUROCONTROL oraz obowiązki wynikające z przyjętych rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej dotyczące wymogu uzyskania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym certyfikatu, konieczne jest przyjęcie wymagań ESARR 1 i ESARR 6 w trybie nowelizacji rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu zmieniającego rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR, nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

### **Ocena Skutków Regulacji**

Podmioty, których dotyczą regulacje zawarte w akcie wykonawczym:

- 1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Urząd Lotnictwa Cywilnego,
- 2) Państwowy Organ Zarządzania Ruchem Lotniczym.

Konsultacje:

Projekt rozporządzenia został przesłany do poniżej wymienionych podmiotów w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych:

1. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
2. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.;
3. Port Lotniczy Łódź – Lublinek Sp. z o.o.
4. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.;
5. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach;
6. Porty Lotnicze „Mazury- Szczytno” Sp. z o.o.;
7. Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
8. Port Lotniczy Szczecin- Goleniów Sp. z o.o.;
9. Port Lotniczy Wrocław S.A.;
10. Przedsiębiorstwo Państwowe “Porty Lotnicze”;
11. Związek Regionalnych Portów Lotniczych.

Powyżej wymienione podmioty nie zgłosiły uwag do projektu rozporządzenia.

#### **Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projekt rozporządzenia nie spowoduje wpływu na sektor finansów publicznych.

Brak regulacji w tym zakresie, tj. brak wymagań ESSAR w polskim porządku prawnym może spowodować konieczność przekazania zarządzania ruchem lotniczym nad Rzeczpospolitą Polską innej organizacji, posiadającej stosowne certyfikaty Unii Europejskiej, co spowoduje zmniejszenie dochodów sektora publicznego w Polsce.

#### **Wpływ regulacji na rynek pracy**

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy, jednakże jego brak może w przyszłości spowodować spadek miejsc pracy w sektorze zarządzania ruchem lotniczym.

#### **Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowane rozporządzenie jest jednym z czynników umożliwiających konkurowanie Polski na tworzącym się rynku zarządzania ruchem lotniczym w ramach Unii Europejskiej.

**Zgodność projektu z prawem UE**  
*Projektowane rozporządzenie stanowi realizację  
przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie  
Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej i jest w  
pełni zgodne z prawem wspólnotowym.*