

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2010 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym

Na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 2 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. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282) w § 1 w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) uchyla się pkt 3;
- 2) po pkt 8 dodaje się pkt 8a i 8b w brzmieniu:
„8a) JAR-FSTD A – Samolotowe szkoleniowe urządzenia symulacji lotu;
8b) JAR-FSTD H – Śmigłowcowe szkoleniowe urządzenia symulacji lotu;”;
- 3) uchyla się pkt 9-14.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

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 tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ulatwień w lotnictwie cywilnym* (Dz. U. Nr 224, poz. 2282) stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Przedmiotowa nowelizacja ma na celu uaktualnienie stanu prawnego.

Uchylenie pkt 3 w § 1 ust. 1 jest konieczne ze względu na wejście w życie załącznika nr III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. L 373 z 31.12.1991r.) - tzw. EU-OPS, który zastępuje JAR OPS 1.

Dodanie w § 1 ust. 1 pkt 8a i 8b wynika z potrzeby uregulowania wymagań dotyczących śmigłowcowych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu JAR-FSTD H oraz samolotowych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu JAR-FSTD A, ustanowionych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (Joint Aviation Authorities), których Polska stała się członkiem z dniem 26 listopada 2002 r.

Ponadto uchyla się pkt 9-14, gdyż zgodnie z wprowadzoną przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) zmianą, z dniem 1 maja 2008 r. wymagania dotyczące zarówno śmigłowców - JAR STD H, jak i samolotów - JAR STD A zostały scalone i zastąpione odpowiednio wymaganiami „JAR-FSTD H - Śmigłowcowe szkoleniowe urządzenia symulacji lotu” oraz „JAR-FSTD A - Samolotowe szkoleniowe urządzenia symulacji lotu”.

W konsekwencji konieczne jest uaktualnienie w ww. zakresie rozporządzenia wprowadzającego do stosowania te wymagania. Proponowana zmiana ma więc charakter porządkowy i wynika z konieczności ujednoczenia przepisów obowiązujących w Polsce z europejskimi wymaganiami bezpieczeństwa lotniczego JAR ustanowionymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych JAA.

Wyjaśnienia wymaga jednocześnie, że pomimo zakończenia działalności JAA w dniu 30 czerwca 2009 r., wypracowany system europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR - wprowadzonych do porządku prawnego na mocy *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa*

lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym – nadal jest uznawany.

Ma on znaczenie w obszarze m.in. certyfikacji ośrodków szkolenia lotniczego, w tym certyfikacji szkoleniowych urządzeń symulatorowych, stanowiąc podstawę działań certyfikacyjnych Lotniczego Nadzoru Krajowego - do czasu objęcia tych obszarów regulacjami wspólnotowymi i kompetencją Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

II. Zakres regulacji.

Przedmiotem regulacji projektowanego rozporządzenia jest uaktualnienie dokumentów, w których zostały ujęte wymagania dla urządzeń szkolenia lotniczego.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt wdraża do polskiego porządku prawnego wymagania, do stosowania których Rzeczpospolita Polska zobowiązała się na podstawie Umowy w sprawie rozwoju, zatwierdzania i wprowadzania wspólnych przepisów lotniczych podpisanej na 39 posiedzeniu Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego krajów członkowskich ECAC (11.09.1990 - Cypr).

Projekt rozporządzenia 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.

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

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe kwestie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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

Skrócenie terminu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i wskazanie, iż wejdzie ono w życie z dniem jego ogłoszenia nie jest sprzeczne z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 60, poz. 449) oraz zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie, ponieważ uzasadnione jest potrzebą jak najszybszego przeprowadzenia procesu certyfikacji, w tym weryfikacji symulatorów lotu na śmigłowce, dla ośrodków szkolenia lotniczego, co w konsekwencji zapewni możliwość użytkowania nowych śmigłowców SPZOZ LPR.

III. Ocena Skutków Regulacji.

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie szkolenia lotniczego.

Konsultacje społeczne.

Projekt został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski,
- 2) SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 3) „NORMAL” Piotr Jafernik;
- 4) UNITEDSKY Sp. z o.o.;
- 5) PZL Świdnik S.A.;
- 6) AIRCOM Sp. z o.o.;
- 7) Heli Invest Sp. z o.o.;
- 8) IBEX–Usługi Lotnicze Sp. z o.o.;
- 9) Aeroklub Ziemi Lubuskiej;
- 10) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 11) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
- 12) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego;
- 13) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 14) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 15) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego;
- 16) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 17) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
- 18) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
- 19) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
- 20) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ regulacji na rynek pracy – wprowadzenie do stosowania projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.