|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków eksploatacji lotnisk  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Sławomir Żałobka – Podsekretarz Stanu w MIiR  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Ewelina Gruszewska (ewelina.gruszewska@mir.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 29.06.2015  **Źródło:**  Art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiR**  552 | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Do dnia dzisiejszego nie dokonano implementacji do polskiego porządku prawnego przepisów Załącznika 19 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.). Należy wskazać, iż przepisy art. 68 ust. 3 pkt 3 *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.) nakładają na zarządzającego lotniskiem użytku publicznego obowiązek posiadania systemu zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku. W obowiązującym brzmieniu § 3 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk* (poz. 1420) jako źródło tych wymagań wskazano dokument Doc 9859 „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem”, który ma charakter dokumentu wykonawczego do Załącznika 19 „Zarządzanie bezpieczeństwem” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszonego w *obwieszczeniu Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 listopada 2014 r. w sprawie w sprawie w sprostowania błędu i ogłoszenia sprostowanego tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz. Urz. ULC z 2014 r. poz. 77), (dalej: Załącznik 19). Celem zmiany rozporządzenia jest wskazanie części wymogów dokumentu głównego – Załącznika 19, na podstawie którego zarządzający powinni realizować ustawowy obowiązek, a nie jak dotychczas dokumentu wykonawczego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W związku z publikacją *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk*, wydanego na podstawie art. 83 ust. 1 *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*  (Dz. U. 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.), które weszło w życie 1 czerwca 2015 r. oraz zmianami formalno-prawnymi, które zaszły do dnia dzisiejszego, istnieje konieczność podjęcia prac mających na celu zmianę § 3 przedmiotowego rozporządzenia w zakresie zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem z normami określonymi w pkt 4.1.1 i pkt 4.1.8 w rozdziale 4 oraz w dodatku 2 do Załącznika 19 „Zarządzanie bezpieczeństwem” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 listopada 2014 r. w sprawie w sprostowania błędu i ogłoszenia sprostowanego tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 77). Przepis § 3 rozporządzenia w zakresie zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem powinien odnosić się do dokumentu podstawowego, jakim jest Załącznik 19, a nie jak dotychczas do dokumentu wykonawczego.  Przedmiotowa regulacja wprowadza do stosowania postanowienia Załącznika 19 w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem funkcjonującego na lotniskach. Proponowana zmiana odwołania bezpośrednio do wymogów wobec lotnisk zawartych w Załączniku 19 ma na celu uporządkowanie stanu prawnego w obrębie zagadnień związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem na lotniskach. Celem norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 19 jest udzielenie wsparcia Państwom w zarządzaniu ryzykiem dla bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Biorąc pod uwagę złożoność światowego systemu transportu powietrznego i powiązanych z tym czynności lotniczych koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych Załącznik 19 odnosi się do wspierania rozwoju strategii proaktywnej prowadzącej do podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Wydaje się zatem konieczne odwołanie wprost do Załącznika 19, zamiast powoływania dokumentu wykonawczego do tego Załącznika, jakim jest Doc 9859 „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem”, zwłaszcza w świetle braku jakiejkolwiek implementacji Załącznika 19 do polskiego systemu prawnego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Każde z państw członkowskich Unii Europejskiej zobowiązane jest stosować normy Załączników do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r*., przy czym państwa członkowskie mają możliwość swobodnego stosowania odstępstw od wskazanych norm. Jednocześnie każde państwo posiada pełną swobodę sposobu wdrożenia Materiałów doradczych Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (w tym podręczników). Większość państw członkowskich Unii Europejskiej dokonało implementacji norm Załącznika 19 do krajowych systemów prawnych i na tej podstawie opracowały i wdrażają własne programy bezpieczeństwa i wynikające z nich programy bezpieczeństwa w podmiotach rynkowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | Źródło danych | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | | | | | | | | |
| Zarządzający lotniskami | | | 17 | | | | | | Rejestr lotnisk cywilnych | | | | | | | Projektowana zmiana ma na celu uporządkowanie stanu prawnego oraz zapewnienie klarowności w zakresie zagadnień dotyczących zarządzania bezpieczeństwem na lotniskach. | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konsultacje zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w *uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. z 2013 r. poz. 979). W ramach konsultacji projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:   1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa; fax: 22 846 68 24, 2. Port Lotniczy Bydgoszcz, ul. Grodzka 12, 85**-**109 Bydgoszcz; fax: 52 365 46 19, 3. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk; fax: 58 345 22 83, 4. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, ul. Wolności 90, 42**-**625 Ożarowice; fax: 32 39 27 376, 5. Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice, ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32**-**083 Balice; fax: 12 411 79 77, 6. Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60**-**189 Poznań; fax: 61 847 49 09, 7. Port Lotniczy Łódź, ul. Gen. S. Maczka 35, Łódź 94**-**328; fax: 42 688 83 84, 8. Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka", Jasionka 942, 36-002 Jasionka; fax: 17 852 07 09, 9. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, Glewice, 72**-**100 Goleniów; fax: 91 418 33 83, 10. Port Lotniczy Wrocław, ul. Skarżyńskiego 36, 54**-**530 Wrocław; fax: 71 357 39 73, 11. Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost; fax: 68 351 27 29, 12. Port Lotniczy Warszawa-Modlin, ul. Wiktora Thommee 1A, 05-105 Nowy Dwór Mazowiecki; fax: 22 346 40 05, 13. Port Lotniczy Lublin, ul. Jana Hempla 6, 20-008 Lublin; fax 81 534 74 41, 14. Port Lotniczy – Radom Sadków, Sadków, 26-639 Radom, tel. 48 362 04 05, 15. Port Lotniczy – Olsztyn Mazury, ul. Szymany 150, 12-100 Szczytno, tel. 89 623 19 71, 16. Port Lotniczy – Kaniów, ul. Stanisława Kóski 43, 43-512 Kaniów, tel. +48 660 679 526, 17. Lotnisko Mielec – ul. Wojska Polskiego 3, 39-300, Mielec,  tel. 17 788 65 55, 18. Stowarzyszenia „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa, fax: +48 22 323 77 44 (108), 19. Stowarzyszenie Polskich Kontrolerów Ruchu Lotniczego POLATCA, ul. Wieżowa 8 lok.C104, fax. +48 22 5745819, 20. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02**-**147 Warszawa, 21. Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa, 22. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice, 23. Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00–136 Warszawa, 24. Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85–069 Bydgoszcz, 25. NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80–855 Gdańsk, 26. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00–924 Warszawa, 27. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00–727 Warszawa, 28. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa, 29. Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00–952 Warszawa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| JST | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| **Wydatki ogółem** | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| JST | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| **Saldo ogółem** | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| JST | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | - | | - | | - | | | - | | - | | - | | - | | | - | | | - | - | | - | - | | |
| Źródła finansowania | | Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie wiąże się z koniecznością ponoszenia wydatków pokrywanych z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego.  Nie przewiduje się także żadnych dodatkowych dochodów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | - | | | - | | | | - | | | | | - | | | - | | | - | | | - |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | - | | | - | | | | - | | | | | - | | | - | | | - | | | - |
| - | | | - | | | | - | | | | | - | | | - | | | - | | | - |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Zapewnienie stosowania aktualnych regulacji z zakresu systemów zarządzania bezpieczeństwem co wpłynie na bezpieczeństwo operacji lotniczych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Zapewnienie stosowania aktualnych regulacji z zakresu systemów zarządzania bezpieczeństwem co wpłynie na bezpieczeństwo operacji lotniczych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Brak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Brak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sposób spełniania wymagań w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem weryfikowany jest podczas certyfikacji lotnisk oraz bieżącego nadzoru nad lotniskami. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SSP Phase Implementation Survey Results – 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |