

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2017 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych**

Na podstawie art. 139 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904, 1361 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 225) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 26 otrzymuje brzmienie:

„§ 26. 1. Raport wstępny sporządza się w formie pisemnej. Powinien on zawierać informacje o zdarzeniu, jak również o czynnikach mogących mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo lotów, które zostały ustalone do momentu jego sporządzenia.

2. Komisja przekazuje Prezesowi Urzędu raporty wstępne, zgodnie z art. 135 ust. 7 ustawy, w postaci elektronicznej w formie pliku w formacie uzgodnionym z Prezesem Urzędu.

3. Komisja udostępnia na swojej stronie internetowej raporty wstępne z badania wypadku lotniczego, a w przypadku gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa wykonywania lotów – także z badania poważnego incydentu lotniczego.”;

2) w § 31 uchyla się ust. 2 i 3.


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

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

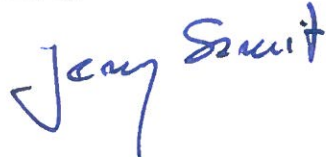
<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

Za zgodność  
pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego  
  
Tomasz Warchol

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Lotnictwa

  
Marcin Zimny

  
Jerzy Szwed

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa stanowi nowelizację rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 225).

### **1. Cel nowelizacji rozporządzenia.**

Celem projektowanej nowelizacji jest zmiana i uchylenie przepisów, które obligują Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC” do:

- 1) rozpowszechniania informacji, uzyskanych w początkowym etapie badania zdarzenia lotniczego, na podstawie raportu wstępnego z badania zdarzeń lotniczych Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”;
- 2) publikowania w Dzienniku Urzędowym ULC komunikatów na podstawie raportów końcowych z badania wypadków lotniczych PKBWL.

Propozycja zmiany przepisu, nakładającego na Prezesa ULC obowiązek rozpowszechniania informacji, uzyskanych w początkowym etapie badania zdarzenia lotniczego na podstawie raportu wstępnego z badania wypadków lotniczych Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych wynika z faktu, że czynność ta stanowi powielenie publikacji dokonywanych przez PKBWL, tj. publikacji raportu wstępnego z badania zdarzenia lotniczego. Proponuje się zmianę brzmienia § 26 rozporządzenia w zakresie doprecyzowania warunków przekazywania raportów wstępnych Prezesowi Urzędu przez PKBWL. Proponuje się usankcjonowanie stosowanej dotychczas postaci elektronicznej ze wskazaniem, że chodzi o plik w formacie uzgodnionym z Prezesem Urzędu. Jednocześnie projektowany przepis wyraźnie wskazuje, że obowiązkiem PKBWL jest udostępnianie na swojej stronie internetowej raportów wstępnych z badania wypadków lotniczych, a w przypadku gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa wykonywania lotów także publikowania raportów wstępnych z badania poważnych incydentów lotniczych.

Należy wskazać, że zgodnie z obowiązującymi przepisami przedmiotowego rozporządzenia na Prezesie ULC ciąży obowiązek każdorazowego publikowania w Dzienniku Urzędowym ULC komunikatów na podstawie raportów końcowych z badania wypadków lotniczych PKBWL. Analogicznie jak w przypadku raportów wstępnych, stanowi to powielanie pracy PKBWL, która publikuje swoje raporty niezależnie od Prezesa. Przepis nie precyzuje, czy dane zdarzenie lotnicze ma znaczenie dla stanu bezpieczeństwa lotniczego – raporty końcowe zawsze podlegają publikacji przez Komisję. W związku z powyższym uzasadnione jest uchylenie § 31 ust. 2 i 3. Działania podejmowane przez Prezesa ULC powinny mieć charakter zapobiegawczy w obszarze bezpieczeństwa. W związku z tym, w ocenie projektodawcy, jedno z zadań Prezesa ULC, dotyczące obowiązku podejmowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, będzie w dalszym ciągu realizowane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c oraz pkt 16 (w związku z art. 21 ust. 2 pkt 18) ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.). Na podstawie wykazanych przepisów Prezes ULC, w przypadku gdy uzna to za zasadne, reaguje wydając m.in. zalecenia profilaktyczne, wytyczne i instrukcje.

Warto podkreślić, że liczba zgłaszanych zdarzeń lotniczych corocznie ma tendencję wzrostową – poniżej informacje dotyczące liczby zdarzeń i raportów końcowych:

1. 1987 zdarzeń i 519 raportów w 2013 r.,
2. 2269 zdarzeń i 591 raportów w 2014 r.,
3. 2691 zdarzeń i 595 raportów w 2015 r.,
4. 2711 zdarzeń i 569 raportów w 2016 r. (dane na dzień 4 listopada 2016 r.).

Powyższe pociąga za sobą konieczność zwiększania nakładów pracy na publikację komunikatów o zdarzeniach – niezależnie od oceny ich wpływu na szeroko rozumiane bezpieczeństwo lotnicze. Dodatkowo, procedura publikacji komunikatów w Dzienniku Urzędowym ULC jest pracochłonna, długotrwała i angażuje kilka komórek organizacyjnych Urzędu, co związane jest m.in. z koniecznością spełnienia wymogów publikacji dokumentów w dziennikach urzędowych, wynikających z ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 296 i 1579).

Biorąc pod uwagę, że corocznie liczba zgłaszanych zdarzeń lotniczych rośnie, pociąga to za sobą wzrost liczby raportów końcowych PKBWL, co skutkuje nadmiernym obciążeniem Prezesa ULC czynnościami technicznymi, które nie przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Ponadto z przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010/WE z 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295, z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.) wynika, że publikacja raportów końcowych należy do organu do spraw badania zdarzeń lotniczych. Przedmiotowe rozporządzenie w obowiązującym brzmieniu ten sam obowiązek nakłada na Prezesa ULC, co wydaje się zbędne.

## **2. Zakres regulacji.**

Proponowane zmiany dotyczą modyfikacji brzmienia § 26 oraz uchylenia § 31 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## **3. Informacje związane z procedowaniem projektu.**

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, 1948, 1984 i 2260) należy podnieść, że projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 poz. 1006 i 1204) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</b> Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Marlena Jantón (tel. 522 50 79; e-mail: Marlena.Janton@mib.gov.pl)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 28.11.2016 r.</p> <p><b>Źródło:</b> art. 139 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych MIB:</b> 131</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanej nowelizacji jest zmiana i uchylenie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 225), które obligują Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, do publikacji:

- 1) informacji uzyskanych w początkowym etapie badania zdarzenia lotniczego, wynikających z raportu wstępnego przekazanego Prezesowi ULC przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”,
- 2) komunikatu zawierającego informacje o wynikających z raportu końcowego przekazanego Prezesowi ULC przez PKBWL

- stanowiących powielenie informacji zawartych odpowiednio w raporcie wstępnym albo raporcie końcowym z badania zdarzenia lotniczego, publikowanych przez PKBWL na podstawie odrębnych przepisów.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana § 26 oraz uchylenie § 31 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

Oczekiwany efekt to rezygnacja z obowiązku nałożonego na organ administracji - Prezesa ULC - z jednoczesnym pozostawieniem tego obowiązku wyłącznie w zakresie PKBWL, a tym samym koncentracja działań Prezesa na poprawie bezpieczeństwa w lotnictwie poprzez działania o charakterze prewencyjnym w postaci wytycznych i bieżącego nadzoru nad podmiotami.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W przedmiotowym zakresie państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązane są do stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010/WE z 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE L 295, z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.). Zgodnie z art. 16 ust. 6 ww. rozporządzenia organ do spraw badania zdarzeń lotniczych (w RP jest to PKBWL) podaje do publicznej wiadomości raport końcowy w możliwie najkrótszym terminie i, w miarę możliwości, w ciągu 12 miesięcy od dnia wypadku lub poważnego incydentu. Jednocześnie zgodnie z art. 16 ust. 7 ww. rozporządzenia jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego w ciągu 12 miesięcy, organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku lub poważnego incydentu, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Dane własne Urzędu	Usunięcie obowiązku publikacji informacji i komunikatów w Dzienniku Urzędowym ULC.

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Z uwagi na okoliczność, że projekt dotyczy tylko organu administracji rządowej, nie wymaga skierowania do konsultacji publicznych.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

#### 7. 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 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wpływ pozytywny.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wpływ pozytywny.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa	Brak wpływu.							

	domowe	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		

### 8. 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 elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego ustawy na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na wyżej wymienione obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia nastąpi po jego wejściu w życie.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Mając na uwadze zakres projektu rozporządzenia ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.



