

153

USTAWA

z dnia 31 maja 1962 r.

Prawo lotnicze.

DZIAŁ I

Przepisy ogólne.

Rozdział 1.

Przepisy wstępne.

Art. 1. 1. Przepisy prawa lotniczego stosuje się do polskiego lotnictwa cywilnego oraz w zakresie ustalonym przez to prawo również do obcego lotnictwa cywilnego.

2. Za lotnictwo cywilne uważa się wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa wojskowego oraz lotnictwa będącego w służbie celnej i w służbie porządku publicznego.

Art. 2. 1. Polskie lotnictwo cywilne służy następującym celom:

- 1) przewozu lotniczego osób, bagażu, towarów i poczty,
- 2) obsługi gospodarki rolnej i leśnej oraz innych dziedzin gospodarki narodowej, jak współdziałanie ze służbą przeciwpożarową, przeciwpowodziową, wykonywanie zdjęć w powietrzu itp.,
- 3) naukowo-badawczym,
- 4) kulturalno-oświatowym,
- 5) służby zdrowia i ratownictwa,
- 6) sportowym,
- 7) szkoleniowym.

2. Poszczególne rodzaje polskiego lotnictwa cywilnego mogą posiadać flagi, emblematy i proporce, których wzory, opis i warunki używania ustala Minister Komunikacji.

Art. 3. Nadzór w zakresie ustalonym przez prawo lotnicze nad polskim lotnictwem cywilnym, jak również nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce, sprawuje Minister Komunikacji z zachowaniem uprawnień innych ministrów.

Rozdział 2.

Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej.

Art. 4. Polska Rzeczpospolita Ludowa posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej nad swoim obszarem lądowym, wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym.

Rozdział 3.

Właściwość prawa.

Art. 5. W czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Polski wszystkie statki powietrzne oraz załogi, pasażerowie i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

Art. 6. W czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa polskie statki powietrzne oraz załogi, pasażerowie i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

Art. 7. Manewrowanie i lot statku powietrznego powinny odbywać się zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa — zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

Art. 8. Polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą:

- 1) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko prawu lotniczemu lub przepisom wydanym na jego podstawie, jeżeli sprawcą jest właściciel, użytkownik, posiadacz bądź członek załogi polskiego statku powietrznego albo jeżeli czyn został popełniony na polskim statku powietrznym,
- 2) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 7, jeżeli obowiązek ścigania wynika z umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną, albo czyn został popełniony na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa.

Art. 9. Prawa i obowiązki członków załogi statku powietrznego, wynikające ze stosunku pracy, ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku, jeżeli strony nie skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 10. Prawa rzeczowe na statku powietrznym oraz na znajdujących się na nim rzeczach ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku.

Art. 11. 1. Roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i mieniu znajdującym się poza tym statkiem, włączając

w to szkody w razie zderzenia statków powietrznych, jak również roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny lub statkowi powietrznemu, ocenia się według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło; jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze nie podlegającym żadnemu państwu, stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje.

2. Jeżeli strony zainteresowane i statki, których spór dotyczy, mają tę samą przynależność państwową, stosuje się prawo państwa ich przynależności bez względu na miejsce zdarzenia.

Art. 12. Do umów o przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze oraz do roszczeń z tytułu szkód, powstałych w związku z wykonywaniem tych umów, stosuje się prawo polskie, jeżeli umowa została zawarta lub podlega wykonaniu w Polsce albo ma być wykonana przez polską osobę prawną lub przez polskiego obywatela albo przy użyciu polskiego statku powietrznego, chyba że strony skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 13. 1. Prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych, powstałych na skutek zdarzenia na statku powietrznym w czasie lotu lub w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, ustala się tak, jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również do oceny formy czynności prawnej.

Art. 14. Jeżeli według prawa lotniczego lub umowy stosunek prawny podlega prawu obcemu, należy je w Polsce zastosować, o ile nie jest ono sprzeczne z podstawowymi zasadami obowiązującego w Polsce porządku prawnego.

Rozdział 4.

Stosowanie umów międzynarodowych.

Art. 15. 1. Przepisy prawa lotniczego nie naruszają umów międzynarodowych obowiązujących Polskę w zakresie lotnictwa cywilnego.

2. Minister Komunikacji wydaje w drodze rozporządzenia przepisy niezbędne do zastosowania w Polsce umów, o których mowa w ust. 1.

DZIAŁ II

Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy.

Art. 16. 1. Statkiem powietrznym jest urządzenie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy w przestrzeni powietrznej, zdolne do unoszenia się w tej przestrzeni na skutek oddziaływania powietrza.

2. Radą Ministrów może, w drodze rozporządzenia podać wszystkim lub niektórym przepisom prawa lotniczego urządzenia:

- 1) zdolne do unoszenia się w przestrzeni powietrznej na skutek oddziaływania powietrza, lecz nie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy,
- 2) zdolne do unoszenia się w przestrzeni niezależnie od oddziaływania powietrza, przeznaczone lub nie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy.

Art. 17. 1. Przynależność państwową statku powietrznego określa się zależnie od tego, w którym państwie został on wpisany do rejestru państwowego.

2. Jeżeli statek powietrzny jest wpisany równocześnie do rejestrów różnych państw, uznaje się jedynie wpis, który nastąpił najwcześniej.

Art. 18. 1. Minister Komunikacji prowadzi polski rejestr państwowy statków powietrznych, zwany dalej „polskim rejestrem”.

2. Do polskiego rejestru wpisuje się statki powietrzne stanowiące własność:

- 1) polskich osób prawnych,
- 2) Skarbu Państwa,
- 3) obywateli polskich.

3. Inne statki powietrzne mogą być wpisane do polskiego rejestru na podstawie zezwolenia udzielonego przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Zagranicznych.

4. Statek powietrzny zarejestrowany uprzednio za granicą może być wpisany do polskiego rejestru (ust. 1) po wykreśleniu go z rejestru obcego.

5. W polskim rejestrze wpisuje się dane pozwalające ustalić tożsamość statku powietrznego, podstawowe dane techniczne statku oraz dane dotyczące właściciela i użytkownika statku.

6. Wpis statku powietrznego do polskiego rejestru potwierdza się wydaniem świadectwa rejestracji statku powietrznego.

7. Właściciel statku powietrznego obowiązany jest zgłaszać do polskiego rejestru dane dotyczące statku powietrznego podlegające wpisaniu do tego rejestru oraz zmiany tych danych.

8. Wykreślenie statku powietrznego z polskiego rejestru następuje na wniosek właściciela statku lub z urzędu, jeżeli:

- 1) statek przestał być własnością osób wymienionych w ust. 2,
- 2) zezwolenie, o którym mowa w ust. 3, zostało cofnięte,
- 3) statek został wpisany do obcego rejestru państwowego,
- 4) statek zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony,
- 5) statek uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdolność do lotów.

9. Minister Komunikacji może w drodze rozporządzenia określić inne niż przewidziane w ust. 8 przypadki, w których następuje wykreślenie statku powietrznego z polskiego rejestru.

10. Szczegółowe zasady prowadzenia polskiego rejestru oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tego rejestru określi Minister Komunikacji w drodze rozporządzenia.

Art. 19. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być dopuszczone do lotów tylko statki powietrzne wpisane do rejestru państwowego i posiadające znaki rozpoznawcze oraz inne wymagane znaki i napisy.

2. Minister Komunikacji ustali w drodze rozporządzenia:

- 1) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do polskiego rejestru, ich opis oraz sposób i miejsce ich umieszczania na statkach powietrznych,
- 2) przypadki i warunki, w których w polskiej przestrzeni powietrznej mogą wykonywać loty statki powietrzne nie wpisane do rejestru państwowego, jak również nie posiadające wymaganych znaków i napisów.

Art. 20. 1. Zdolność statków powietrznych do lotów podlega sprawdzaniu przez państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego (art. 25) w toku budowy, naprawy i eksploatacji tych statków.

2. Zdolność statku powietrznego do lotów stwierdza się wydaniem świadectwa sprawności technicznej statku powietrznego, a jeżeli chodzi o statki zdolne do lotów tylko w ramach prób i badań — świadectwa oględzin statku powietrznego.

3. Ważność świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) statku powietrznego ustala się na czas oznaczony.

4. Świadectwo sprawności technicznej (świadectwo oględzin) statku powietrznego wydają państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego.

5. Minister Komunikacji określi:

- 1) w porozumieniu z Ministrami Przemysłu Ciężkiego i Obrony Narodowej — warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać zdolne do lotów statki powietrzne i ich części,
- 2) w drodze rozporządzenia zasady i zakres sprawdzania zdolności statków powietrznych do lotów, zasady wydawania świadectw sprawności technicznej i świadectw oględzin statków powietrznych oraz wzory tych świadectw.

6. Minister Komunikacji ustali ogólne zasady eksploatacji statków powietrznych.

Art. 21. 1. Zabrania się wykonywania lotów statku powietrznego:

- 1) nie posiadającego ważnego świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin),
- 2) niezgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w świadectwie sprawności technicznej (świadectwie oględzin),
- 3) którego stan techniczny nie odpowiada warunkom wymagany przy wydawaniu świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) lub przedłużaniu ważności tych świadectw.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do statków powietrznych wykonujących loty próbne wymagane do wydania lub przedłużenia ważności świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) tych statków.

Art. 22. Minister Komunikacji określi dokumenty, które powinien posiadać statek powietrzny, dokumenty, które powinny znajdować się na statku powietrznym w czasie lotu, oraz wzory tych dokumentów; w zakresie dokumentów dotyczących urządzeń łączności Minister Komunikacji działa w porozumieniu z Ministrem Łączności.

Art. 23. Dokumenty stwierdzające zdolność statku powietrznego do lotów, wydane lub potwierdzone przez wła-

Ściwy organ obcego państwa, mogą być w Polsce uznane za ważne na równi z takimi dokumentami wydanymi przez organy polskie, w przypadkach i na warunkach określonych w drodze rozporządzenia przez Ministra Komunikacji.

Art. 24. 1. Obce statki powietrzne korzystają w Polsce w zakresie i na warunkach określonych w umowach międzynarodowych, których Polska jest stroną, z wyłączenia spod zajęcia, zatrzymania i innych działań prawnych z tytułu naruszenia patentu, rysunku lub wzoru oraz z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się na zasadzie wzajemności również do statków powietrznych mających przynależność państw nie będących stronami umów, o których mowa w ust. 1.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do części zamiennych i wyposażenia zapasowego obcych statków powietrznych.

Art. 25. Nadzór nad zachowaniem przepisów prawa lotniczego dotyczących statków powietrznych oraz przepisów wydanych na jego podstawie wykonują państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego powołane przez Ministra Komunikacji, który określi zakres ich działania.

Art. 26. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej może rozciągnąć stosowanie odpowiednio przepisów dotyczących wpisywania do polskiego rejestru, oznaczania, badania zdatności do lotów, dokumentów statków powietrznych oraz nadzoru technicznego nad tymi statkami na części składowe, wyposażenie, urządzenia pomocnicze tych statków oraz na inny sprzęt lotniczy.

DZIAŁ III

Lotniska i lotnicze urządzenia naziemne.

Art. 27. 1. Lotniskiem jest wydzielona powierzchnia wraz z przynależnymi do niej obiektami budowlanymi i urządzeniami, przeznaczona w całości lub w części do przylotów, odlotów i manewrowania statków powietrznych.

2. Lotniczymi urządzeniami naziemnymi są wszelkie urządzenia na ziemi lub wodzie albo połączone z ziemią lub powierzchnią wody albo z obiektami budowlanymi na ziemi lub wodzie, przeznaczone dla potrzeb ruchu lotniczego i jego bezpieczeństwa, a nie będące lotniskami.

Art. 28. 1. Założenie i likwidacja lotniska oraz wprowadzenie w istniejących lotniskach zmian podlegających wpisaniu do państwowego rejestru lotnisk cywilnych wymaga zezwolenia Ministra Komunikacji.

2. Lotnisko może być uruchomione, jeżeli zostało wpisane do państwowego rejestru lotnisk cywilnych (art. 29).

3. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych ustali w drodze rozporządzenia warunki i tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1.

Art. 29. 1. Minister Komunikacji prowadzi państwowy rejestr lotnisk cywilnych.

2. Wpis lotniska do państwowego rejestru lotnisk cywilnych potwierdza się wydaniem świadectwa rejestracji lotniska.

3. Wykreślenie lotniska z państwowego rejestru lotnisk cywilnych następuje na wniosek zarządzającego lotniskiem

lub z urzędu, gdy lotnisko przestało odpowiadać określonym dla niego warunkom. Lotnisko może być również wykreślone z państwowego rejestru lotnisk cywilnych na podstawie decyzji Ministra Komunikacji wydanej ze względu na interes publiczny.

4. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ustali w drodze rozporządzenia szczególne zasady prowadzenia państwowego rejestru lotnisk cywilnych.

Art. 30. 1. Organizacjom państwowym i społecznym oraz osobom prawnym zakładającym lotniska lub mającym w zarządzie lub użytkowaniu lotniska przysługuje prawo:

- 1) budowy lub zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach, położonych poza granicami lotniska,
- 2) dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych, położonych poza granicami lotniska.

2. W razie budowy lub zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomości znajdującej się w zarządzie organizacji państwowej, miejsce i sposób budowy lub zakładania tych urządzeń powinny być uzgodnione z tą organizacją; miejsce i sposób budowy lub zakładania tych urządzeń na nieruchomościach położonych w granicach pasa nadbrzeżnego powinny być uzgodnione ponadto z właściwym urzędem morskim.

3. Zezwolenia na budowę i zakładanie lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach położonych poza granicami lotniska wydaje właściwy organ prezydium powiatowej (miejskiej, dzielnicowej) rady narodowej; zezwolenie upoważnia jednocześnie do korzystania z prawa dostępu do lotniczych urządzeń naziemnych.

4. Jeżeli budowa lub założenie lotniczych urządzeń naziemnych i korzystanie z tych urządzeń oraz ich konserwacja powoduje, że nieruchomość nie nadaje się do dalszego racjonalnego jej użytkowania na cele dotychczasowe, nieruchomość podlega bądź przekazaniu w trybie i według zasad przewidzianych w przepisach w sprawie przekazywania nieruchomości, bądź wywłaszczeniu w trybie i według zasad przewidzianych w przepisach w sprawie wywłaszczania nieruchomości.

5. O odszkodowaniu za straty wynikłe na skutek wykonywania uprawnień, o których mowa w ust. 1, orzeka w trybie i na zasadach przewidzianych w przepisach w sprawie wywłaszczania nieruchomości organ do spraw wewnętrznych prezydium powiatowej rady narodowej właściwej ze względu na położenie nieruchomości.

Art. 31. Minister Komunikacji ustali w drodze rozporządzenia:

- 1) w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych, Gospodarki Komunalnej, Łączności oraz Zdrowia i Opieki Społecznej:
 - a) zasady klasyfikacji lotnisk,
 - b) warunki, jakim powinny odpowiadać lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego;
- 2) w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej — zasady eksploatacji lotnisk;
- 3) w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i Przewodniczącym Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury — sposób oznaczania obiektów budowlanych mogących stanowić przeszkody dla ruchu lotniczego.

Art. 32. 1. Zarząd lotniska należy do organizacji państwowej lub społecznej albo osoby prawnej, która otrzymała świadectwo rejestracji lotniska.

2. Jeżeli stan lotniska lub sposób korzystania z niego są niezgodne z przepisami dotyczącymi lotnisk lub zagrażają w inny sposób bezpieczeństwu ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem obowiązany jest:

- 1) zamknąć lotnisko dla ruchu lotniczego albo wprowadzić niezbędne ograniczenia do czasu usunięcia niezgodności lub zagrożenia,
- 2) zawiadomić niezwłocznie organ prowadzący państwowy rejestr lotnisk cywilnych o zamknięciu lotniska lub o wprowadzonych ograniczeniach.

3. Jeżeli zarządzający lotniskiem nie dopełni obowiązku, o którym mowa w ust. 2, Minister Komunikacji może zarządzić zamknięcie lotniska lub ograniczenie jego użytkowania na czas oznaczony lub nie oznaczony.

4. W razie zaniechania użytkowania lotniska dla potrzeb ruchu lotniczego lub wystąpienia przez zarządzającego lotniskiem z wnioskiem o likwidację lotniska lub w razie zarządzenia zamknięcia lotniska na czas nie oznaczony (ust. 3) Minister Komunikacji może w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej przekazać zarząd lotniska innej osobie.

Art. 33. Przebywanie w granicach lotniska, a w szczególności ruch kołowy i pieszy, oraz użytkowanie lotniska lub jego urządzeń bez zezwolenia zarządzającego lotniskiem jest zabronione.

Art. 34. 1. Cywilne statki powietrzne mogą startować i lądować tylko na lotniskach wpisanych do państwowego rejestru lotnisk cywilnych, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 2 oraz konieczności przymusowego lądowania.

2. W przypadkach uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu lotniczego albo wykonania specjalnych zadań, jak loty sanitarne, loty związane z akcją przeciwpożarową lub przeciwpowodziową, oraz w innych przypadkach, które określi Minister Komunikacji, statki powietrzne mogą startować lub lądować na terenach nie będących lotniskami.

3. Warunki, jakim powinny odpowiadać tereny, o których mowa w ust. 2, oraz warunki korzystania przez statki powietrzne z tych terenów określi Minister Komunikacji.

4. Cywilne statki powietrzne mogą startować i lądować na lotniskach wojskowych za zgodą właściwych organów wojskowych.

5. Statki powietrzne, nie wchodzące w skład lotnictwa cywilnego, mogą startować i lądować na lotniskach cywilnych po uprzednim zawiadomieniu organów ruchu lotniczego (art. 44 ust. 5).

Art. 35. Minister Komunikacji powołuje organy upoważnione do wykonywania nadzoru nad zachowaniem przepisów prawa lotniczego i przepisów wydanych na jego podstawie, dotyczących lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.

Art. 36. Minister Komunikacji może w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej rozciągnąć stosowanie odpowiednio przepisów dotyczących lotnisk na lotnicze urządzenia naziemne.

DZIAŁ IV

Personel lotniczy.

Art. 37. 1. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada ważną licencję i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego.

2. Ważna licencja jest świadectwem uzdolnienia stwierdzającym posiadanie wymaganych dla tej licencji kwalifikacji (art. 38 ust. 1) oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych.

3. Minister Komunikacji prowadzi państwowy rejestr personelu lotniczego.

Art. 38. 1. Członkiem personelu lotniczego może być osoba posiadająca określone przez przepisy kwalifikacje lotnicze oraz odpowiednie kwalifikacje moralne.

2. Posiadanie kwalifikacji, o których mowa w ust. 1, sprawdza się przed wydaniem licencji kandydatowi na członka personelu lotniczego.

Art. 39. 1. Ważność licencji może być uzależniona od wyniku okresowego lub dorywczego sprawdzenia kwalifikacji lotniczych członka personelu lotniczego.

2. Licencja może być przez organ wydający licencję cofnięta lub niektóre uprawnienia z niej wynikające odebrane, zawieszona lub ograniczona w razie stwierdzenia:

- 1) utraty przez członka personelu lotniczego kwalifikacji do wykonywania danych czynności lotniczych,
- 2) naruszenia przez członka personelu lotniczego przepisów lotniczych,
- 3) że wykonywanie przez członka personelu lotniczego jego uprawnień lotniczych może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

Art. 40. Zabrania się:

- 1) wykonywania czynności, do których upoważnia ważna licencja, przez osobę nie posiadającą takiej licencji,
- 2) wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych innych niż te, które wynikają z jego licencji, lub niezgodnie z warunkami wpisanymi do tej licencji, chyba że chodzi o szkolenie lotnicze określone w przepisach wydanych na podstawie art. 42 ust. 1 pkt 4.

Art. 41. 1. Licencja, wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa, może być w Polsce w przypadkach i na warunkach, określonych przez Ministra Komunikacji w drodze rozporządzenia, uznana za ważną na równi z licencją polską.

2. W uzasadnionych przypadkach kwalifikacje lotnicze członka obcego personelu lotniczego mogą być sprawdzone przez organ upoważniony przez Ministra Komunikacji.

Art. 42. 1. Minister Komunikacji określi w drodze rozporządzenia:

- 1) podział członków personelu lotniczego na specjalności lotnicze, właściwe dla tych specjalności licencje i wynikające z nich uprawnienia oraz obowiązki członków personelu lotniczego związane z wykonywaniem przez nich czynności lotniczych,
- 2) kwalifikacje dotyczące wieku, wykształcenia ogólnego, lotniczych wiadomości, umiejętności i praktyki,

- 3) zasady wydawania i cofania licencji oraz ograniczania, zawieszania i przywracania wynikających z nich uprawnień, a także organy właściwe w tych sprawach,
- 4) zasady uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych oraz organy upoważnione do tego sprawdzania,
- 5) zasady prowadzenia państwowego rejestru personelu lotniczego.

2. Przepisy określone w ust. 1 pkt 1, 2, 3 i 5 Minister Komunikacji wydaje w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.

3. Kwalifikacje sprawności fizycznej i psychicznej kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego określi Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Zdrowia i Opieki Społecznej oraz Ministrem Obrony Narodowej.

4. Minister Komunikacji określi warunki wykonywania przez członków personelu lotniczego uprawnień wynikających z licencji, niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa lotów.

5. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych może określić w drodze rozporządzenia, w jakich przypadkach do uzyskania prawa wykonywania czynności członka personelu lotniczego wymagane jest posiadanie obywatelstwa polskiego.

Art. 43. 1. Wzory umundurowania, dystynkcji i odznak członków personelu lotniczego podlegają zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji.

2. Minister Komunikacji może wprowadzić obowiązek noszenia mundurów przez członków personelu lotniczego.

DZIAŁ V

Ruch lotniczy.

Rozdział 1.

Ruch lotniczy w ogólności.

Art. 44. 1. Ruch lotniczy cywilnych statków powietrznych w Polsce odbywa się w częściach przestrzeni powietrznej i na lotniskach wyznaczonych dla tego ruchu.

2. Ruch lotniczy statków powietrznych w częściach polskiej przestrzeni powietrznej i na lotniskach, o których mowa w ust. 1, odbywa się zgodnie z zasadami ruchu lotniczego, określonymi dla tych części przestrzeni powietrznej i lotnisk.

3. Ministrowie Komunikacji i Obrony Narodowej określą w drodze rozporządzenia:

- 1) zasady wyznaczania części polskiej przestrzeni powietrznej i lotnisk dla ruchu cywilnych statków powietrznych,
- 2) zasady ruchu lotniczego statków powietrznych w tych częściach przestrzeni powietrznej i na tych lotniskach,
- 3) warunki wykonywania przez cywilne statki powietrzne lotów poza tymi częściami przestrzeni powietrznej i poza tymi lotniskami.

4. Ruch lotniczy statków powietrznych poza wyznaczonymi częściami polskiej przestrzeni powietrznej i wyznaczonymi lotniskami (ust. 1) odbywa się zgodnie z zasadami określonymi przez Ministra Obrony Narodowej.

5. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych powołuje państwowe organy kierownictwa, kontroli i nadzoru ruchu lotniczego (organy ruchu lotniczego) oraz organy współdziałające przy zabezpieczeniu i obsłudze tego ruchu oraz ustali zakres i zasady ich działania.

Art. 45. 1. Minister Obrony Narodowej może wprowadzać zakazy i ograniczenia lotów nad obszarem całego Państwa lub jego części ze względu na konieczność wojskową, a w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych ze względu na bezpieczeństwo publiczne.

2. Rozmiary i rozmieszczenie obszarów, w których loty są zakazane lub ograniczone na podstawie ust. 1, oraz obszarów, w których loty są zakazane lub ograniczone w wykonaniu przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 3, podaje się do wiadomości publicznej.

Art. 46. 1. Statki powietrzne, biorące udział w ruchu lotniczym, podlegają kierownictwu, kontroli lub nadzorowi organów ruchu lotniczego.

2. Jeżeli przepisy wydane na podstawie art. 44 ust. 3 i 4 nie stanowią inaczej, lot statku powietrznego w polskiej przestrzeni powietrznej może się odbywać tylko za zezwoleniem organów ruchu lotniczego i zgodnie z ustalonymi przez te organy warunkami lotu.

Art. 47. 1. Statek powietrzny, który znalazł się podczas lotu poza właściwą częścią przestrzeni powietrznej lub nie na właściwej wysokości, obowiązany jest możliwie jak najprędzej i bez wezwania przyjąć właściwy kierunek lub wysokość lotu.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1, może być wezwany przez organy ruchu lotniczego do lądowania na wyznaczonym lotnisku, a jeżeli nie zastosuje się do wezwania, może być zmuszony do lądowania.

3. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio do statku powietrznego, który wykonuje lot bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia albo wbrew zakazowi lub ograniczeniom wprowadzonym na podstawie art. 45 ust. 1 lub w wykonaniu przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 3, jak również do statku powietrznego, który nie zastosował się do poleceń organów ruchu lotniczego.

Art. 48. 1. Zabrania się:

- 1) wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności,
- 2) dokonywania ze statków powietrznych w czasie lotu jakichkolwiek zrzutów,
- 3) dokonywania ze statków powietrznych w czasie lotu zdjęć fotograficznych,
- 4) używania znajdujących się na statku powietrznym urządzeń łączności w celu przekazywania i odbierania wiadomości nie związanych z zadaniem lub potrzebami lotu.

2. Wyjątki od zakazów wymienionych w ust. 1 pkt 1—3 określi Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych, a od zakazów wymienionych w ust. 1 pkt 4 ponadto w porozumieniu z Ministrem Łączności.

Art. 49. Zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów nie związanych z tym ruchem, jak również w sposób mogący wprowadzić w błąd służbę ruchu lotniczego albo załogi statków powietrznych

Art. 50. 1. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ lub jednostkę lotnictwa cywilnego albo wojskowego, Milicji Obywatelskiej lub najbliższy organ administracji państwowej.

2. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych powołuje organy do przeprowadzania poszukiwań i organizowania akcji ratowniczej w razie zaginięcia lub innego wypadku statku powietrznego, zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego albo przymusowego lądowania takiego statku poza lotniskiem, a także organy do przeprowadzania badań okoliczności i przyczyn wypadków lotniczych, jak również zadania i tryb postępowania tych organów i organów współdziałających (ust. 3).

3. Organy wojskowe, Milicja Obywatelska oraz terenowe organy administracji państwowej, jednostki służby zdrowia i służby przeciwpożarowej oraz jednostki gospodarki uspołecznionej obowiązane są współdziałać z organami wymienionymi w ust. 2, a także brać udział w akcji zapobiegawczej na wezwanie organów ruchu lotniczego w razie zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego.

4. Każdy obywatel obowiązany jest na żądanie organów wymienionych w ust. 2 udzielać im posiadanych informacji i dowodów dotyczących wypadku lotniczego.

5. Sprawy badań wypadków statków powietrznych nie należących do lotnictwa cywilnego normują przepisy wydane przez Ministra Obrony Narodowej.

Rozdział 2.

Loty międzynarodowe.

Art. 51. 1. Lotem międzynarodowym jest lot, w którym statek powietrzny przekracza granicę Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

2. Do lotów międzynarodowych stosuje się odpowiednio przepisy art. 44—50 ze zmianami wynikającymi z przepisów rozdziału niniejszego.

Art. 52. 1. Lot polskiego statku powietrznego przez granicę Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej może być wykonany jedynie za zezwoleniem.

2. Lot obcego statku powietrznego w polskiej przestrzeni powietrznej może być wykonany jedynie na podstawie zezwolenia, chyba że umowa międzynarodowa, której Polska jest stroną, stanowi inaczej.

3. Stały pobyt polskiego statku powietrznego za granicą, a także stały pobyt obcego statku powietrznego w Polsce wymaga zezwolenia. Za stały uważa się pobyt trwający dłużej niż rok.

4. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych i Handlu Zagranicznego określi w drodze rozporządzenia zasady i warunki wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce.

Art. 53. Lotniska, na których mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe, określi Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrz-

nych, Handlu Zagranicznego oraz Zdrowia i Opieki Społecznej.

Art. 54. 1. W razie wypadku lub lądowania statku powietrznego na terytorium Polski w miejscu, w którym brak organów właściwych do załatwienia formalności celnych i paszportowych, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Milicji Obywatelskiej lub inny terenowy organ administracji państwowej. Podjęcie dalszego lotu bez zezwolenia właściwych organów celnych i organów ochrony granic jest zabronione.

2. Do czasu przybycia organów celnych lub organów ochrony granic, organy Milicji Obywatelskiej lub terenowe organy administracji państwowej, a także dowódca statku powietrznego obowiązani są zastosować niezbędne środki w celu zapewnienia dokonania formalności, o których mowa w ust. 1.

Art. 55. 1. W razie zaginięcia lub wypadku obcego statku powietrznego upoważnione organy państwa przynależności statku oraz właściciel lub użytkownik tego statku mogą na terytorium Polski brać udział w działaniach mających na celu odnalezienie statku lub udzielenie mu pomocy.

2. W razie wypadku obcego statku powietrznego, państwo przynależności tego statku może wyznaczyć obserwatorów, którzy mogą być obecni przy dochodzeniach przeprowadzanych na terytorium Polski przez organy wymienione w art. 50 ust. 2.

3. Sprawozdanie z dochodzenia przekazuje się na żądanie państwu przynależności statku powietrznego.

4. Przepisy ust. 1—3 stosuje się, jeżeli zobowiązania takie w stosunku do państwa przynależności statku powietrznego wynikają z umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną; w pozostałych przypadkach wymagane jest zezwolenie Ministra Komunikacji.

Art. 56. Stan techniczny obcego statku powietrznego przebywającego w Polsce oraz dokumenty tego statku mogą być sprawdzane przez polskie państwowe organy lotniczego nadzoru technicznego lub organy ruchu lotniczego.

Rozdział 3.

Dowódca statku powietrznego.

Art. 57. 1. Na każdym statku powietrznym wykonującym lot z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego.

2. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy statku powietrznego.

Art. 58. Dowódca statku powietrznego obowiązany jest wykonywać loty i zadania lotów zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i ładunku.

Art. 59. 1. Dowódca statku powietrznego wydaje zarządzenia związane z bezpieczeństwem lotu i porządkiem na pokładzie statku powietrznego, mające moc w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na statku powietrznym.

2. Dowódca statku powietrznego może, jeżeli uzna za konieczne, zlecać członkom załogi statku powietrznego wykonywanie czynności nie należących do ich normalnego zakresu działania.

3. Dowódca statku powietrznego ma prawo zastosować niezbędne środki przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego zarządzeń lub zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, jak również zatrzymać do czasu przybycia właściwych organów osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym.

Art. 60. 1. Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca statku powietrznego obowiązany jest zastosować wszelkie możliwe środki w celu uratowania pasażerów, załogi i statku.

2. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego przerwania lotu, dowódca statku wykonuje w imieniu właściciela lub użytkownika statku i właścicieli powierzonych do przewozu ładunku czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.

Art. 61. Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu, spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie, albo zauważył inną katastrofę lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, obowiązany jest udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonych mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.

Art. 62. W przypadku wrogich działań skierowanych przeciwko Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lub polskiemu statkowi powietrznemu dowódca statku obowiązany jest podjąć wszelkie niezbędne środki w celu uchronienia statku powietrznego oraz znajdujących się na nim osób, mienia i dokumentów przed zawładnięciem.

Art. 63. Minister Komunikacji określi w drodze rozporządzenia sposób wyznaczania dowódcy statku powietrznego, okres, w jakim pełni on swe funkcje, oraz kolejność, według której funkcje te przechodzą na innych członków załogi statku powietrznego w przypadku, gdy dowódca statku nie może pełnić ich osobiście; Minister Komunikacji może również określić prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego inne niż ustalone w prawie lotniczym.

DZIAŁ VI

Przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze.

Rozdział 1.

Przewóz lotniczy.

Art. 64. 1. Przewozem lotniczym jest przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, towarów lub poczty przez przewoźnika lotniczego.

2. Przewoźnikiem lotniczym jest przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, jak również każdy, kto dokonuje za opłatą statkiem powietrznym przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty.

Art. 65. 1. Przewóz lotniczy wykonuje polskie przedsiębiorstwo państwowe przewozu lotniczego.

2. Inni przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać przewóz lotniczy w Polsce za zezwoleniem Ministra Komunikacji i na warunkach ustalonych w tym zezwoleniu.

3. Rozpoczęcie wykonywania na poszczególnych liniach lotniczych regularnego przewozu lotniczego, a jeżeli chodzi o polskie przedsiębiorstwo przewozu lotniczego — również zaprzestanie wykonywania takiego przewozu, wymaga zgody Ministra Komunikacji.

Art. 66. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Handlu Zagranicznego i Obrony Narodowej wyda w drodze rozporządzenia przepisy o przewozie lotniczym, normujące w szczególności sprawy:

- 1) dokumentów przewozowych,
- 2) ograniczeń, zakazów i warunków przewozu pasażerów, bagażu, towarów i poczty,
- 3) szczególnych warunków najmu statków powietrznych,
- 4) przewozów mieszanych,
- 5) składania i załatwiania reklamacji.

Art. 67. 1. Polski przewoźnik lotniczy może określić w ramach obowiązujących przepisów typowe warunki umowy przewozu lotniczego.

2. Warunki, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji.

3. Stosowanie w przewozie lotniczym z Polski i do Polski typowych warunków umowy przewozu lotniczego określonych przez obcych przewoźników lotniczych może być uzależnione przez Ministra Komunikacji od wprowadzenia w tych warunkach zmian i uzupełnień.

4. Warunki, o których mowa w ust. 1—3, powinny być udostępnione przez przewoźnika lotniczego zainteresowanym.

Art. 68. 1. Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Finansów ustala, a w przypadkach określonych w umowach międzynarodowych, których Polska jest stroną, zatwierdza:

- 1) opłaty za przewóz lotniczy, wykonywany przez polskich przewoźników lotniczych na międzynarodowych liniach lotniczych,
- 2) opłaty za regularny przewóz lotniczy, rozpoczynający się lub kończący się w Polsce, wykonywany przez obcych przewoźników lotniczych.

2. Przepisy ust. 1 dotyczą również opłat za wykonywanie usług związanych z przewozem lotniczym oraz za wykonywanie przy użyciu statku powietrznego usług innych niż przewóz lotniczy.

Art. 69. 1. Przewoźnik lotniczy nie może odmówić przewozu pasażerowi lub nadawcy, który podda się obowiązującym przepisom.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się, jeżeli:

- 1) przewóz jest zakazany lub ograniczony na podstawie obowiązujących przepisów,
- 2) przewóz jest niedopuszczalny ze względów bezpieczeństwa,
- 3) przewoźnik lotniczy nie dysponuje środkami potrzebnymi do wykonania danego przewozu lub przewóz miałby być wykonany poza regularną obsługą linii lotniczych,
- 4) przewóz wykracza poza zakres działalności przewoźnika lotniczego.

Art. 70. 1. Przewoźnik lotniczy ma prawo zastawu na bagażu zarejestrowanym i towarze dla zabezpieczenia na-

leżności związanych z przewozem, dopóki bagaż ten lub towar znajdują się we władaniu przewoźnika lub osoby trzeciej, która je dzierży w jego imieniu.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się, jeżeli odbiorcą jest organizacja państwowa.

Rozdział 2.

Inne usługi lotnicze.

Art. 71. 1. Wykonywanie przy użyciu statku powietrznego usług innych niż przewóz lotniczy wymaga zezwolenia Ministra Komunikacji.

2. Minister Komunikacji określi zasady udzielania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, oraz warunki wykonywania tych usług.

DZIAŁ VII

Odpowiedzialność cywilna.

Rozdział 1.

Odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ruchem tych statków.

Art. 72. 1. Odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ruchem tych statków, z wyjątkiem szkód przy wykonywaniu przewozu lotniczego (art. 74—77 i art. 86) oraz innych usług lotniczych (art. 88), normują przepisy prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody.

2. Odszkodowanie nie należy się, jeżeli szkoda wynika z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Art. 73. 1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 72, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.

2. Za eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.

3. Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.

4. Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go bądź sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia.

5. Osobę wpisaną do właściwego rejestru statków powietrznych jako właściciela statku powietrznego uważa się za eksploatującą i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą była inna osoba.

6. Odpowiedzialność za szkody ponosi również osoba, która bezprawnie używa statku powietrznego; solidarną z nią odpowiedzialność ponoszą osoby określone w ust. 1—5, chyba że udowodnią, że użycie statku nastąpiło bez ich zgody.

7. Solidarnie z osobami określonymi w ust. 1—6 odpowiadają osoby, z których winy szkoda powstała.

Rozdział 2.

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego.

Art. 74. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał pasażer, jeżeli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem na pokład statku powietrznego lub wysiadaniem z tego pokładu.

Art. 75. 1. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w razie całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu zarejestrowanego lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu lotniczego.

2. Przewóz lotniczy obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajdują się pod dozorem przewoźnika lotniczego, niezależnie od tego, czy znajdują się na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego lub w jakimkolwiek innym miejscu w razie wylądowania poza lotniskiem.

3. Okres przewozu lotniczego nie obejmuje przewozu lądowego, morskiego lub rzeczno-żeglarskiego, wykonywanego poza lotniskiem. Jeżeli jednak taki przewóz jest wykonywany na podstawie umowy przewozu lotniczego w celu załadunku, dostawy lub przeładunku, domniemywa się, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które zaszło podczas przewozu lotniczego.

Art. 76. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w razie całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia bagażu rzeczno-żeglarskiego i przedmiotów osobistego użytku pasażera, jeżeli szkoda została spowodowana z winy przewoźnika.

Art. 77. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody wynikłe z opóźnienia w przewozie lotniczym pasażerów, bagażu zarejestrowanego i towarów, jeżeli termin przewozu był wyraźnie ustalony w umowie przewozu lotniczego.

Art. 78. Przewoźnik lotniczy nie odpowiada, jeżeli udowodni, że przedsięwziął wszelkie możliwe środki dla uniknięcia szkody.

Art. 79. 1. Przy przewozie lotniczym pasażerów wysokość jednorazowego odszkodowania w stosunku do każdego pasażera (art. 74) nie może przekraczać kwoty dwustu tysięcy złotych. Jeżeli zamiast jednorazowego odszkodowania w całości lub w części ma być przyznana renta, jej wysokość powinna być tak obliczona, aby łącznie z odszkodowaniem jednorazowym nie przekroczyła w ciągu dziesięciu lat powyższej kwoty. Pasażer może jednak w drodze umowy z przewoźnikiem lotniczym ustalić wyższą granicę odszkodowania.

2. Przy przewozie lotniczym bagażu zarejestrowanego i towaru wysokość odszkodowania nie może przekraczać kwoty czterystu złotych za kilogram, chyba że nadawca w chwili oddania do przewozu przewoźnikowi lotniczemu bagażu lub towaru złoży specjalną deklarację określającą wyższą kwotę i uiszczy odpowiednią opłatę dodatkową. W tym przypadku przewoźnik lotniczy obowiązany jest wypłacić odszkodowanie w wysokości zadeklarowanej kwoty, chyba że kwota ta przewyższa rzeczywistą szkodę.

3. W razie zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia przewozu części bagażu zarejestrowanego lub towaru uwzględ-

nie się przy ustalaniu wysokości odszkodowania jedynie ciężar sztuki lub sztuk, których szkoda dotyczy. Jeżeli jednak zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie przewozu części bagażu zarejestrowanego lub towaru zmniejsza wartość innych sztuk objętych tym samym dokumentem przewozowym, uwzględnia się przy ustalaniu wysokości odszkodowania całkowity ciężar tych sztuk.

4. Przy przewozie lotniczym bagażu ręcznego i przedmiotów, określonych w art. 76, wysokość odszkodowania nie może przekraczać kwoty ośmiu tysięcy złotych w stosunku do każdego pasażera.

Art. 80. Postanowienia umów zmierzające do uwolnienia przewoźnika lotniczego od odpowiedzialności lub do ustalenia odszkodowania niższego niż przewidziane w art. 79 są nieważne. Nieważność tych postanowień nie powoduje nieważności umowy.

Art. 81. Ograniczeń wysokości odszkodowania nie stosuje się, jeżeli szkoda została wyrządzona przez przewoźnika lotniczego rozmyślnie lub na skutek jego rażącego niedbalstwa.

Art. 82. 1. Ograniczenia wysokości odszkodowania ustalone w art. 79 stosuje się również do osób, które wyrządziły szkody określone w art. 74—77 przy wykonywaniu powierzonych im przez przewoźnika lotniczego czynności.

2. W przypadku odpowiedzialności solidarnej odszkodowanie łączne od przewoźnika lotniczego i osób określonych w ust. 1 nie może przekraczać granic ustalonych w art. 79.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli szkoda została wyrządzona przez osoby określone w ust. 1 rozmyślnie lub na skutek ich rażącego niedbalstwa.

Art. 83. W razie odbioru przez osobę uprawnioną bagażu lub towaru bez zastrzeżeń domniemywa się, że zostały one dostarczone w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym.

Art. 84. 1. Przy przewozie lotniczym wykonywanym kolejno przez dwu lub więcej przewoźników pasażer może dochodzić roszczenia tylko od tego przewoźnika lotniczego, który dokonał przewozu, podczas którego nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę, chyba że pierwszy przewoźnik lotniczy zgodnie z umową ponosi odpowiedzialność za cały przewóz.

2. Przy przewozie lotniczym bagażu i towarów nadawca może dochodzić roszczenia od pierwszego przewoźnika lotniczego, odbiorca upoważniony do odbioru — od ostatniego przewoźnika lotniczego, a jeden i drugi, poza tym, od tego przewoźnika lotniczego, który dokonał przewozu, podczas którego nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę. Pierwszy lub ostatni przewoźnik lotniczy i przewoźnik, który dokonał przewozu, ponoszą odpowiedzialność solidarną.

3. Jeżeli przewoźnik lotniczy, który zawarł umowę przewozu lotniczego, powierzył wykonanie całości lub części tego przewozu innemu przewoźnikowi, prawa i obowiązki przewoźnika faktycznego, w zakresie wykonywanego przez niego przewozu, są takie same, jak określone w prawie lotniczym prawa i obowiązki przewoźnika umownego.

Art. 85. W razie niewykonania w całości lub części umówionego przewozu lotniczego przewoźnik lotniczy niezależnie od odpowiedzialności za szkody, określone w art. 74—77, obowiązany jest zwrócić należność za nie wykonany przewóz lub wykonać inne określone w przepisach o przewozie lotniczym świadczenia na rzecz poszkodowanego.

Art. 86. W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia lub opóźnienia przewozu przesyłek pocztowych przewoźnik lotniczy odpowiada według zasad ustalonych w umowie z zakładem łączności w granicach, w jakich ten zakład ponosi odpowiedzialność w stosunku do swych klientów.

Art. 87. Jeżeli przewóz statkiem powietrznym jest wykonywany przez osobę nie będącą przewoźnikiem lotniczym, przewoźący odpowiada według przepisów prawa cywilnego.

Rozdział 3.

Odpowiedzialność w związku z innymi usługami lotniczymi.

Art. 88. W umowach o świadczenie usług innych niż przewóz lotniczy mogą być zamieszczane postanowienia określające odpowiedzialność stron; postanowienia te nie mogą naruszać uprawnień przysługujących osobom trzecim na podstawie przepisów art. 72—87.

Rozdział 4.

Dochodzenie roszczeń.

Art. 89. 1. Prawo dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi lotniczemu w postępowaniu arbitrażowym bądź sądowym przysługuje dopiero po wyczerpaniu drogi reklamacji.

2. Reklamacje powinny być wnoszone w następujących terminach:

- 1) w razie stwierdzenia uszkodzenia lub częściowego zaginięcia bagażu zarejestrowanego — w terminie 3 dni od dnia odbioru bagażu,
- 2) w razie stwierdzenia uszkodzenia lub częściowego zaginięcia towaru — w terminie 7 dni od dnia odbioru towaru,
- 3) w razie stwierdzenia całkowitego zaginięcia bagażu zarejestrowanego — w terminie 120 dni od dnia, w którym bagaż ten powinien być postawiony do dyspozycji osoby uprawnionej,
- 4) w razie stwierdzenia całkowitego zaginięcia towaru — w terminie 120 dni od dnia wystawienia dokumentu przewozowego,
- 5) w razie stwierdzenia uszkodzenia albo częściowego lub całkowitego zaginięcia bagażu ręcznego lub przedmiotów osobistego użytku pasażera, dozorowanych przez niego — w terminie 3 dni od dnia dokonania przewozu lotniczego,
- 6) w razie opóźnienia przewozu lotniczego bagażu zarejestrowanego lub towaru — w terminie 14 dni od dnia postawienia ich do dyspozycji osoby uprawnionej,
- 7) o zwrot opłat i innych należności za przewóz lotniczy — w terminie 30 dni:
 - a) przy przewozie lotniczym pasażerów — od dnia wygaśnięcia ważności biletu lotniczego,

b) przy przewozie bagażu i towaru — od dnia uiszczenia należności za przewóz, chyba że ma zastosowanie przepis pkt 3 lub 4.

3. W razie niewniesienia reklamacji w terminie przewidzianym w ust. 2 roszczenia wygasają, chyba że szkoda została wyrządzona przez przewoźnika lotniczego rozmyślnie.

4. Przewoźnik lotniczy obowiązany jest rozpatrzyć reklamację i zawiadomić reklamującego o sposobie jej załatwienia w terminie 3 miesięcy od dnia wniesienia reklamacji.

5. Reklamujący może skierować sprawę na drogę postępowania arbitrażowego bądź sądowego w tym przypadku, jeżeli reklamacja zostanie załatwiona choćby częściowo odmownie lub jeżeli w terminie określonym w ust. 4 nie otrzyma odpowiedzi na reklamację.

6. Dochodzenie roszczeń z tytułu szkody, o której mowa w art. 74, nie wymaga uprzedniego wyczerpania drogi reklamacji.

Art. 90. 1. Roszczenia z tytułu szkody, o której mowa w art. 72 i 74, przedawniają się z upływem trzech lat od daty zdarzenia, które spowodowało szkodę.

2. Roszczenia z umowy przewozu lotniczego przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia, w którym statek powietrzny przybył lub powinien był przybyć do miejsca przeznaczenia, albo od dnia, w którym przewóz lotniczy został zatrzymany.

3. Roszczenia z tytułu przewozu lotniczego poczty (art. 86) i z umów o świadczenie usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy (art. 88) przedawniają się z upływem jednego roku od dnia wymagalności.

4. Bieg przedawnienia zawieszają się na okres postępowania reklamacyjnego.

5. Bieg przedawnienia roszczeń o zwrot uiszczonego odszkodowania z tytułów określonych w ust. 1—3 (roszczeń zwrotnych) rozpoczyna się od dnia zapłaty odszkodowania.

6. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają przepisów o państwowym arbitrażu gospodarczym, dotyczących prekluzji roszczeń.

DZIAŁ VIII

Przepisy karne.

Art. 91. 1. Kto:

- 1) wbrew art. 21 wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego, którego stan techniczny nie odpowiada już warunkom wymaganym przy wydawaniu świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin) tego statku, albo niezgodnie z warunkami lub ograniczeniami, określonymi w świadectwie sprawności technicznej (świadectwie oględzin),
- 2) wbrew art. 48:
 - a) wykonuje przy użyciu statku powietrznego lot próbny lub akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności albo

b) dokonuje zrzutu ze statku powietrznego w czasie jego lotu,

3) narusza wprowadzone na podstawie art. 45 ust. 1 lub w wykonaniu przepisów wydanych na podstawie art. 44 ust. 3 zakazy lub ograniczenia lotów

— podlega karze aresztu do lat 2 lub karze grzywny do 50.000 zł.

2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do wykonania czynów określonych w ust. 1.

Art. 92. 1. Kto:

- 1) wykracza przeciwko przepisom art. 18 ust. 7, art. 19 ust. 1, art. 21 ust. 1 pkt 1, art. 34 ust. 1, art. 40, art. 49, art. 52 ust. 1, 2 lub 3, art. 54, przepisom wydanym na podstawie art. 19 ust. 2, art. 22, art. 31 pkt 3, art. 44 ust. 3 lub 4, art. 52 ust. 4, art. 66 pkt 2 albo zarządzeniom wydanym na podstawie art. 59,
- 2) wykracza przeciwko przepisom wydanym na podstawie art. 20 ust. 6, art. 31 pkt 1 lit. b), art. 31 pkt 2, art. 34 ust. 3, dotyczącym porządku ruchu lotniczego,
- 3) nieumyślnie uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia, służące do potrzeb ruchu lotniczego,
- 4) samowolnie wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic ostrzegawczych lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem wkracza na teren lotniska lub wgania na ten teren zwierzęta gospodarcze

— podlega karze aresztu do 3 miesięcy lub karze grzywny do 4.500 zł.

2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia wykroczeń przewidzianych w ust. 1.

3. Orzekanie w sprawach wymienionych w ust. 1 i 2 odbywa się w trybie przepisów o orzecznictwie karno-administracyjnym. Kolegia karno-administracyjne wymierzają w tych sprawach również karę aresztu.

DZIAŁ IX

Przepisy końcowe.

Art. 93. Przepisy art. 4—11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 30, art. 44 ust. 2—5, art. 45, art. 48 ust. 1 pkt 1 i 4 i ust. 2, art. 49, art. 50, art. 52, art. 72, art. 73 i art. 92 ust. 1 pkt 3 i 4 stosuje się do polskiego lotnictwa wojskowego i polskiego lotnictwa będącego w służbie celnej i w służbie porządku publicznego; do polskiego lotnictwa będącego w służbie celnej stosuje się ponadto przepisy art. 48 ust. 1 pkt 2 i 3.

Art. 94. W ustawie z dnia 22 marca 1957 r. o zmianach w organizacji i zakresie działania naczelných organów administracji państwowej w niektórych gałęziach przemysłu, budownictwa i komunikacji (Dz. U. Nr 17, poz. 86) skreśla się w końcu art. 10 wyrazy „nadzoru nad sportem lotniczym”.

Art. 95. 1. Tracą moc:

- 1) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. z 1935 r.

Nr 69, poz. 437 i z 1945 r. Nr 48, poz. 273 i Nr 50, poz. 282),

2) art. 6 ustawy z dnia 26 lutego 1951 r. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji (Dz. U. Nr 14, poz. 108, Nr 41, poz. 310 oraz z 1957 r. Nr 17, poz. 86).

2. Do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie niniejszej ustawy pozostają w mocy dotychczasowe przepisy.

Art. 96. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Przewodniczący Rady Państwa: *A. Zawadzki*
Sekretarz Rady Państwa: *J. Horodecki*