



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja

Komisja Infrastruktury
INF-020-1-02

Druk nr 385

Warszawa, 8 kwietnia 2002 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 29 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury
wnosi projekt ustawy

- Prawo lotnicze.

Do reprezentowania Komisji w pracach nad projektem ustawy został
upoważniony poseł Bogusław Liberadzki.

Założenia podstawowych aktów wykonawczych zostaną doręczone
w terminie późniejszym.

Przewodniczący Komisji
Infrastruktury

(-) Janusz Piechociński

USTAWA
z dnia

Prawo lotnicze

Dział I
Przepisy ogólne

Rozdział 1
Zakres regulacji i definicje

Art. 1.

1. Przepisy prawa lotniczego regulują stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.
2. Przepisy prawa lotniczego stosuje się do polskiego lotnictwa cywilnego oraz, w zakresie ustalonym przez to prawo, również do obcego lotnictwa cywilnego.
3. Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego. to jest państwowych statków powietrznych oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych.
4. Przepisów prawa lotniczego nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem przepisów art. 1 ust. 6-7, art. 2, 3-10, 11 ust. 1, art. 12, 14, 32, art. 34 ust. 2, art. 42, 73, 75 ust. 2, 87-91, 117-123, 127, art. 130, 133, 134, 211, 212 ustawy oraz z zastrzeżeniem ust. 5.
5. W przypadku wykorzystywania:
 - 1) polskich i obcych państwowych statków powietrznych do prowadzenia działalności innej, niż służba publiczna,
 - 2) lotnisk lotnictwa państwowego do startów i lądowań cywilnych statków powietrznych oraz statków, o których mowa w pkt 1,przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.
6. Nadzór nad działalnością lotnictwa państwowego, z zastrzeżeniem przepisów ustawy, sprawują odpowiednio ministrowie właściwi ze względu na przynależność jednostki będącej właścicielem lub użytkownikiem państwowego statku powietrznego lub zarządzającej lotniskiem.
7. Ministrowie właściwi do spraw: transportu, spraw wewnętrznych, środowiska oraz Minister Obrony Narodowej określają w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki stosowania przepisów prawa lotniczego do państwowych statków powietrznych oraz do lotnisk wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań tych statków

powietrznych, biorąc pod uwagę szczególnie charakter zadań realizowanych przez lotnictwo państwowe.

8. Przepisy prawa lotniczego dotyczące przewozów lotniczych stosuje się odpowiednio do nieodpłatnych przewozów dokonywanych przez przewoźnika lotniczego.

Art. 2.

W rozumieniu przepisów ustawy:

- 1) statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego, niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża,
- 2) polskim, państwowym statkiem powietrznym jest statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i służby celnej,
- 3) użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do państwowego rejestru statków powietrznych,
- 4) lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk,
- 5) lądowiskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk,
- 6) część lotnicza lotniska lub lądowiska to obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do których dostęp jest kontrolowany,
- 7) zarządzającym cywilnym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do państwowego rejestru lotnisk cywilnych,
- 8) lądowaniem handlowym jest lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie,
- 9) lotem handlowym jest lot związany z lądowaniem handlowym,
- 10) lotem międzynarodowym jest lot z przekroczeniem granicy państwowej,
- 11) lotem tranzytowym jest lot związany z lądowaniem handlowym,
- 12) przewozem lotniczym jest przewóz pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wykonywany statkiem powietrznym odpłatnie,
- 13) regularnym przewozem lotniczym jest przewóz lotniczy, jeżeli w każdym locie miejsca w statkach powietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów,

- 14) przewozem czarterowym jest przewóz pasażerów, bagażu, towaru lub poczty, przy użyciu statku powietrznego, którego liczba miejsc lub pojemność oddana do dyspozycji czarterującego, wraz z załogą tego statku powietrznego, zostały określone w umowie czarteru,
- 15) przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji lub zezwolenia - w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa - w przypadku obcego przewoźnika lotniczego,
- 16) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych,
- 17) obowiązek użyteczności publicznej polega na przyjęciu zobowiązania przez:
 - a) przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego, spełniających określone wymogi co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i taryf, których przewoźnik lotniczy nie spełniałby kierując się jedynie interesem handlowym,
 - b) zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniałby kierując się jedynie interesem handlowym,na warunkach określonych zgodnie z niniejszą ustawą.

Rozdział 2

Umowy i przepisy międzynarodowe

Art. 3.

1. Do stosunków prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego stosuje się przepisy prawa lotniczego, o ile wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, nie stanowią inaczej.
2. Wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200 oraz z 2000 r. Nr 39 poz. 446 i 447) oraz ich zmiany, ogłaszane są bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi zakresu ich obowiązywania. Oświadczenia rządowe ogłaszane są w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze wskazaniem miejsca publikacji uchwał będących przedmiotem ogłoszenia.
3. Jeżeli wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, w tym wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych tymi umowami, przewidują jednakowe traktowanie podmiotu polskiego i podmiotu obcego, minister właściwy do spraw transportu zapewni również w aktach wykonawczych do niniejszej ustawy jednakowe traktowanie tych podmiotów.

4. Dla zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności działania lotnictwa cywilnego minister właściwy do spraw transportu, może w drodze zarządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, ustanawiane w szczególności przez:
 - 1) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),
 - 2) Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC), w tym Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA),
 - 3) Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL).
5. Uchwały organizacji międzynarodowych, o których mowa w ust. 1 oraz wymagania międzynarodowe, o których mowa w ust. 4, zwane są dalej „przepisami międzynarodowymi”.

Rozdział 3

Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa

Art. 4.

1. Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie nie związanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określą, w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności, o których mowa w ust. 1, na czas pokoju, uwzględniając związane z tym obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.
3. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określą, w drodze rozporządzenia, zasady oraz tryb przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem określenia w tym przypadku zasad współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.

Art. 5.

1. W wykonaniu zwierzchnictwa, o którym mowa w art. 4, ruch lotniczy w polskiej przestrzeni powietrznej jest zarządzany przez polski państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z niniejszą ustawą i innymi ustawami oraz przepisami wydanymi na ich podstawie.
2. Na podstawie umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską realizowanie niektórych zadań w zakresie zarządzania, o którym mowa w ust. 1, może być:
 - 1) rozciągnięte na przestrzeń powietrzną poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej,

- 2) wykonywane przy pomocy organów międzynarodowych określonych w tych umowach,
- 3) wykonywane przy pomocy organów zarządzania ruchem lotniczym innych państw.

Art. 6.

W czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

Art. 7.

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

Art. 8.

Lot i manewrowanie statku powietrznego powinny odbywać się zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa - zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

Art. 9.

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

- 1) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko prawu lotniczemu, o których mowa w art. 210-212, jeżeli:
 - a) sprawcą jest właściciel, użytkownik albo inny posiadacz, bądź członek załogi polskiego statku powietrznego, albo
 - b) sprawcą jest osoba mająca miejsce zamieszkania lub prowadząca przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym członkowie władz takich przedsiębiorstw, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku, albo
 - c) czyn został popełniony na polskim statku powietrznym albo na statku powietrznym, którego użytkownikiem jest osoba, o której mowa w lit. b),
- 2) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 8, lub inne przestępstwo podlegające obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską.

Art. 10.

Prawa i obowiązki członków załogi statku powietrznego wynikające ze stosunku pracy ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku, a jeżeli statek po-

wietrzny jest używany przez przewoźnika lotniczego mającego siedzibę w innym państwie - według prawa państwa siedziby przedsiębiorstwa tego przewoźnika, chyba że strony skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 11.

1. Prawa rzeczowe na statku powietrznym ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku.
2. Prawa rzeczowe na statku powietrznym ustanowione zgodnie z prawem obcego państwa, w którym statek powietrzny był zarejestrowany w chwili ich ustanowienia i były wpisane do rejestru statków powietrznych tego państwa, uznaje się również w Rzeczypospolitej Polskiej, o ile zostały wpisane do polskiego państwowego rejestru statków powietrznych

Art. 12.

1. Roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w 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 niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje.
2. Jeżeli zainteresowane strony i statki powietrzne, których spór dotyczy, mają tę samą przynależność państwową, stosuje się prawo państwa ich przynależności bez względu na miejsce zdarzenia chyba, że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 13.

Do umów o przewóz lotniczy, w tym także umów o przewóz na zasadzie czarteru lotniczego, oraz do roszczeń z tytułu szkód powstałych w czasie wykonywania tych umów stosuje się prawo polskie, jeżeli umowa została zawarta lub podlega wykonaniu w Rzeczypospolitej Polskiej albo przewóz ma być wykonany przez polskiego przewoźnika lotniczego, chyba że strony skorzystały z możliwości wyboru innego prawa.

Art. 14.

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

Art. 15.

1. Ilekroć w przepisach mowa jest o obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, dotyczy to także obszarów o nieokreślonym zwierzchnictwie.

2. W sprawach nieuregulowanych w art. 6-14 do określania właściwości prawa stosuje się przepisy prawa prywatnego międzynarodowego.

Dział II

Administracja lotnictwa cywilnego

Rozdział 1

Minister właściwy do spraw transportu

Art. 16.

1. Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego.
2. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ustalonym w niniejszej ustawie i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych.
3. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przyjmuje program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych jako elementów infrastruktury transportowej, a także związane z tym programy rządowe, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, Nr 41, poz. 412, Nr 11, poz. 1279, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 109, poz. 1157, Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 5, poz. 42, Nr 14, poz. 124 i Nr 115, poz. 1229).
4. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad działalnością Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”.

Art. 17.

1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa funkcjonalnie niezależna, stała Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych, zwana dalej „Komisją”.
2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu,
3. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu na okres 5 lat, z zastrzeżeniem ust. 5.
4. Pozostałych członków Komisji powołuje minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii Przewodniczącego Komisji.
5. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów, odwołać przewodniczącego lub innego członka Komisji.
6. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, prawomocnego skazania, stwierdzenia utraty zdolności do czynności prawnych lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

7. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia w ramach budżetu ministerstwa środki na prowadzenie działalności Komisji, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków i ekspertów, o których mowa w art. 141 ust. 4, wyposażenie techniczne Komisji i jej obsługę administracyjną, a także na koszty ekspertyz.
8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagane kwalifikacje Przewodniczącego Komisji i innych jej członków oraz ekspertów, liczbę członków Komisji oraz wzór legitymacji członka Komisji, mając na względzie specjalistyczny charakter jej zadań.
9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw pracy, szczegółowe zasady wynagradzania członków Komisji, w tym Przewodniczącego, i ekspertów, biorąc w szczególności pod uwagę specyfikę ich pracy.
10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji.

Art. 18.

1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działają, będące jego organami opiniodawczo-doradczymi:
 - 1) Rada Ochrony Lotnictwa Cywilnego;
 - 2) Rada Lotnictwa Cywilnego ds. Ułatwień.
2. W skład organów, o których mowa w ust. 1. Rad wchodzi przedstawiciele: ministra właściwego do spraw transportu oraz odpowiednio ministrów, do kompetencji których należą sprawy związane:
 - 1) z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
 - 2) ułatwieniami w lotnictwie cywilnym.
3. W skład organów, o których mowa w ust. 1. wchodzi również, w liczbie nie większej niż 7, przedstawiciele organizacji przedsiębiorstw lotniczych, zarządzających lotniskami, zarządzających ruchem lotniczym oraz wyższych uczelni kształcących w specjalnościach związanych z lotnictwem, powoływani przez ministra właściwego do spraw transportu.
4. Przewodniczącego każdej Rady powołuje Rada spośród członków, zwykłą większością głosów.
5. Do zadań
 - 1) Rady Ochrony Lotnictwa Cywilnego należy w szczególności:
 - a) opiniowanie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego,
 - b) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ochrony w lotnictwie cywilnym,
 - c) opracowywanie stanowiska w sprawach ochrony lotnictwa cywilnego wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu,
 - 2) Rady Lotnictwa Cywilnego ds. Ułatwień należy w szczególności:
 - a) opiniowanie krajowego programu ułatwień w zakresie lotnictwa cywilnego

- b) inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ułatwień w lotnictwie cywilnym, w szczególności usuwania zbędnych ograniczeń i upraszczania procedur administracyjnych,
 - c) opiniowanie stanowiska w sprawach ułatwień wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu.
6. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady, w tym na jej obsługę administracyjną.
 7. Organizację i tryb działania Rady określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze zarządzenia, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu .

Rozdział 2

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Art. 19.

1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu .
2. Prezes Urzędu powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.
3. Na stanowisko Prezesa Urzędu może być powołany wyłącznie obywatel polski, posiadający wykształcenie wyższe.
4. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek Prezesa Urzędu powołuje i odwołuje nie więcej niż trzech wiceprezesów Urzędu.

Art. 20.

1. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w niniejszej ustawie, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji rządowej.
2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności:
 - 1) inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego oraz przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, o których mowa w art. 16 ust. 3,
 - 2) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w niniejszej ustawie,
 - 3) nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej,
 - 4) sprawowanie nadzoru i kontroli nad organem, o którym mowa w art. 125,

- 5) sprawowanie nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych i certyfikacją podmiotów prowadzących działalność w zakresie lotnictwa cywilnego,
- 6) sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów,
- 7) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego,
- 8) prowadzenie państwowych rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego,
- 9) nadzorowanie i organizowanie działalności organu powołanego na podstawie art. 119 ust. 4,
- 10) współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe oraz innymi jednostkami organizacyjnymi w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego,
- 11) współpraca z organami administracji lotniczej i nadzoru lotniczego państw obcych,
- 12) współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego,
- 13) współpraca z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i innymi organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego,
- 14) sprawowanie nadzoru nad systemem lotniczej informacji meteorologicznej,
- 15) podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, w tym badanie i ocena stanu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym,
- 16) wydawanie wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- 17) nadzór nad krajowym systemem poszukiwania i ratownictwa w zakresie objętym międzynarodowymi przepisami dotyczącymi lotnictwa,
- 18) współpraca z Komisją oraz podejmowanie niezbędnych działań związanych z jej zaleceniami zapobiegawczymi,
- 19) inicjowanie projektów międzynarodowych umów lotniczych i ich zmian, oraz udział w ich przygotowaniu i negocjowaniu,
- 20) inicjowanie projektów aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego i ich zmian oraz udział w ich przygotowaniu,
- 21) opracowywanie i przedkładanie Radzie Ochrony Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz koordynowanie-współpraca jego realizacji,
- 22) zatwierdzanie programów ochrony lotnisk oraz programów ochrony przedsiębiorstw prowadzonych przez podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego oraz nadzorowanie realizacji tych programów,
- 23) sprawowanie nadzoru w zakresie lotnictwa cywilnego nad działalnością lotniskowych służb ochrony,
- 24) opracowywanie i przedkładanie Radzie Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania krajowego programu ułatwień w zakresie lotnictwa cywilnego oraz współpraca w jego realizacji,

- 25) nadzorowanie prowadzenia przez zarządzających lotniskami ewidencji, o których mowa w (art. 67 ust. 1 pkt 7) oraz analizowanie uzyskanych danych dla potrzeb związanych z działalnością Prezesa Urzędu,
 - 26) nadzorowanie organizacji badań lotniczo-lekarskich,
 - 27) przetwarzanie danych osobowych, w tym także danych medycznych, wyłącznie dla potrzeb określonych w niniejszej ustawie rejestrów i postępowań, zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych,
 - 28) uzgadnianie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w gminach, na terenie których przewiduje się lokalizację nowego lub modernizację istniejącego lotniska oraz lotniczych urządzeń naziemnych,
3. Prezes Urzędu składa ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działalności.

Art. 21.

- 1 Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, który jest państwową jednostką budżetową. Prezes Urzędu może tworzyć jego delegatury terenowe.
2. Prezes Rady Ministrów, w drodze zarządzenia, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, nadaje Urzędowi statut, określający w szczególności jego organizację wewnętrzną oraz rozmieszczenie i zadania jego delegatur i innych jednostek terenowych.
3. Prezes Urzędu może upoważnić inne organy albo wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby posiadające odpowiednie licencje lub świadectwa kwalifikacji obejmującą odpowiednie uprawnienia do wykonywania niektórych czynności nadzoru albo kontroli.

Art. 22.

1. Prezes Urzędu wydaje dziennik urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. W dzienniku urzędowym ogłasza się w szczególności:
 - 1) przepisy międzynarodowe, o których mowa w art. 3 ust. 5,
 - 2) instrukcje w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 17,
 - 3) uchwały i opinie Rady,
 - 4) opłaty, o których mowa w art. 76 ust. 2 oraz art. 130,
 - 5) ogłoszenia, obwieszczenia i komunikaty.

Art. 23.

1. W Urzędzie działa Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Naczelnym Lekarzem”.

2. Prezes Urzędu nadzoruje działalność Naczelnego Lekarza w zakresie zgodności stosowanych procedur i trybu postępowania przy orzekaniu z wymaganiami określonymi przez prawo lotnicze i przepisy międzynarodowe
3. Naczelnny Lekarz jest powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny lotniczej.
4. Zastępców Naczelnego Lekarza powołuje i odwołuje Prezes Urzędu, na wniosek Naczelnego Lekarza, spośród lekarzy będących specjalistami z zakresu medycyny lotniczej.

Art. 24.

1. Czynności urzędowe związane z nadzorem nad lotnictwem cywilnym oraz wykonywane w ramach porozumień międzynarodowych, w tym wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, licencje, certyfikaty, świadectwa i zaświadczenia, określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, a także przeprowadzanie egzaminów i badań lekarskich personelu lotniczego, podlegają opłacie lotniczej.
2. Opłaty z tytułu koncesji i zezwoleń na działalność gospodarczą stanowią dochód budżetu państwa. Pozostałe opłaty, o których mowa w ust. 1 gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym środków specjalnych, o którym mowa w art. 25 ust. 1.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, wykaz czynności urzędowych, o których mowa w ust. 1, wysokość lub sposób ustalania stawek opłat lotniczych, w zależności od rodzaju tych czynności, oraz tryb ich wnoszenia, uwzględniając również ulgi w opłatach za egzaminy dla młodzieży, która nie ukończyła 21 roku życia oraz młodzieży uczącej się, która nie ukończyła 24 roku życia, dla żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową oraz dla osób niepełnosprawnych.
4. Ściągnięcie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

Art.25

1. Środki finansowe uzyskane przez Urząd, zgodnie z art. 24 ust.2, art. 136 ust.3 i art. 201, gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym środków specjalnych, utworzonym w trybie określonym w ustawie z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 155 poz. 1014, z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 49, poz. 485, Nr 70, poz. 778 i Nr 110, poz. 1255, z 2000 r. Nr 6, poz. 69, Nr 12, poz. 136, Nr 48, poz. 550, Nr 95, poz. 1041, Nr 119, poz. 1251, Nr 122, poz. 1315 oraz z 2001 r. Nr 46, poz. 499).
2. Środki specjalne Urzędu, o których mowa w ust.1 przeznacza się na następujące cele:

- 1) wydatki inwestycyjne Urzędu oraz dofinansowanie infrastruktury lotniczej, niezbędne dla poprawy bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie,
 - 2) wydatki bieżące związane z wykonywaniem zadań Urzędu oraz ze szkoleniem jego personelu i usprawnianiem jego pracy,
 - 3) dodatki inspekcyjne, dodatki służbowe i premie pracowników Urzędu, których wysokość i zasady przyznawania określi Prezes Urzędu w regulaminie zatwierdzonym przez ministra właściwego do spraw transportu, biorąc pod uwagę wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych oraz wynagrodzenia pracowników jednostek nadzorowanych.
4. Plan finansowy środków specjalnych, o których mowa ust. 1, zatwierdza na wniosek Prezesa Urzędu minister właściwy do spraw transportu w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Rozdział 3

Kontrola i postępowanie pokontrolne

Art. 26.

1. Prezes Urzędu kontroluje przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.
2. Kontroli podlegają wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego oraz ich personel.
3. Pracownikom Urzędu, po okazaniu legitymacji służbowej i pisemnego, imiennego upoważnienia, przysługuje prawo:
 - 1) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii,
 - 2) wstępu do wszystkich obiektów i nieruchomości oraz pomieszczeń kontrolowanej jednostki organizacyjnej oraz wszystkich części lotniska,
 - 3) przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej,
 - 4) zabezpieczenia przed dalszym używaniem statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione,
 - 5) zabezpieczenia przed dalszym używaniem lub przyjęcia do depozytu urządzenia wykorzystywanego do działalności lotniczej, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione,
 - 6) wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych, badań statków powietrznych lub urządzeń wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej.

Art. 27.

1. Kierownicy kontrolowanych jednostek organizacyjnych są obowiązani udzielać i zapewnić udzielenie przez właściwych pracowników pracownikom Urzędu, o których mowa w art. 26 ust. 3, wszelkich potrzebnych informacji oraz zapewnić im:

- 1) warunki sprawnego przeprowadzenia kontroli,
 - 2) dostęp do materiałów, dokumentów, danych, urządzeń, o których mowa w art. 26 ust. 3,
 - 3) dostęp do obiektów, nieruchomości i pomieszczeń, o których mowa w art. 26 ust. 3,
 - 4) nieodpłatne udostępnienie statku powietrznego lub urządzenia wykorzystywanego do prowadzenia działalności lotniczej, dla przeprowadzenia czynności kontrolno-pomiarowych lub badań.
2. Do kontrolowanych osób fizycznych stosuje się odpowiednio przepisy ust. 1.
 3. Prezes Urzędu może żądać przedłożenia materiałów, dokumentów lub danych, o których mowa w art. 26 ust. 3 pkt 1, a także prowadzić kontrolę we współpracy z innymi państwowymi organami kontrolnymi.
 4. Czynności, o których mowa w art. 26 ust. 3 pkt 6, mogą być przeprowadzane w sposób zdalny. Wyniki pomiarów wykonanych zdalnie powinny zawierać dane umożliwiające identyfikację urządzeń kontrolnych. Do kontroli wykonanej zdalnie przepisu ust. 6 nie stosuje się.
 5. Pracownik Urzędu przeprowadzający kontrolę jest obowiązany sporządzić protokół kontroli.
 6. Protokół, o którym mowa w ust. 5, podpisuje także kierownik kontrolowanej jednostki lub osoba przez niego upoważniona albo kontrolowana osoba fizyczna. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez te osoby, pracownik Urzędu przeprowadzający kontrolę umieszcza informację o tym fakcie w protokole.
 7. Przepisy niniejszego artykułu ust 1-3 oraz art. 26 stosuje się odpowiednio również przy wykonywaniu innych czynności nadzoru lotniczego.

Art. 28.

W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów lub decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego w protokole, o którym mowa w art. 27 ust. 5, Prezes Urzędu wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

Art. 29.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli, o której mowa w art. 26-28 oraz stosowane przy tym dokumenty i ich wzory, kierując się zasadą najmniejszej uciążliwości dla podmiotu kontrolowanego, dążąc do uproszczenia procedur kontrolnych, z uwzględnieniem zachowania wymogów bezpieczeństwa w działalności lotniczej.

Dział III

Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

Art. 30.

1. Do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszcza się wyłącznie cywilne statki powietrzne:
 - 1) wpisane do polskiego lub obcego państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych,
 - 2) mające wymagane znaki rozpoznawcze,
 - 3) posiadające zdolność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami, z zastrzeżeniem art. 51 i art. 57 ust. 1.
2. Wpis do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego nadzorowi organów lotniczych państwa przynależności w szczególności w zakresie zdolności do lotów i eksploatacji statku.
3. Skutki prawne wpisania statku powietrznego do rejestru statków powietrznych, ustanowionego przez kilka państw, ocenia się zgodnie z przepisami międzynarodowymi.
4. Jeżeli statek powietrzny jest jednocześnie wpisany do rejestrów różnych państw obcych, uznaje się wyłącznie wpis, który nastąpił najwcześniej.
5. Przeniesienie rejestracji statku powietrznego z rejestru statków powietrznych jednego państwa do rejestru statków powietrznych innego państwa następuje z zachowaniem przepisów obu państw oraz zgodnie z wiążącymi te państwa przepisami międzynarodowymi.

Art. 31.

1. Jeżeli główny ośrodek działalności przedsiębiorstwa użytkownika lub miejsce zamieszkania użytkownika nieprowadzącego przedsiębiorstwa nie znajduje się w państwie rejestracji statku powietrznego, nadzór, o którym mowa w art. 30 ust. 2, może być w całości lub w części, w drodze porozumienia zawartego między organami nadzoru, przekazany organom nadzoru lotniczego państwa głównego ośrodka działalności przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania użytkownika.
2. Wykonywanie niektórych funkcji nadzoru, o którym mowa w art. 30 ust. 2, może być w trybie ust. 1 przekazane organowi międzynarodowemu albo organowi państwa innego niż państwo rejestracji statku powietrznego lub państwo siedziby przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania użytkownika.

3. O przekazaniu funkcji nadzoru zgodnie z przepisami ust. 1 i 2 Prezes Urzędu za-
wiadania Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i władze zaintereso-
wanych państw.

Art. 32.

1. Klasyfikację statków powietrznych, uwzględniającą odpowiednie przepisy między-
narodowe, określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia wydanego w poro-
zumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw
wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw edukacji i sportu z zachowa-
niem wymagań bezpieczeństwa lotów, może:
 - 1) wyłączyć zastosowanie wszystkich lub niektórych przepisów niniejszej ustawy
oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków
powietrznych używanych w celach sportowych, rekreacyjnych i innych, nie-
związanych z prowadzeniem lotniczej działalności gospodarczej, w szczegól-
ności do statków powietrznych:
 - a) o konstrukcji amatorskiej budowanych indywidualnie,
 - b) lekkich i ultralekkich, nieprzekraczających określonej masy startowej,
 - c) budowanych z zestawów z zestawów montażowych,
 - d) używanych do celów doświadczalnych,
 - e) budowanych dla celów muzealnych lub pokazowych,
 - f) projektowanych dla potrzeb sił zbrojnych lub uprzednio użytkowane
przez siły zbrojne,
 - g) balonów,
 - h) lotni,
 - i) parolotni,
 - j) modeli latających.
 - 2) rozciągnąć zastosowanie niektórych przepisów prawa lotniczego dotyczących
statków powietrznych na:
 - a) niektóre urządzenia zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz niebędące
statkami powietrznymi,
 - b) niektóre rodzaje części składowych, wyposażenia statków powietrznych
oraz innego sprzętu lotniczego,
 - 3) określić szczególne warunki i wymagania dotyczące używania statków po-
wietrznych oraz sprzętu, o których mowa w pkt 1 i 2.

Rozdział 2

Państwowy rejestr cywilnych statków powietrznych

Art. 33.

1. Państwowy rejestr cywilnych statków powietrznych, zwany dalej „państwowym rejestrem statków”, prowadzi Prezes Urzędu. Prezes Urzędu dokonuje wpisania statku powietrznego do państwowego rejestru statków, zmiany danych rejestrowych, odmowy wpisania i wykreślenia statku powietrznego z tego rejestru w drodze decyzji administracyjnej.
2. Prezes Urzędu może upoważnić do wykonywania niektórych czynności związanych z prowadzeniem państwowego rejestru statków inne organy albo jednostki wyspecjalizowane w wykonywaniu takich czynności.

Art. 34.

- 1 Do państwowego rejestru statków wpisuje się cywilne statki powietrzne, których właścicielem lub innym użytkownikiem jest:
 - 1) obywatel polski,
 - 2) polska osoba prawna,
 - 3) polska jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej,
 - 4) cudzoziemiec mający miejsce stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Do państwowego rejestru statków powietrznych wpisuje się również:
 - 1) państwowe statki powietrzne wykorzystywane do prowadzenia działalności innej niż służba publiczna,
 - 2) statki powietrzne, o których mowa w art. 41 ust. 1 i art. 43 ust.1, jeżeli nie zostały wpisane do rejestrów, o których mowa w tych przepisach.
3. Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na wpisanie do państwowego rejestru statków statku powietrznego używanego przez podmiot inny niż wymieniony w ust. 1. oraz statku powietrznego innego niż wymieniony w ust. 2.
4. Właściciel i inny użytkownik statku powietrznego obowiązani są udzielać Prezesa Urzędu wszelkich żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego.

Art. 35.

1. W państwowym rejestrze statków wpisuje się:
 - 1) dane dotyczące:
 - a) rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,

- b) właściciela i innego niż właściciel użytkownika statku powietrznego oraz ich pełnomocników,
 - c) praw rzeczowych ustanowionych na statku powietrznym,
 - d) porozumień, o których mowa w art. 31 ust. 1 i 2,
- 2) znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.
2. Każda zmiana danych rejestrowych podlega wpisowi do rejestru.
3. Państwowy rejestr statków jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze są poufne.

Art. 36.

1. Wpisu do państwowego rejestru statków dokonuje się na podstawie zgłoszenia. Zgłoszenia może dokonać właściciel lub upoważniony przez niego inny użytkownik statku powietrznego, z zastrzeżeniem art. 38 ust. 2.
2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:
- 1) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) właściciela oraz innego użytkownika statku powietrznego,
 - 2) nazwisko lub nazwę (firmę) oraz miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) osoby faktycznie władającej statkiem powietrznym na podstawie umowy z użytkownikiem,
 - 3) dane o typie statku powietrznego, numer fabryczny i aktualne podstawowe dane techniczne statku powietrznego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę,
 - 4) fotografie statku powietrznego lub ich zapis cyfrowy.
3. Do zgłoszenia należy dołączyć:
- 1) ważne świadectwo zdatności do lotu wydane przez Prezesa Urzędu lub uznane przez niego obce świadectwo zdatności do lotu,
 - 2) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w rejestrze innego państwa,
 - 3) dokumenty stwierdzające istnienie wobec statku powietrznego prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych,
 - 4) ważną umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z tytułu użytkowania statku powietrznego.
4. Do państwowego rejestru statków powietrznych może być wpisany wyłącznie statek powietrzny, dla którego Prezes Urzędu wydał świadectwo zdatności do lotu lub w przypadku którego Prezes Urzędu uznał świadectwo zdatności do lotu wydane przez właściwy organ obcego państwa.
5. Jeżeli dane podlegające wpisowi opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych urzędowo odpisach lub uwierzytelnionych urzędowo kopiach.

6. Prezes potwierdza wpisanie statku do państwowego rejestru statków wydaniem świadectwa rejestracji oraz przydzieleniem znaków rejestracyjnych.
7. Prezes odmawia wpisania statku powietrznego do rejestru, jeżeli wymagania określone w ust. 2-5 oraz tryb, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 41, nie zostały spełnione.

Art. 37.

1. Okoliczność podlegająca wpisowi do państwowego rejestru statków jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy została zarejestrowana.
2. Do oceny skutków wpisu do państwowego rejestru statków stosuje się odpowiednio przepisy o księgach wieczystych i hipotece.

Art. 38.

1. Zgłoszenie zmiany danych rejestrowych podlegających wpisaniu do państwowego rejestru statków powinno być dokonane w terminie 14 dni od jej zaistnienia.
2. Jeżeli właściciel lub inny użytkownik, o którym mowa w art. 36 ust. 1 nie dokonali zgłoszenia, Prezes Urzędu po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze.

Art. 39.

1. Wykreślenie statku powietrznego z państwowego rejestru następuje na wniosek właściciela lub z urzędu, jeżeli:
 - 1) statek powietrzny przestał spełniać warunki, o których mowa w art. 34 ust. 1 i 2,
 - 2) statek powietrzny zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony lub został odnaleziony, lecz znajduje się w miejscu niedostępnym,
 - 3) statek powietrzny uległ zniszczeniu lub utracił trwale zdolność do lotów,
 - 4) statek podlega wpisowi do obcego rejestru,
 - 5) mimo zaistnienia odpowiednich okoliczności nie obowiązuje porozumienie, o którym mowa w art. 31 ust. 1.
2. Do czasu wykreślenia statku powietrznego z państwowego rejestru statków nie uznaje się wpisu tego statku do rejestru innego państwa.
4. W przypadku, gdy dane zgłoszone do rejestru są niezgodne ze stanem faktycznym, Prezes Urzędu nakazuje właścicielowi statku powietrznego usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie.
5. W razie bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wykreśla statek powietrzny z rejestru.

Art. 40.

1. Umowa o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania osobie innej niż jego właściciel lub inny użytkownik, przewidująca także zmianę nadzoru, jest ważna od chwili wejścia w życie decyzji administracyjnej Prezesa akceptującej tę umowę w części dotyczącej nadzoru nad jego eksploatacją.
2. Prezes Urzędu odmawia zaakceptowania umowy, o której mowa w ust. 1, jeżeli nie zostały określone organy, których nadzorowi ma podlegać eksploatacja statku powietrznego.
3. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest ujawniana w państwowym rejestrze statków.

Art. 41.

Minister właściwy do spraw transportu ustali w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe zasady prowadzenia państwowego rejestru statków, tryb składania wniosków o wpis do państwowego rejestru statków, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, a także wzór świadectwa rejestracji oraz warunki jego ważności, z uwzględnieniem w szczególności rodzaju i charakterystyki statku powietrznego,
- 2) znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do państwowego rejestru statków, z uwzględnieniem ich opisu, sposobu i miejsca ich umieszczania na tych statkach.

Art. 42.

1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych statków powietrznych.
2. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru wojskowych statków powietrznych, tryb wpisu tych statków do rejestru oraz wzór rejestru.

Art. 43

1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego. Do rejestru mogą być wpisane także statki powietrzne służby celnej oraz statki powietrzne innych jednostek realizujących zadania służby publicznej.
2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w ust. 3, tryb dokonywania wpisów i wykreśleń w rejestrze, a także wzór rejestru i świadectwa rejestracji, uwzględniając dane podlegające wpisowi, w szczególności znaki rejestracyjne oraz typ i numer fabryczny statku powietrznego.

Rozdział 3

Zdatność statków powietrznych do lotów

Art. 44.

Zdatność statków powietrznych do lotów jest sprawdzana przez Prezesa Urzędu w toku ich projektowania, budowy i eksploatacji.

Art. 45.

1. Prezes Urzędu stwierdza zgodność typu statku powietrznego z właściwymi przepisami technicznymi przez wydanie certyfikatu typu. Wydanie tego certyfikatu następuje na wniosek osoby, która wykaże swój interes prawny i przedstawi projekt typu oraz dokumentację wykazującą spełnienie tych przepisów technicznych.
2. O wydaniu certyfikatu typu, o zmianie takiego certyfikatu, o odmowie jego wydania lub o jego cofnięciu rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
3. Prezes Urzędu odmawia wydania certyfikatu typu, jeżeli typ statku powietrznego nie spełnia wymagań ustanowionych ze względu na bezpieczeństwo eksploatacji statku powietrznego i ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza lub innych wymogów określonych w przepisach technicznych, wydanych na podstawie ust. 10 pkt 1 i 3.
4. W certyfikacie typu określa się warunki użytkowania statku powietrznego, terminy ważności, ograniczenia ustalone ze względu na bezpieczeństwo lotów; warunki szczegółowe mogą być ustalone w załączniku stanowiącym nieodłączną część certyfikatu.
5. Prezes zawiesza certyfikat typu statku powietrznego, jeżeli nie jest zapewnione ich bezpieczne użytkowanie.
6. Prezes cofa certyfikat typu statku powietrznego, gdy nie jest możliwe usunięcie przyczyny zawieszenia certyfikatu.
7. Dla elementów wyposażenia statków powietrznych wydaje się orzeczenia.
8. Do orzeczeń, o których mowa w ust. 7, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące certyfikatu typu.
9. Prezes Urzędu, na wniosek osoby zainteresowanej, może w przypadkach szczególnych za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, określić przepisy techniczne inne, aniżeli wskazane w ust. 10, które zostaną zastosowane przy wydawaniu certyfikatu typu albo sprawdzaniu zdatności statku powietrznego do lotu.
10. Minister właściwy do spraw transportu, dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) wymagania dotyczące konstrukcji statków powietrznych, ich części składowych i innego wyposażenia,
 - 2) przepisy techniczne dla poszczególnych typów statków powietrznych,
 - 3) tryb składania wniosków o wydanie certyfikatu typu statku powietrznego oraz wzory certyfikatu typu,
 - 4) szczegółowe zasady wydawania i cofania certyfikatu typu.

Art. 46.

1. Zgodność stanu technicznego każdego egzemplarza statku powietrznego z danymi zawartymi w certyfikacie i projekcie typu oraz jego właściwy stan techniczny stwierdza się wydaniem świadectwa zdatności do lotów.
2. Prezes Urzędu stwierdza zdatność do lotów statku powietrznego na wniosek właściciela lub innego użytkownika statku powietrznego .
3. O wydaniu świadectwa zdatności do lotów, o jego zmianie lub o odmowie jego wydania rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
4. Prezes Urzędu odmawia wydania świadectwa zdatności do lotów, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań w zakresie zdatności do lotów lub wymagań ustanowionych ze względu na ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem, wibracją i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.
5. Prezes Urzędu może zawiesić albo cofnąć świadectwo zdatności do lotów, jeżeli statek powietrzny utracił wymaganą zdatność do lotu.

Art. 47.

1. Prezes Urzędu może zezwolić w drodze decyzji administracyjnej na wykonanie lotu przez statek powietrzny nie mający ważnego świadectwa zdatności do lotu lub w warunkach w świadectwie nie przewidzianych w celu prób lub badań w locie, przemieszczenia statku powietrznego na lotnisko, na którym ma być naprawiony albo w innych szczególnych okolicznościach.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, niedozwolone jest wykonywanie lotu z pasażerami przewożonymi odpłatnie.

Art. 48.

1. Użytkownik oraz dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani przestrzegać warunki i ograniczenia ustalone w świadectwie zdatności do lotów i dokumentach z nim związanych.
2. Użytkownik statku powietrznego i inne osoby wykonujące na jego zlecenie czynności związane z przeglądaniami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego mają obowiązek zawiadamiania Prezesa Urzędu o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności statku powietrznego do lotów.
3. Osoby, o których mowa w ust. 2, są obowiązane zapewnić Prezesowi Urzędu i osobom przez niego upoważnionym dostęp do statku powietrznego, jego dokumentacji, urządzeń i pomieszczeń obsługi w związku ze sprawdzaniem zdatności do lotów i przestrzegania warunków ustalonych w świadectwie zdatności do lotów.

Art. 49.

Zabrania się używać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do

lotu albo równorzędnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu.

Art. 50.

1. Minister właściwy do spraw transportu, dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, określi, w drodze rozporządzeń:
 - 1) szczegółowe przepisy techniczne dla oceny zdatności statków powietrznych do lotów,
 - 2) tryb sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotów, wydawania świadectw zdatności do lotów, ich okresu ważności, odnawiania ważności, stwierdzania w drodze okresowych inspekcji utrzymywania przez statek powietrzny jego zdolności do lotów, oraz zezwoleń na loty bez takich świadectw,
 - 3) przepisy techniczne o zdatności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej,
 - 4) wzory wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa zdatności do lotu,
 - 5) tryb i sposób zawieszania i cofania świadectw zdatności do lotu w przypadkach, o których mowa w art. 46 ust. 5.
2. Minister właściwy do spraw transportu z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych określi, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem, wibracjami oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.

Art. 51.

Świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu, zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz potwierdzenie spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska, wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, Prezes Urzędu może uznać za ważne na równi z takimi samymi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, lub też jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych świadectw, zezwoleń i dokumentów nie były niższe niż określone zgodnie z niniejszą ustawą.

Art. 52.

1. Prototyp statku powietrznego albo statek powietrzny, dla którego nie wydano jeszcze świadectwa zdatności do lotu, może zostać dopuszczony do lotów próbnych tylko na podstawie pisemnej zgody Prezesa Urzędu.
2. Prezes Urzędu udziela zgody, o której mowa w ust. 1, jeżeli zostały spełnione wszystkie wymogi określone w przepisach, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i 2.
3. Zdatość do lotu prototypu statku powietrznego oraz statku powietrznego znajdującego się w trakcie prób mających na celu określenie jego zdatności do lotu, Prezes Urzędu stwierdza wydaniem świadectwa oględzin.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb składania wniosków o wydanie świadectwa oględzin statków powietrznych oraz wzory świadectwa oględzin i wniosku o jego wydanie,
- 2) warunki wykonywania lotów próbnych,
- 3) tryb wydawania, zawieszania i cofania świadectw oględzin z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Dział IV

Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne

Rozdział 1

Zakładanie i rejestrowanie lotnisk

Art. 53.

1. Ze względu na dostępność dla użytkowników wyróżnia się lotniska użytku publicznego i lotniska użytku niepublicznego.
2. Lotniskiem użytku publicznego jest lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.
3. Lotniskiem użytku niepublicznego jest lotnisko, na którym mogą lądować i startować wyłącznie:
 - 1) statki powietrzne używane przez użytkowników lotniska, określonych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska,
 - 2) statki powietrzne wykonujące loty niehandlowe, używane przez inne podmioty, niż wskazane w pkt 1 - za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem,
 - 3) statki powietrzne o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg i posiadające mniej niż 20 miejsc pasażerskich, używane przez inne podmioty, niż wskazane w pkt 1 - za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.

Art. 54.

1. Ze względu na sposób użytkowania wyróżnia się lotniska użytkowane stale i lotniska użytkowane doraźnie.
2. Lotniskiem użytkowanym stale jest lotnisko otwarte w sposób ciągły, w którego użytkowaniu nie ma przerw innych niż wynikające z przyczyn technicznych lub ochrony środowiska.
3. Lotniskiem użytkowanym doraźnie jest lotnisko użytku niepublicznego o charakterze tymczasowym, użytkowane tylko w określonym czasie. Poza tym czasem lotnisko jest niedostępne dla statków powietrznych.

Art. 55.

1. Lotnisko można założyć po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu udzielonego na wniosek zainteresowanego.
2. Zezwolenie na założenie lotniska może uzyskać:
 - 1) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna,
 - 3) spółka prawa handlowego zarejestrowana w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 4) stowarzyszenie, którego głównym przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego,
 - 5) osoba fizyczna posiadająca stałe miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
 - 1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez wnioskodawcę wymogów, o których mowa w ust. 2,
 - 2) odpis decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,
 - 3) program wykorzystania lotniska,
 - 4) prognozę i plan organizacji ruchu lotniczego na lotnisku i w jego rejonie ze wskazaniem sposobów uniknięcia kolizji z ruchem prowadzonym z istniejących już, sąsiednich lotnisk,
 - 5) projekt zagospodarowania terenu lotniska,
 - 6) projekt programu ochrony lotniska,
 - 7) dokumenty stwierdzające prawo dysponowania nieruchomością na cele budowy lotniska,
 - 8) mapę z naniesionymi ograniczeniami wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych,
 - 9) profile pól wznoszenia i podejścia,
 - 10) stanowisko Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska odnośnie wpływu zakładanego lotniska na środowisko.

Art. 56.

1. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli z przedstawionych dokumentów wynika, że lotnisko nie odpowiada wymaganiom określonym we właściwych przepisach, a także jeżeli:
 - 1) wystąpi kolizja pomiędzy ruchem lotniczym wykonywanym z projektowanego lotniska, a ruchem z istniejących, sąsiednich lotnisk,
 - 2) wydanie zezwolenia na założenie lotniska byłoby sprzeczne z programami, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 28,

- 3) wydanie takiego zezwolenia pociągałoby za sobą znaczne zagrożenie dla środowiska bądź zagrażałoby interesowi gospodarki narodowej, obronności lub bezpieczeństwu państwa ,
2. Zezwolenie na założenie lotniska może zawierać warunek spełnienia przez wnioskodawcę dodatkowych wymagań, określonych w tym zezwoleniu, wiążących się z eksploatacją lotniska, ochroną środowiska, racjonalizacją zagospodarowania przestrzennego albo ochroną lub zabezpieczeniem praw osób trzecich, a także zabezpieczeniem życia i mienia osób znajdujących się na terenie lotniska.
3. Zezwolenie już wydane może być cofnięte ze względów określonych w ust. 2, jeżeli zmienił się stan faktyczny lub prawny stanowiący podstawę do wydania zezwolenia lub zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1.
4. Prezes Urzędu udziela zezwolenia, odmawia jego udzielenia oraz cofa je w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 57.

1. Kto zamierza założyć lotnisko, może ubiegać się o promesę zezwolenia.
2. Promesę wydaje i odmawia jej wydania Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
3. W promesie ustala się warunki niezbędne dla uzyskania zezwolenia na założenie lotniska oraz okres jej ważności, z uwzględnieniem typu projektowanego lotniska, z tym że nie może on być krótszy niż 12 miesięcy.
4. W okresie ważności promesy nie można odmówić wydania zezwolenia, chyba że uległ zmianie stan faktyczny lub prawny podany we wniosku o wydanie promesy, wnioskodawca nie spełnił wszystkich warunków określonych w promesie lub wymagań określonych w art. 55 ust. 2-4 lub ujawniły się okoliczności, o których mowa w art. 56 ust. 1.

Art. 58.

1. Prezes Urzędu prowadzi państwowy rejestr lotnisk cywilnych, zwany dalej „rejestrem lotnisk”.
2. Rejestr lotnisk jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze pozostają poufne.
3. Do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:
 - 1) dokumenty, o których mowa w art. 55 ust. 3 i 4,
 - 2) zezwolenie na założenie lotniska,
 - 3) dla lotnisk użytkowanych stale profile pól wznoszenia i podejścia.
4. Wpisanie lotniska do rejestru lotnisk następuje na wniosek zakładającego lotnisko po sprawdzeniu przez Prezesa Urzędu lub przez osoby przez niego upoważnione, że lotnisko odpowiada wymaganiom technicznym określonym na podstawie prawa budowlanego, wymaganiom eksploatacyjnym określonym na podstawie niniejszej

ustawy oraz warunkom określonym w zezwoleniu na założenie lotniska oraz, że zakładający lotnisko spełnia wymagania określone w art. 55.

5. Nie można odmówić wpisania do rejestru lotniska, na którego założenie zostało wydane zezwolenie, jeżeli lotnisko to spełnia wymagania, o których mowa w ust. 3.
6. O wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk, o odmowie wpisania, zmianie danych rejestrowych rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
7. Do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem zakładającego lotnisko lub, na jego wniosek, inny podmiot spełniający wymagania określone w art. 55. W przypadku lotniska użytku publicznego zarządzający lotniskiem powinien posiadać zezwolenie, o którym mowa w art. 174 ust. 1 pkt 1.
8. Eksploatację lotniska można rozpocząć po wpisaniu lotniska do rejestru lotnisk.
9. Prezes Urzędu może stwierdzić wygaśnięcie zezwolenia na założenie lotniska, jeżeli w okresie 3 lat od daty określonej w tym zezwoleniu nie wpłynął wniosek o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk.
10. W odniesieniu do warunków technicznych dla lotnisk cywilnych i lotnisk, o których mowa w art. 1 ust. 5 pkt 2 mają zastosowanie przepisy prawa budowlanego i prawa lotniczego.
11. Jeżeli dane, podlegające wpisowi, opierają się na dokumentach, dokumenty te powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach albo uwierzytelnionych notarialnie lub urzędowo odpisach, kopiach.

Art. 59

1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr lotnisk wojskowych, a Minister właściwy dla spraw wewnętrznych prowadzi rejestr innych lotnisk lotnictwa państwowego.
2. Ministrowie, których mowa w ust. 1 określą w drodze zarządzeń sposób prowadzenia rejestrów, tryb wpisu tych lotnisk do rejestrów oraz wzory rejestrów.
3. Jeżeli lotnisko, o którym mowa w ust. 1 jest wykorzystywane również przez lotnictwo cywilne, wówczas do państwowego rejestru lotnisk cywilnych wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem podmiot uzgodniony wspólnie przez zainteresowanych ministrów. Obowiązek złożenia wniosku w tej sprawie spoczywa na tym podmiocie.

Art. 60.

1. Zarządzający lotniskiem może dokonać istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu.
2. Zmiana eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska podlega wpisowi do rejestru.
3. Zgłoszenie do rejestru zmian, o których mowa w ust. 1, powinno być dokonane w ciągu 14 dni od ich zaistnienia.

Art. 61.

Jeżeli zarządzający lotniskiem nie dokonał zgłoszenia, o którym mowa w art. 60 ust. 3, Prezes Urzędu po jednorazowym bezskutecznym wezwaniu może dokonać stosownego wpisu z urzędu, zaznaczając tę okoliczność w rejestrze lotnisk lub zamknąć lotnisko dla ruchu.

Art. 62.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe zasady klasyfikacji lotnisk, zgodnie z przepisami międzynarodowymi,
- 2) wzory dokumentów, które należy dołączyć do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk,
- 3) szczegółowe warunki i tryb prowadzenia państwowego rejestru lotnisk, z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestracyjnej,
- 4) zmiany cech lotniska, uwzględniając podział na zmiany:
 - a) wymagające uzyskania zezwolenia Prezesa Urzędu,
 - b) podlegające tylko zgłoszeniu do rejestru lotnisk,
- 5) szczegółowe wymagania, jakie muszą spełnić zakładający lotniska i zarządzający lotniskami, w zależności od klasyfikacji lotnisk,
- 6) wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytkowanych stale,
- 7) wymagania techniczne, eksploatacyjne i rejestracyjne w stosunku do lotnisk do-
raźnie użytkowanych z uwzględnieniem ich tymczasowego charakteru.

Art. 63.

1. Kto zamierza nabyć akcje lub udziały w spółce zakładającej lotnisko lub w spółce zarządzającej istniejącym lotniskiem w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu pod rygorem nieważności.
2. Zawiadomienia, o których mowa w ust. 1, dokonuje się przed zamierzonym terminem nabycia akcji lub udziałów. Akcje lub udziały można nabyć, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia Prezes nie zakaze nabycia akcji lub udziałów.
3. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej zakazać - pod rygorem nieważności - nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w ust. 1, ze względu na zagrożenie interesu gospodarki narodowej albo bezpieczeństwa państwa lub dóbr osobistych obywateli bądź gdyby pociągało to za sobą znaczne zagrożenie dla środowiska.

Art. 64.

1. Nieruchomości gruntowe, które w dniu wejścia w życie ustawy są zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych mogą być wyłącznie własnością:
 - 1) Skarbu Państwa,
 - 2) innych państwowych jednostek organizacyjnych, w tym przedsiębiorstw państwowych i jednostek samorządu terytorialnego,
 - 3) spółek prawa handlowego, w których udział Skarbu Państwa i jednostek, o których mowa w punkcie 2 wynosi co najmniej 51% akcji albo udziałów.

2. Do umów ustanawiających użytkowanie wieczyste lub decyzji uwłaszczeniowych potwierdzających nabycie użytkowania wieczystego z mocy prawa dotyczących nieruchomości gruntowych zajętych pod część lotniczą lotnisk, o których mowa w ust. 1, wpisanych do rejestru lotnisk, dopisuje się postanowienia określające cel użytkowania wieczystego lotniska. Celem tym jest przeznaczenie nieruchomości na założenie, modernizację i eksploatację lotniska oraz lotniczych urządzeń naziemnych.

Rozdział 2

Eksploatacja lotnisk

Art. 65.

1. Statki powietrzne mogą startować i lądować na lotniskach wpisanych do państwowego rejestru lotnisk i których nazwy zostały opublikowane w dzienniku urzędowym Urzędu.
2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie.
3. Zarządzający lotniskiem nie może odmówić zezwolenia na lądowanie przymusowe statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku powietrznego wykonującego lot w celu ochrony życia i zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, a także lot w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i obronności państwa.

Art. 66.

1. Statki powietrzne i przewoźnicy lotniczy mają prawo korzystania z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.
2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego oraz opłaty za to korzystanie mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakterystyki wykonywanych operacji lotniczych.
3. W celu zapewnienia konsultacji i właściwej reprezentacji interesów stron na lotniskach użytku publicznego, w szczególności w sprawach warunków korzystania z lotnisk, opłat lotniskowych oraz obsługi naziemnej powinny być tworzone:

- 1) komitety z udziałem zarządzających lotniskami, organów ruchu lotniczego, użytkowników lotnisk lub reprezentujących ich organizacji oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną,
 - 2) odpowiednie organizacje użytkowników lotnisk reprezentujące ich interesy.
4. Prezes Urzędu może wprowadzić w drodze decyzji administracyjnej, po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem, przedstawicielem służb ruchu lotniczego, zainteresowanym przewoźnikiem lub organizacją przewoźników, koordynację rozkładów lotów w porcie lotniczym.
5. Wprowadzając koordynację, o której mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wyznacza koordynatora.
6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad przejrzystości, obiektywizmu i niedyskryminacji oraz przepisów międzynarodowych, szczegółowe zasady:
- 1) tworzenia, działania komitetów i współpracy komitetów i organizacji, o których mowa w ust. 3,
 - 2) koordynacji rozkładów lotów w porcie lotniczym,
 - 3) współdziałania oraz konsultacji przewoźników lotniczych i ich organizacji z zarządami lotnisk i koordynatorami w sprawach koordynacji rozkładów lotów.

Art. 67.

1. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:
- 1) wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem,
 - 2) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska,
 - 3) utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do państwowego rejestru lotnisk cywilnych,
 - 4) zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy lekarskiej na lotnisku,
 - 5) udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska,
 - 6) zapewniać organom administracji lotniczej, wykonującym czynności służbowe na lotnisku, warunki niezbędne do wykonywania tych czynności,
 - 7) zapewniać stosownie do odpowiednich przepisów krajowych i międzynarodowych, prowadzenie ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego, przewozu ładunków oraz udostępniać te dane Prezesowi Urzędu,
 - 8) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz Prezesa Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania,
 - 9) zorganizować lotniskowy system ratowniczo-gaśniczy.
2. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest ponadto:

- 1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego,
 - 2) niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania.
3. Zarządzający lotniskiem może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części dla celów nielotniczych, która nie narusza przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ogranicza jego możliwości eksploatacyjnych, określonych w instrukcji operacyjnej.
4. Instrukcja operacyjna lotniska powinna określać w szczególności:
- 1) dane techniczno-operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz ustalonych przeszkód lotniczych w rejonie lotniska,
 - 2) procedury podejścia do lądowania i procedury odlotu uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska,
 - 3) zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów,
 - 4) organizację naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych na terenie lotniska,
 - 5) dane o wizualnych i radiowych pomocach nawigacyjnych,
 - 6) zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku i w jego pobliżu.
5. Instrukcja operacyjna lotniska podlega zatwierdzeniu przez państwowy organa zarządzania ruchem lotniczym.

Art. 68.

1. Zarządzający lotniskiem może przekazać zarządzanie lotniskiem innej osobie, spełniającej wymagania określone dla zarządzającego, za zgodą Prezesa Urzędu, wydaną w drodze decyzji administracyjnej.
2. Zmiana, o której mowa w ust. 1, podlega wpisaniu do rejestru lotnisk.

Art. 69.

1. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej zamknąć dla ruchu lotniczego na czas oznaczony lotnisko niespełniające wymagań technicznych lub eksploatacyjnych określonych na podstawie niniejszej ustawy.
2. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej wykreślić lotnisko z rejestru jeżeli, pomimo upływu terminu wyznaczonego w decyzji, o której mowa w ust. 1, nadal nie spełnia ono określonych na podstawie niniejszej ustawy wymagań technicznych i eksploatacyjnych.

Art. 70.

1. Lotnisko może zostać wykreślone z rejestru lotnisk decyzją Prezesa Urzędu:

- 1) na wniosek podmiotu zakładającego lotnisko lub działającego z jego upoważnienia zarządzającego lotniskiem,
 - 2) jeżeli trwale zaprzestano jego eksploatacji.
2. W przypadku gdy zarządzający rażąco naruszył przepisy niniejszej ustawy Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wzywa go do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w określonym terminie. Po bezskutecznym upływie tego terminu Prezes Urzędu cofa zarządzającemu zezwolenie na zarządzanie lotniskiem lub wykreśla lotnisko z rejestru lotnisk.

Art. 71.

Zabrania się startów i lądowań na lotnisku w sposób niezgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska.

Art. 72.

1. Statki powietrzne wykonujące loty międzynarodowe startują i lądują na lotniskach wyznaczonych do startów i lądowań statków powietrznych w ruchu międzynarodowym, zwanych dalej „lotniskami międzynarodowymi”.
2. Lotnisko może zostać wyznaczone jako międzynarodowe na wniosek zarządzającego lub po uzyskaniu jego zgody.
3. Rada Ministrów określa na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w drodze rozporządzenia lotniska międzynarodowe, z uwzględnieniem potrzeb danego regionu oraz przepisów określających lotnicze przejścia graniczne.
4. Lotnisko, o którym mowa w ust. 3 jest obiektem transportu publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543).
5. W szczególnie uzasadnionych sytuacjach, na wniosek zarządzającego, Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na czasowe dopuszczenie do startów i lądowań statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe na lotniskach innych niż określone w ust. 1.
6. Zgoda, o której mowa w ust. 5, może zostać wydana z zachowaniem przepisu art. 147, w szczególności w przypadku:
 - 1) lotów związanych z przeprowadzaniem imprez handlowych, sportowych i kulturalnych,
 - 2) lotów związanych z realizacją kontaktów międzynarodowych.
7. Koszty funkcjonowania czasowego lotniczego przejścia granicznego w przypadkach, o których mowa w ust. 5, ponosi zarządzający lotniskiem.
8. W przypadku wyznaczenia lotniska jako lotniska międzynarodowego dokonuje się odpowiedniego wpisu do rejestru lotnisk.

Art. 73.

1. Służby publiczne i organy administracji publicznej korzystają z obiektów i urządzeń lotniska w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań.
2. Rada Ministrów w drodze rozporządzenia określa:
 - 1) zakres korzystania z obiektów i urządzeń lotniska, o których mowa w ust. 1, niezbędny do wykonywania zadań służb państwowych i organów administracji publicznej,
 - 2) szczegółowe zasady i sposób pokrycia kosztów działania na lotniskach służb i organów, o których mowa w ust. 1.

Art. 74.

Zarządzający lotniskiem może pobierać opłaty za starty, lądowania, postój i obsługę naziemną statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunków (opłaty lotniskowe) oraz za inne usługi związane z działalnością lotniska.

Art. 75.

1. Nie pobiera się opłat lotniskowych za starty, lądowania i postój statków powietrznych wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych, ratowania życia i zdrowia ludzkiego, chyba że loty te wykonywane są w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, maksymalną wysokość opłat lotniskowych dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego lub bezpieczeństwa państwa oraz sposób, warunki i zakres ulg i zwolnień od tych opłat, uwzględniając uzasadnione koszty poniesione przez podmiot świadczący usługę oraz zobowiązania wynikające z umów międzynarodowych.

Art. 76.

1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego przedstawia Prezesowi Urzędu z dwumiesięcznym wyprzedzeniem opracowany po zasięgnięciu opinii przewoźników korzystających stale z lotniska, projekt opłat lotniskowych wraz z ich uzasadnieniem. Termin ten może być za zgodą Prezesa Urzędu skrócony w wyjątkowych okolicznościach.
2. Opłaty lotniskowe, o których mowa w ust. 1, po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu podlegają ogłoszeniu w dzienniku urzędowym Prezesa Urzędu oraz są publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 126 ust. 1 pkt 4. Opłaty obowiązują od momentu ogłoszenia.
3. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej odmówić zatwierdzenia opłaty lotniskowej lub nakazać jej zmianę, w przypadku gdy jej stosowanie naruszałoby zasady ustalone w prawie lotniczym lub w umowach i przepisach międzynarodowych,

4. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz organizacji zarządzających i użytkowników lotnisk określi w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania dotyczące ustalania opłat lotniskowych, z uwzględnieniem zasad ustalonych w art. 66 ust. 1 i 2 oraz zasad wynikających z umów i przepisów międzynarodowych.

Art. 77.

1. Zarządzający lotniskiem ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych na lotnisku z zastrzeżeniem art. 159.
2. Tymczasowe zatrzymanie traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.
3. Zarządzający lotniskiem odpowiada za wszelkie szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania.

Art. 78.

1. Prezes Urzędu nadzoruje eksploatację lotnisk w zakresie zapewniania ich bezpiecznej eksploatacji.
2. W przypadku lotnisk wojskowych wykorzystywanych przez lotnictwo cywilne Prezes Urzędu nadzoruje eksploatację tych lotnisk w zakresie zapewniania bezpiecznej ich eksploatacji przez lotnictwo cywilne.

Art. 79.

Zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za wykonywanie należących do niego zadań związanych z ochroną lotniska.

Art. 80.

1. Przebywanie w części lotniczej lotniska, a w szczególności ruch kołowy i pieszy oraz korzystanie z urządzeń lotniska są dozwolone tylko za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.
2. Zarządzający lotniskiem wydaje zezwolenie na przebywanie w części lotniczej lotniska, uwzględniając potrzeby organów służb ruchu lotniczego.

Art. 81

Dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem:

- 1) opracowuje instrukcję operacyjną lotniska,

- 2) opracowuje i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program ochrony lotniska, po jego zaopiniowaniu przez Radę,
- 3) wydaje zarządzenia, nakazy lub zakazy oraz polecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się w granicach lotniska,
- 4) wzywa właściwe służby publiczne do podjęcia działań w stosunku do osób nie podporządkowujących się nakazom i zakazom lub zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotów lub porządkowi na lotnisku,
- 5) decyduje o podjęciu działań przez lotniskową służbę ochrony w stosunku do osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym lub lotnisku i przekazaniu jej właściwym organom,
- 6) decyduje o dokonaniu redukcyjnego odstrzału zwierzyny stosownie do przepisów prawa łowieckiego w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zwierzynę, gdy inne metody ochrony okazały się nieskuteczne; o decyzji o odstrzale szef lotniska zawiadamia Polski Związek Łowiecki z siedmiodniowym wyprzedzeniem, chyba że bezpieczeństwo lotów wymaga natychmiastowego odstrzału,
- 7) decyduje o usuwaniu przeszkód stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego dla zarejestrowanego czynnego lotniska - w tym drzew na terenie lotniska i w rejonie podejść.

Art. 82.

1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki eksploatacji lotnisk, mając na względzie klasyfikację lotnisk i obowiązki zarządzającego lotniska, o których mowa w art. 67.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązki zarządzającego na tych lotniskach, związane z obronnością Państwa.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w drodze rozporządzenia, w celu zapewnienia wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunki i zasady wykorzystywania lotnisk lotnictwa nadzorowanego przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz obowiązki zarządzającego na tych lotniskach.

Rozdział 3

Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk

Art. 83.

1. Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratownictwa.
2. W szczególności zarządzający obowiązany jest:
 - 1) opracować plan działania w sytuacjach zagrożenia,
 - 2) zorganizować i zapewnić służbę ratowniczo-gaśniczą, wyposażoną w sprzęt specjalistyczny,
 - 3) utrzymywać niezbędne środki ratownicze i przeciwpożarowe,
 - 4) opracować instrukcję bezpieczeństwa pożarowego dla lotniska, zgodnie z przepisami międzynarodowymi oraz określić w niej sposoby postępowania w przypadku powstania pożaru lub innego miejscowego zagrożenia, uzgodnioną z właściwym terenowo komendantem państwowej Straży Pożarnej.
3. Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza jest jednostką ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. Nr 81, poz. 351, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, Nr 89, poz. 414, z 1996 r. Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 111, poz. 725, Nr 121, poz. 770, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 162, poz. 1126 oraz z 2000 r. Nr 120, poz. 1268).
4. Personel zatrudniony w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej powinien spełniać wymagania w zakresie kwalifikacji zawodowych, warunków fizycznych i psychicznych określonych w odpowiednich przepisach wydanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.
5. Personel zatrudniony w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej podlega specjalistycznemu szkoleniu przeprowadzanemu na koszt zarządzającego.
6. Jednostki systemu ochrony zdrowia, organy administracji publicznej, jednostki Państwowej Straży Pożarnej i inne służby publiczne współdziałają w przygotowywaniu i realizacji planów, o których mowa w ust. 2 pkt 1, i podlegają w tym zakresie koordynacji zarządzającego lotniskiem.
7. Plany, o których mowa w ust. 2 pkt 1, w szczególności określają zasady koordynacji działań służb, o których mowa w ust. 6.

Art. 84.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: wewnętrznych oraz administracji publicznej, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz operacyjnego planu ratownictwa lotniskowego, uwzględniając przyjętą klasyfikację lotnisk dla celów ratowniczych,

- 2) zakres obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 83 ust. 6, z uwzględnieniem zadań tych jednostek określonych odrębnymi przepisami oraz zadań zarządzającego lotniskiem w zakresie koordynacji,
- 3) warunki i program szkolenia lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 83 ust. 2 pkt 2, uwzględniając przyjętą klasyfikację lotnisk dla celów ratowniczo-gaśniczych.

Rozdział 4

Otoczenie lotniska i lotnicze urządzenia naziemne

Art. 85.

1. Do lotniczych urządzeń naziemnych należą obiekty i urządzenia do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania obsługi ruchu lotniczego.
2. Zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego oraz organowi, o którym mowa w art. 125, przysługuje prawo zakładania lotniczych urządzeń naziemnych na nieruchomościach sąsiadujących z lotniskiem oraz prawo dostępu do nich.
3. Zakładanie oraz utrzymywanie lotniczych urządzeń naziemnych jest celem publicznym w rozumieniu przepisów o gospodarce nieruchomościami.
4. Do odszkodowania za ograniczenia własności wynikające z wykorzystania uprawnień określonych w ust. 2, oraz do okoliczności i trybu wywłaszczenia nieruchomości, stosuje się przepisy o gospodarce nieruchomościami.
5. Przepisy ust. 2-4 mają odpowiednie zastosowanie do lotniczych urządzeń naziemnych zakładanych przez organ, o którym mowa w art. 125, także na nieruchomościach, znajdujących się poza sąsiedztwem lotnisk.
6. Lotnicze urządzenie naziemne powinno być utrzymywane w pełnej sprawności technicznej i używane zgodnie z jego przeznaczeniem.

Art. 86.

1. Obiekty budowlane i obiekty naturalne w otoczeniu lotniska nie mogą stanowić zagrożenia dla startujących i lądujących statków powietrznych.
2. Obiekty budowlane i obiekty naturalne, zwane dalej „przeszkodami lotniczymi”, stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych, powinny być niezwłocznie zgłoszone Prezesowi Urzędu i oznakowane.
3. Obowiązek oznakowania i zgłoszenia przeszkód lotniczych obciąża posiadacza nieruchomości, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Jeżeli obiekt budowlany lub naturalny stał się przeszkodą lotniczą w wyniku budowy lub rozbudowy lotniska, oznakowanie wykonuje się na koszt zarządzającego lotniskiem.
5. Prezes Urzędu uzgadnia decyzje o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu dotyczące obiektów na lotniskach i w ich otoczeniu w rozumieniu przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym. Przepis ten dotyczy w szczególności ob-

szarów ograniczeń zabudowy, a także terenów przeznaczonych na budowę lotniska lub jego rozbudowę w miejscowych planach zagospodarowania terenu.

6. Zabrania się w promieniu 5 km od granicy lotniska:
 - 1) budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków,
 - 2) hodowania ptaków mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego.
7. Zabrania się upraw i sadzenia drzew zagrażających w rejonach podejść przekroczeniem dopuszczalnej przepisami wysokości płaszczyzn wolnych od przeszkód. Usuwanie przeszkód w tym obszarze odbywa się na koszt i staranie właściciela lub administratora terenu bez opłat wynikających z przepisów o ochronie środowiska.

Art. 87.

1. Prezes Urzędu prowadzi państwowy rejestr lotniczych urządzeń naziemnych używanych dla potrzeb lotnictwa cywilnego, zwany dalej „rejestrem urządzeń naziemnych”.
2. Rejestr urządzeń naziemnych jest jawny. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w rejestrze pozostają poufne.
3. Wpisowi do rejestru urządzeń naziemnych podlegają następujące lotnicze stałe urządzenia naziemne, jeżeli mają być używane dłużej niż 6 miesięcy:
 - 1) urządzenia radiokomunikacyjne,
 - 2) urządzenia radiolokacyjne,
 - 3) urządzenia radionawigacyjne,
 - 4) wzrokowe pomoce nawigacyjne.
4. Wpisanie urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych następuje na wniosek zakładającego urządzenie naziemne.
5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć w szczególności:
 - 1) informację o rodzaju urządzenia i celu, w jakim ma być stosowane,
 - 2) współrzędne geograficzne anteny promieniującej urządzenia,
 - 3) charakterystykę techniczną urządzenia,
 - 4) odpis zezwolenia właściwego organu administracji telekomunikacyjnej na zakładanie i używanie urządzenia radiokomunikacyjnego, jeżeli takie zezwolenie jest wymagane.
6. Na dowód wpisania lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru Prezes Urzędu wydaje zaświadczenie o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych.
7. Prezes odmawia wpisania urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych, jeżeli wnioskodawca nie spełnił wymagań, o których mowa w ust. 5, załączone do wniosku dokumenty są niezgodne ze stanem faktycznym lub prawnym albo urządzenie naziemne nie odpowiada warunkom technicznym określonym w tych dokumentach.

8. O wpisie, odmowie wpisania urządzenia naziemnego do rejestru urządzeń naziemnych oraz jego wykreśleniu rozstrzyga Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.
9. Lotnicze urządzenie naziemne może być używane dla potrzeb ruchu lotniczego, jeżeli wydano dla niego zaświadczenie o wpisie do rejestru urządzeń naziemnych.

Art. 88.

1. Minister Obrony Narodowej prowadzi rejestr wojskowych lotniczych urządzeń naziemnych.
2. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru wojskowych lotniczych urządzeń naziemnych, tryb wpisu tych urządzeń do rejestru oraz wzór rejestru.

Art. 89.

1. Zarządzający lotniczym urządzeniem naziemnym może dokonać zmian istotnych cech urządzenia naziemnego po uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu. Każda zmiana istotnych cech urządzenia naziemnego podlega wpisowi do rejestru.
2. Do zmian cech urządzenia naziemnego, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 60 ust. 2-3 oraz art. 61 stosuje się odpowiednio.

Art. 90.

Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej wykreślić urządzenie naziemne z rejestru urządzeń naziemnych:

- 1) na wniosek zarządzającego urządzeniem naziemnym,
- 2) jeżeli urządzenie nie spełnia wymagań technicznych lub eksploatacyjnych, określonych na podstawie art. 91 pkt 2,
- 3) jeżeli trwale zaprzestano jego eksploatacji.

Art. 91.

Minister właściwy do spraw transportu określi w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w drodze rozporządzeń, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

- 1) zasady klasyfikacji lotniczych urządzeń naziemnych,
- 2) warunki techniczne, jakie powinny spełniać lotnicze urządzenia naziemne oraz warunki ich eksploatacji,
- 3) szczegółowe zasady i tryb prowadzenia rejestru urządzeń naziemnych z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestracyjnej,
- 4) warunki, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych,
- 5) sposób zgłaszania oraz wykonywania oznakowania przeszkód lotniczych, o którym mowa w art. 86 ust. 2, uwzględniając:
 - a) układ współrzędnych Światowego Systemu Geograficznego (WGS 84),

- b) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych,
- c) jednoznaczność i czytelność oznakowania dla członków załóg statków powietrznych.

Rozdział 5

Lądowiska i inne miejsca startów i lądowań

Art. 92

1. Statki powietrzne mogą lądować i startować na lądowiskach i innych miejscach poza lotniskami w przypadkach:
 - 1) przymusowego lądowania,
 - 2) ratowania życia lub zdrowia ludzkiego albo udziału w zwalczaniu klęsk żywiołowych,
 - 3) uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu,
 - 4) uzasadnionych potrzebami usług lotniczych wykonywanych przy wykorzystaniu statków powietrznych, których charakterystyki techniczne umożliwiają wykonywanie startów i lądowań poza lotniskami,
 - 5) jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 32 ust. 2 pkt 1 i 3.
2. Uruchomienie lądowiska może nastąpić po jego zgłoszeniu przez użytkownika Prezesowi Urzędu oraz po wykazaniu przez użytkownika, i potwierdzeniu przez Prezesa Urzędu, że lądowisko odpowiada właściwym wymaganiom,
3. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) wymagania jakie powinny spełniać ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych lądowiska i inne miejsca poza lotniskami używane do startów i lądowań statków powietrznych,
 - 2) tryb zgłaszania, dopuszczania do użytkowania i ewidencjonowania lądowisk.

Dział V

Personel lotniczy

Rozdział 1

Kwalifikacje personelu

Art. 93.

1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego.

2. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada ważną licencję lub świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.
3. Licencja jest świadectwem stwierdzającym posiadanie wymaganych dla tej licencji kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych. Przepisy niniejszej ustawy w odniesieniu do licencji lotniczych stosuje się odpowiednio do świadectw kwalifikacji.
4. Licencje wydaje się odrębnie dla każdego rodzaju specjalności członków personelu lotniczego.
5. Licencją, o której mowa w ust. 2, jest licencja wydana przez Prezesa Urzędu lub licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa Urzędu.
6. Licencje są wymagane dla następujących specjalności personelu lotniczego:
 - 1) personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:
 - a) pilot samolotowy turystyczny,
 - b) pilot samolotowy zawodowy,
 - c) pilot samolotowy liniowy,
 - d) pilot śmigłowcowy turystyczny,
 - e) pilot śmigłowcowy zawodowy,
 - f) pilot śmigłowcowy liniowy,
 - g) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
 - h) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
 - i) pilot sterowcowy turystyczny,
 - j) pilot sterowcowy zawodowy,
 - k) pilot balonu wolnego,
 - l) pilot szybowcowy,
 - m) nawigator lotniczy,
 - n) mechanik pokładowy,
 - p) radiooperator pokładowy,
 - o) skoczek spadochronowy zawodowy,
 - 2) mechanik obsługi statku powietrznego,
 - 3) kontroler ruchu lotniczego,
 - 4) dyspozytor lotniczy,
 - 5) informator służby informacji powietrznej,
7. W licencji mogą być wpisane dodatkowe uprawnienia w zakresie wykonywanych czynności.
8. W odniesieniu do niewymienionych w ust. 6. specjalności personelu lotniczego wykonującego czynności w składzie załóg statków powietrznych lub inne czynności lotnicze minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia,

o którym mowa w art. 102, wprowadzić wymóg posiadania licencji lub świadectwa kwalifikacji z uwzględnieniem właściwych przepisów międzynarodowych, o ile jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa lotnictwa.

9. W odniesieniu do personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze, w związku z używaniem statków powietrznych objętych przepisami art. 32 ust 2 pkt 1) i 3), minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 102, wprowadzić zamiast wymogu licencji może być wprowadzony wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji.

Art. 94.

1. Nie można odmówić wydania licencji osobie, która:

- 1) jest obywatelem polskim,
- 2) korzysta w pełni z praw publicznych,
- 2) ma pełną zdolność do czynności prawnych,
- 3) nie była karana za przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu, bezpieczeństwu powszechnemu, bezpieczeństwu komunikacji, wiarygodności dokumentów,
- 4) spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia,
- 5) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, określonym na podstawie art. 102 ust. 2,
- 6) spełnia wymagania określone na podstawie art. 102 ust. 1 pkt 3 dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego i praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności, potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego.

2. Aby uzyskać licencje członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nią musi spełniać następujące wymagania dla poszczególnych specjalności w zakresie wieku i wykształcenia:

- 1) pilot szybowcowy - ukończenie 16 lat oraz co najmniej ukończenie gimnazjum albo posiadanie równorzędnego wykształcenia, a jeżeli z jego licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowego czynności pilota - ukończone 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
- 2) pilot turystyczny bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja - ukończenie 17 lat oraz co najmniej ukończenie gimnazjum albo posiadanie równorzędnego wykształcenia,
- 3) pilot zawodowy bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja - ukończenie 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
- 4) pilot liniowy bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja - ukończone 21 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
- 5) pilot balonu wolnego - ukończenie 17 lat oraz co najmniej ukończenie gimnazjum albo posiadanie równorzędnego wykształcenia a jeżeli z jego licencji wynika uprawnienie do wykonywania zawodowego czynności pilota - ukończenie 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie,
- 6) mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego - ukończenie 18 albo 21 lat, w zależności od dodatkowych uprawnień, o których mowa w art. 93 ust. 7, oraz co najmniej średnie wykształcenie,

- 7) pozostałe specjalności członków personelu lotniczego - ukończenie 18 lat oraz co najmniej średnie wykształcenie, za wyjątkiem osób, o których mowa w art. 93 ust. 9., dla których wymagania mogą być obniżone do ukończenia 16 lat i wykształcenia podstawowego.
3. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.
4. Prezes Urzędu może upoważnić pracowników urzędu lotnictwa cywilnego do wydawania w jego imieniu decyzji administracyjnych w sprawach, o których mowa w ust. 3.
5. Licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską:
 - 1) jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej,
 - 2) w innych przypadkach, jeżeli wymagania stawiane przy jej wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.
6. Zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień ma charakter okresowy.

Art. 95.

1. Zabrania się:
 - 1) wykonywania czynności lotniczych przez osobę nie mającą licencji lub świadectwa kwalifikacji,
 - 2) wykonywania przez członka personelu lotniczego:
 - a) czynności lotniczych nie objętych jego licencją lub świadectwem kwalifikacji,
 - b) czynności lotniczych niezgodnie z warunkami wpisanymi do licencji lub do równorzędnych świadectw kwalifikacji.
2. Zakazy określone w ust. 1 nie dotyczą szkolenia lotniczego prowadzonego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 102 ust. 1 pkt 4 lit. e).

Art. 96.

1. Licencję wydaje się po sprawdzeniu, czy kandydat spełnia określone prawem wymagania.
2. Ważność licencji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności fizycznej i psychicznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich oraz wykazanej praktyki i utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych, niż wymagane do uzyskania licencji i dodatkowych uprawnień.

Art. 97.

1. Warunkiem uzyskania licencji jest pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej i praktycznej, złożonego przed komisją egzaminacyjną.
2. Prezes Urzędu powołuje członków komisji egzaminacyjnej spośród osób wyróżniających się odpowiednimi kwalifikacjami, wiedzą i doświadczeniem w zakresie lotnictwa.
3. Członkowie komisji są powoływani na okres 3 lat.
4. Prezes Urzędu może odwołać członka komisji, o której mowa w ust. 2, przed upływem 3 lat w przypadku:
 - 1) utraty wymaganych kwalifikacji,
 - 2) rażącego naruszenia obowiązków.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:
 1. szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia członków komisji egzaminacyjnej,
 2. tryb i sposób przeprowadzania egzaminów.

Art. 98.

1. Licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia można cofnąć albo zawiesić w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:
 - 1) przestał spełniać warunki określone w art. 94 ust. 1 i 2,
 - 2) utracił kwalifikacje do wykonywania danych czynności lotniczych,
 - 3) wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego.
2. W przypadku badania prowadzonego przez Główną Komisję Badania Wypadków Lotniczych lub uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia czy zaistniały przyczyny określone w ust. 1 pkt 1-3, na czas prowadzenia dochodzenia Prezes Urzędu może licencję zawiesić oraz zatrzymać.

Art. 99.

Posiadacz licencji nie może wykonywać czynności pilota w lotach handlowych lub związanych z wykonywaniem innych usług lotniczych, ani czynności kontrolera ruchu lotniczego, po ukończeniu 60 lat.

Art. 100.

Prezes Urzędu prowadzi państwowy rejestr personelu lotniczego.

Art. 101.

1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie przekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W stosunku do członków załóg statków powietrznych mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę. W tych rozkładach czas pracy nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie przekraczającym 3 miesięcy.
3. Praca w granicach przedłużonego dobowego wymiaru czasu pracy i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw pracy określi w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki rozliczania czasu pracy personelu lotniczego, o którym mowa w ust 1 i 2, uwzględniając przerwy w pracy i wypoczynek tego personelu oraz warunki wykonywania przez niego czynności.

Art. 102.

1. Z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa lotów, minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzeń:
 - 1) licencje właściwe dla specjalności lotniczych i ich wzory,
 - 2) uprawnienia przyznawane w ramach poszczególnych rodzajów licencji,
 - 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki,
 - 4) szczegółowe zasady:
 - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji personelu lotniczego wydanej przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia państwowego rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego,
 - 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji.
 - 6) specjalności, dla których wymagane są świadectwa kwalifikacji.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie sprawności psychofizycznej osób ubiegających się o licencje albo posiadających licencje personelu lotniczego dla poszczególnych rodzajów licencji personelu lotniczego, mając

na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i specyfiki uprawnień związanych z daną licencją.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, na jakich cudzoziemcy mogą być dopuszczani do szkolenia lotniczego i uzyskiwać licencje w Rzeczypospolitej Polskiej, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym oraz zgodność z przepisami międzynarodowymi.

Rozdział 2

Badania lotniczo-lekarskie

Art. 103.

1. Sprawność fizyczną i psychiczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.
2. Członek personelu lotniczego nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności fizycznej lub psychicznej.
3. Członek personelu lotniczego, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej wymaganej do wykonywania swojej funkcji zobowiązany jest do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.

Art. 104.

1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego:
 - 1) centra medycyny lotniczej, których wykaz znajduje się w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 110 ust. 1 pkt 7,
 - 2) lekarze orzecznicy.
2. W imieniu centrum medycyny lotniczej badania lotniczo-lekarskie przeprowadza i wydaje orzeczenie komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny transportu lub medycyny lotniczej.
3. Od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od otrzymania orzeczenia.
4. W przypadkach szczególnych prawo złożenia odwołania od orzeczenia, o którym mowa ust. 3, przysługuje także Prezesowi Urzędu.
5. Naczelny Lekarz, w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, powołuje komisję, w skład której wchodzi specjaliści z zakresu medycyny lotniczej. Komisja ta z dokonanych ustaleń składa Naczelnemu Lekarzowi sprawozdanie; Naczelny Lekarz nie jest związany opinią komisji.

Art. 105.

1. Do zadań Naczelnego Lekarza należy:
 - 1) pełnienie funkcji odwoławczych od orzeczeń wydawanych przez centra medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników,
 - 2) sprawowanie nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej oraz lekarzy orzeczników,
 - 3) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wpisanie zakładów opieki zdrowotnej spełniających wymagania, o których mowa w art. 107 ust. 1, na listę centrów medycyny lotniczej i skreślenie z niej,
 - 4) wnioskowanie do Prezesa Urzędu o wpisanie lekarzy spełniających wymagania, o których mowa w art. 106 ust. 1, na listę lekarzy orzeczników albo skreślenie z niej,
 - 5) dokonywanie corocznej oceny działalności podmiotów, o których mowa w art. 104 ust. 1 pkt 2 i 3,
 - 6) zatwierdzanie i wdrażanie programu szkolenia dla kandydatów na lekarzy orzeczników zakończonego egzaminem.
2. Naczelny Lekarz ma prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego wyłącznie dla potrzeb wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.
3. Regulamin działania Naczelnego Lekarza ustala Prezes Urzędu.

Art. 106.

1. Lekarzem orzecznikiem może zostać lekarz, który spełnia następujące wymagania:
 - 1) posiada prawo wykonywania zawodu lekarza,
 - 2) jest specjalistą z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu,
 - 3) złożył egzamin, o którym mowa w art. 105 ust. 1 pkt 6,
 - 4) złożył wniosek do Naczelnego Lekarza o wpisanie go na listę lekarzy orzeczników.
2. Wpis na listę lekarzy orzeczników dokonywany jest na okres 3 lat.
3. Do obowiązków lekarza orzecznika należy:
 - 1) przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i orzekanie o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego,
 - 2) udostępnianie wyników badań uprawnionym organom oraz zainteresowanemu na każde żądanie,
 - 3) udostępnianie dokumentacji medycznej na każde żądanie Naczelnego Lekarza.
4. Lekarze orzecznicy mają prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego wyłącznie dla potrzeb wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.

5. Wpisanie lub skreślenie lekarza z listy lekarzy orzeczników następuje na podstawie decyzji Prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego lekarza, o której zainteresowany lekarz zostaje poinformowany w drodze pisemnego powiadomienia.
6. Naczelny Lekarz wnioskuję o skreślenie lekarza z listy lekarzy orzeczników w razie:
 - 1) ujemnej corocznej oceny działalności, o której mowa w art. 105 ust. 1 pkt 5, potwierdzonej ponowną ujemną oceną, która nie może być dokonana wcześniej, niż po upływie sześciu miesięcy,
 - 2) utraty bądź zawieszenia prawa wykonywania zawodu lekarza,
 - 3) ograniczenia go w wykonywaniu czynności medycznych, związanego z orzekaniem,
 - 4) upływu terminu na jaki został dokonany wpis na listę,
 - 5) ukończenia 65 roku życia.
7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi w drodze rozporządzenia tryb wpisywania lekarzy na listę lekarzy orzeczników oraz skreślenia z niej, z uwzględnieniem wzoru listy lekarzy orzeczników.

Art. 107.

1. Na listę centrów medycyny lotniczej może zostać wpisany podmiot (zakład opieki zdrowotnej), który spełnia następujące wymagania:
 - 1) jest wpisany do właściwego rejestru zakładów opieki zdrowotnej,
 - 2) zatrudnia lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu,
 - 3) zajmuje się problemami klinicznej medycyny lotniczej i dziedzinami pokrewnymi.
2. Wpis na listę dokonywany jest na wniosek zainteresowanego podmiotu na okres 3 lat.
3. Do obowiązków centrum medycyny lotniczej należy:
 - 1) przeprowadzanie badań lotniczo-lekarskich i orzekanie o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego,
 - 2) udostępnianie wyników badań uprawnionym organom oraz zainteresowanemu na każde żądanie,
 - 3) udostępnianie dokumentacji medycznej na każde żądanie Naczelnego Lekarza.
4. Centra medycyny lotniczej mają prawo przetwarzać dane medyczne kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego wyłącznie dla potrzeb wykonywanych badań oraz prowadzonych postępowań.
5. Wpisanie lub skreślenie centrum medycyny lotniczej następuje na podstawie decyzji prezesa Urzędu wydanej na wniosek Naczelnego Lekarza lub zainteresowanego podmiotu.
6. Naczelny Lekarz wnioskuję o skreślenie centrum medycyny lotniczej z listy w razie:

- 1) ujemnej corocznej oceny działalności potwierdzonej ponowną ujemną oceną, która nie może być dokonana wcześniej, niż po upływie sześciu miesięcy od ostatniej oceny,
 - 2) nie spełnia wymogów o których mowa w ust. 1,
 - 3) upływu terminu na jaki został dokonany wpis na listę,
 - 4) wniosku złożonego przez zainteresowany podmiot.
7. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi w drodze rozporządzenia tryb wpisywania centrów medycyny lotniczej na listę oraz skreślenia z niej, z uwzględnieniem potrzeb lotnictwa cywilnego w tym zakresie.

Art. 108.

Posiadanie orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego jest jednym z niezbędnych warunków wydania decyzji o wydaniu lub przedłużeniu ważności licencji członka personelu lotniczego.

Art. 109.

Naczelnny Lekarz, poprzez Prezesa Urzędu, przedstawia corocznie sprawozdanie ze swej działalności ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw zdrowia oraz Prezesowi Urzędu.

Art. 110.

1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowe zasady, warunki i tryb przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego,
 - 2) warunki i tryb:
 - a) wydawania i przechowywania orzeczeń lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego,
 - b) kontroli przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich i orzekania,
 - c) kontroli dokumentowania badań lotniczo-lekarskich,
 - 3) częstotliwość badań lotniczo-lekarskich,
 - 4) dodatkowe wymagania kwalifikacyjne lekarzy orzeczników,
 - 5) sposób postępowania z dokumentacją medyczną badań lotniczo-lekarskich oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - 6) maksymalne stawki opłat za badania lotniczo-lekarskie, biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przeprowadzanych badań oraz rodzaj licencji,

- 7) wykaz centrów medycyny lotniczej uprawnionych, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, do wykonywania badań lotniczo-lekarskich.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia w szczególności konieczność zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lotniczo-lekarskich, przy udziale specjalistów z dziedziny medycyny lotniczej oraz medycyny transportu, a także konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania obowiązków zawodowych.

Rozdział 3

Dowódca i załoga statku powietrznego

Art. 111.

1. Załogę statku powietrznego stanowią osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu.
2. Na statku powietrznym wykonującym lot z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego, zwany dalej „dowódcą”.
3. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy.

Art. 112.

1. Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.
2. Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca jest zobowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi.
3. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca wykonuje w imieniu właściciela i użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.

Art. 113.

1. Dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do:
 - 1) zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków,
 - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.
2. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego są obowiązane wypełniać polecenia dowódcy.
3. Dowódca ma prawo decydować o:

- 1) zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego,
 - 2) zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.
4. Członkowie załogi statku powietrznego mogą stosować wyłącznie środki przymusu odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i niezbędne do osiągnięcia podporządkowania wymaganiom bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku oraz poleceniom i decyzjom dowódcy.
5. Organy Policji i Straży Granicznej obowiązane są do przejścia osoby, o której mowa w ust. 3 pkt 2.

Art. 114.

1. Zabrania się członkom załogi oraz innym osobom wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej, oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1 ma zastosowanie także do środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.
3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do uprawnień funkcjonariuszy Urzędu Ochrony Państwa, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych, zgodnie z odrębnymi przepisami.

Art. 115.

1. 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 powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.
2. Obowiązek pomocy ustaje, gdy dowódca wie, że kto inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby jej udzielić.

Art. 116.

Jeżeli dla odwrócenia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego, osobom lub mieniu znajdującym się na tym statku, członek załogi statku powietrznego podjął czynności naruszające przepisy lotnicze, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym zdarzeniu właściwy organ państwa, którego przepisy uległy naruszeniu. Jeżeli przepisy danego państwa tego wymagają, dowódca statku powietrznego powinien również niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 10

dni od wylądowania statku powietrznego, złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie, sprawozdanie o zdarzeniu.

Dział VI

Żegluga powietrzna

Rozdział 1

Zasady korzystania z przestrzeni powietrznej i organizacji ruchu lotniczego

Art. 117.

1. Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach wszystkim jej użytkownikom, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia prawa lotniczego, przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.
2. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na:
 - 1) ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) względy obronności i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 3) ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 4) zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z umów międzynarodowych, w tym zwłaszcza z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych.
3. Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na obronność państwa, bezpieczeństwo publiczne, ochronę przyrody oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego, zgodnie z ust. 4.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska w drodze rozporządzenia, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych:
 - 1) wprowadza zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące,
 - 2) określi zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące oraz sposób publikacji tych ograniczeń.

Art. 118.

1. Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzieli się na:
 - 1) przestrzeń kontrolowaną, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej,
 - 2) przestrzeń niekontrolowaną, w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej.

2. W polskiej przestrzeni powietrznej działa państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego.
3. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym tworzy cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.
4. Zarządzający lotniskami tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni niekontrolowanej przydzielanej danym lotniskom w trybie art. 119 ust. 3 pkt 1.
5. Minister Obrony Narodowej tworzy wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku w trybie art. 119 ust. 3 pkt 1.
6. Minister Obrony Narodowej określi w drodze zarządzenia organizację i szczególne zasady funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.

Art. 119.

1. Zarządzanie ruchem lotniczym jest realizowane przez:
 - 1) zapewnianie odpowiednio do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego następujących służb ruchu lotniczego:
 - a) alarmowej - ustanowionej w celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami,
 - b) kontroli ruchu lotniczego - ustanowionej w celu zapobiegania zderzeniom się statków powietrznych podczas lotu, zderzeniom się statków powietrznych ze sobą lub z przeszkodami w ruchu naziemnym oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego,
 - c) informacji powietrznej - ustanowionej w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów,
 - 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną, polegające na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom,
 - 3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, polegające na optymalizacji natężenia tego ruchu.
2. Statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się ponadto następujące służby:
 - 1) informacji lotniczej - ustanowioną w celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej,
 - 2) meteorologiczną - ustanowioną w celu zapewniania załogom statków powietrznych, organom służb ruchu lotniczego, organom systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych,

- 3) poszukiwania i ratownictwa - ustanowioną w celu zapewniania pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie oraz osobom - uczestnikom wypadku lotniczego.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając zasady określone w ust. 1 oraz art. 117 i 118 ustali, w drodze rozporządzenia:
 - 1) część polskiej przestrzeni powietrznej dostępną dla żeglugi powietrznej jako:
 - a) przestrzeń kontrolowana,
 - b) przestrzeń niekontrolowana,
 - 2) szczegółowe zasady korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników,
 - 3) sposoby współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych powoła, w drodze rozporządzenia, wspólny, cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników i ustali jego zakres działania z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.
5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustali, w drodze rozporządzeń:
 - 1) szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego,
 - 2) zasady działania służb ruchu lotniczego, z uwzględnieniem postanowień ust. 1-4 oraz art. 117 i 118 oraz przepisów międzynarodowych.
6. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania organów zarządzania ruchem lotniczym z organami Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, z uwzględnieniem sposobu postępowania tych wojsk w stosunku do cywilnych i wojskowych statków powietrznych w tym statków bezzałogowych przekraczających granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub nie podporządkowujących się poleceniom organów zarządzania ruchem lotniczym.

Art. 120.

1. Użytkownik przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego oraz poleceń przekazanych mu, zgodnie z odrębnymi przepisami, przez wojskowe statki powietrzne.
2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego mogą w szczególności wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń tego organu, jeżeli:
 - 1) statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia,

- 2) statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom, o których mowa w art. 117 ust. 2,
 - 3) istnieją uzasadnione obawy aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.
3. Wykonywanie przepisów ust. 1 i 2 nie może naruszać bezpieczeństwa osób będących na pokładzie statku powietrznego.

Art. 121.

1. Zabrania się wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi w drodze rozporządzenia wyjątki od tego zakazu, z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów oraz osób zamieszkałych lub przebywających w tych osiedlach i skupiskach.
2. Zabrania się dokonywania w czasie lotu zrzutów ze statku powietrznego. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, uwzględniając bezpieczeństwo osób i mienia, wyjątki od tego zakazu obejmujące w szczególności zrzuty dla potrzeb:
 - 1) ochrony ludności,
 - 2) ochrony przeciwpożarowej,
 - 3) służby zdrowia,
 - 4) poszukiwania i ratownictwa,
 - 5) sportowych i obsługi imprez masowych,
 - 6) reklamowych,
 - 7) gospodarki rolnej i leśnej,
 - 8) doświadczalnych i szkoleniowych.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności określi w drodze rozporządzenia warunki korzystania na pokładzie statku powietrznego, w czasie lotu, z urządzeń łączności, dla celów nie związanych z tym lotem, z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa lotu statków powietrznych.

Art. 122.

1. Zabrania się wykonywania lotów cywilnymi statkami powietrznymi nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym w trybie art. 120.
2. Zakazów, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się do lotów patrolowych i interwencyjnych, wykonywanych na zlecenie zarządzających parkami narodowymi i rezerwatami przyrody, administracji morskiej oraz związanych z ochroną bezpieczeństwa publicznego, ochroną granicy państwowej, a także poszukiwaniem i ratownictwem.

Art. 123.

1. Zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów nie związanych z tym ruchem, jak również używania ich w sposób mogący wprowadzić w błąd państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych.
2. Zabrania się używania urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów prawa telekomunikacyjnego dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej przez osoby nieuprawnione.

Art. 124.

Zabrania się wykonywania przez jakikolwiek statek powietrzny lotów bezzałogowych w kontrolowanej polskiej przestrzeni powietrznej bez uprzedniego zezwolenia Prezesa Urzędu.

Rozdział 2

Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym i służby współpracujące

Art. 125.

Zadania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym ustalone zgodnie z umowami i przepisami międzynarodowymi wykonuje jednostka organizacyjna wyznaczona zgodnie z odrębnymi przepisami.

Art. 126.

1. Do zadań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym należy zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu lotniczego, a w szczególności:
 - 1) zarządzanie ruchem lotniczym,
 - 2) nadzór nad działalnością cywilnych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego,
 - 3) dostarczanie załogom statków powietrznych informacji i danych meteorologicznych,
 - 4) zapewnienie służby informacji lotniczej oraz publikacja zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych,
 - 5) budowa obiektów oraz zakup, instalacja i utrzymanie urządzeń oraz systemów niezbędnych do zarządzania ruchem lotniczym,
 - 6) zakup, instalacja i utrzymanie lotniczych urządzeń radionawigacyjnych wraz z terenami przeznaczonych do użytku w przestrzeni kontrolowanej.
2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może ponadto wykonywać inne zadania związane z zarządzaniem ruchem lotniczym zlecone jej przez Prezesa Urzędu.

3. Jeżeli w trakcie dokonywanej kontroli Prezes Urzędu stwierdzi fakt naruszenia przepisów, może on wówczas polecić państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym lub cywilnemu lotniskowemu organowi służb ruchu lotniczego wykonanie, w ramach ich zadań określonych czynności w celu usunięcia tego naruszenia. Czynności te państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub cywilny lotniskowy organ służby ruchu lotniczego są obowiązane wykonać niezwłocznie i bez pobierania dodatkowych opłat z tego tytułu.
4. W przypadkach szczególnych Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek Prezesa Urzędu, powierzyć wykonywanie określonych zadań lub czynności związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym innej jednostce organizacyjnej, niż państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

Art. 127.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na wniosek Prezesa Urzędu, określa w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady wykonywania zadań przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

Art. 128.

Osoba kierująca państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym jest powoływana i odwoływana przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek Prezesa Urzędu.

Art. 129.

1. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym działa zgodnie z planem finansowym obejmującym rok obrachunkowy pokrywający się z rokiem kalendarzowym.
2. W planie finansowym, o którym mowa w ust. 1, określa się corocznie następujące koszty i wydatki:
 - 1) koszty realizacji zadań określonych zgodnie z ustawą,
 - 2) wydatki na rozwój infrastruktury lotniczej, w tym również służącej zabezpieczeniu i usprawnieniu funkcjonowania lotnisk,
 - 3) wydatki na prace badawcze,
 - 4) wydatki na szkolenie,
 - 5) wpłaty na zasilenie środka specjalnego, o którym mowa w art. 25 ust. 1,
 - 6) inne zadania, o których mowa w art. 126 ust. 2.

Wpłaty na zasilenie środka specjalnego, o którym mowa w pkt 5, nie mogą przekroczyć 10% przychodów.

3. Plan finansowy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym Prezes Urzędu zatwierdza do 15 listopada każdego roku.
4. Osoba kierująca państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia sprawozdanie finansowe wraz z opinią niezależnego rewidenta i rocznym sprawozdaniem z działalności państwowego organu

zarządzania ruchem lotniczym nie później niż do końca I kwartału roku następnego.

Art. 130.

1. Usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są świadczone odpłatnie.
2. Opłaty pobierane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ustala się z uwzględnieniem kosztów, o których mowa w art. 129 ust. 2. w tym związanych ze świadczeniem usług cywilnych lotniskowych organów ruchu lotniczego, jak również służb informacji lotniczej i meteorologicznej oraz służb współdziałających, o ile nie są pobierane przez te służby.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób określania wysokości opłat, a także tryb ich pobierania, z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 4.
4. Warunki korzystania z usług państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym i służb współdziałających oraz opłaty za te usługi mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakterystyki świadczonych usług.
5. Do ściągnięcia należności z tytułu opłat za usługi stosuje się przepisy, o których mowa w art. 24 ust. 4.
6. Nie pobiera się opłat za usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym związane z obsługą:
 - 1) ruchu lotniczego polskich wojskowych statków powietrznych oraz na zasadzie wzajemności statków wojskowych państw obcych, chyba że statki te wykonują loty związane z działalnością gospodarczą lub odpłatnie,
 - 2) lotów, których mowa w art. 75 ust. 2

Art. 131.

1. Źródłami przychodów państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są:
 - 1) wpływy z opłat za usługi, o których mowa w art. 130,
 - 2) dobrowolne wpłaty i zapisy,
 - 3) inne wpływy.
2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może uzyskiwać dotacje celowe ze środków publicznych, ustalane corocznie w ustawie budżetowej na dofinansowanie wykonywania zadań określonych w art. 129 ust. 1 pkt 1-4.
3. Środki finansowe nie wykorzystane w danym roku mogą być przeznaczone na cele, o których mowa w art. 129 ust. 1 pkt 1-4 w następnym roku budżetowym.

Art. 132.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

- 1) sposób i warunki zapewniania służby informacji lotniczej,
- 2) wymagania, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa tej służby,
- 3) sposób i warunki udostępniania przez organy służby informacji lotniczej wydawnictw, o których mowa w pkt 2, oraz rozpowszechniania przez nią innych informacji,
- 4) zasady współdziałania służby informacji lotniczej z zarządzającymi lotniskami,
- 5) szczegółowe zasady działania telekomunikacji lotniczej.

Art. 133.

Ministrowie właściwi do spraw transportu, środowiska, spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej określają, w drodze rozporządzenia, szczególne zasady działania i organizacji lotniczej i lotniskowej służby meteorologicznej oraz ich współdziałania z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego, zarządzającymi lotnisk i załogami statków powietrznych, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego i z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Art. 134.

Organizację, funkcjonowanie oraz finansowanie systemu ratownictwa lotniczego określają odrębne przepisy.

Rozdział 3

Badanie wypadków i incydentów lotniczych

Art. 135.

1. Komisja, o której mowa w art. 17, prowadzi badania wypadków i incydentów lotniczych, w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz wydaje zalecenia i wnioski dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości.
2. Przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakakolwiek osoba doznała co najmniej poważnych uszkodzeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały odwołane lub statek powietrzny znajduje się miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy.
3. Wypadkiem lotniczym nie jest:
 - 1) zdarzenie, podczas którego uszkodzenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, wywołanych przez poszkodowanego lub inne osoby,
 - 2) zdarzenie, podczas którego osoby doznały uszkodzeń ciała, jeżeli uszkodzeń tych doznali pasażerowie przebywający na pokładzie bez ważnego biletu ukry-

wający się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi lub przebywający w miejscach nie przeznaczonych dla pasażerów oraz członków załogi,

- 3) zdarzenie, podczas którego nastąpiła przerwa w pracy lub uszkodzenie silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki lub gdy pokrycie statku powietrznego posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia oraz inne uszkodzenie statku powietrznego, niestwarzające zagrożenia dla zdrowia lub życia.
4. Incydem lotniczym jest związane z eksploatacją statku powietrznego zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, które ma lub mogło by mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji. Poważnym incydem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.

Art. 136.

1. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze, o ile Komisja nie zdecydowała o podjęciu ich badania, podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem Komisji.
2. Komisja bada wypadki:
 - 1) cywilnych polskich i obcych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 2) cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo nie podjął sam badania wypadku.
3. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.
4. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz przygotowywanych na jej zlecenie przez niezależnych ekspertów.
5. Do badania incydentów lotniczych stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące badania wypadków lotniczych.
6. Incydent lotniczy, od którego badania Komisja odstąpiła, podlega badaniu przez użytkownika statku powietrznego. Po zakończeniu badań użytkownik przesyła Komisji raport określający w szczególności przyczyny i okoliczności incydentu lotniczego oraz działania podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości.

7. Użytkownicy statków powietrznych, organy służb ruchu lotniczego i zarządzający lotniskami, są zobowiązani powiadamiać Komisję o wypadkach i incydentach lotniczych, niezależnie od ich badania we własnym zakresie.

Art. 137.

1. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:
 - 1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, szczątków i jego zawartości,
 - 2) badania miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości,
 - 3) sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania,
 - 4) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów,
 - 5) zapoznania się z wynikami badań, przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne,
 - 6) uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku powietrznego, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych uczestniczących w nadzorowaniu lotnictwa lub uczestniczących w działalności lotniczej,
 - 7) przesłuchiwania świadków,
 - 8) udziału w przesłuchiwaniu świadków.
2. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska.
3. Osoby działające z upoważnienia Komisji korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2.

Art. 138.

1. Organy administracji publicznej i inne państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorcy są obowiązani do współdziałania z komisją i udzielania jej niezbędnej pomocy.
2. Każdy dysponent środków łączności powinien udostępnić je niezwłocznie dla przekazania wiadomości dotyczącej wypadku.
3. Każdy dysponent środków rejestracji obrazu, który znalazł się w pobliżu wypadku powinien udostępnić je niezwłocznie, jeśli zachodzi taka potrzeba, dla rejestracji statku powietrznego i miejsca wypadku. Dotyczy to również wykonywanych nagrań związanych z wypadkiem.
4. 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 Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.
5. Komisja współpracuje z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i organami państw obcych, w szczególności:

- 1) państwa, w którym miał miejsce wypadek statku powietrznego polskiego lub eksploatowanego przez polskiego użytkownika albo w którym wyprodukowano taki statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie,
 - 2) państwa przynależności statku powietrznego lub jego użytkownika, jeżeli wypadek miał miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo jeżeli statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie zostały wyprodukowane w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 3) innych państwach członkowskich ICAO oraz odpowiednimi komisjami lub grupami eksperckimi ICAO i ECAC.
6. Współpraca, o której mowa w ust. 2, obejmuje w szczególności wzajemne przekazywanie zawiadomień o wypadkach i związanych z nimi informacji, zabezpieczanie dowodów i mienia, udział obserwatorów w badaniu wypadków, ekspertyzy i inną pomoc techniczną oraz przekazywanie sprawozdań z badania wypadków.

Art. 139.

1. Komisja przedstawia sprawozdania z wynikami badań wraz z zaleceniami ministrowi właściwemu do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje sprawozdania Komisji, o których mowa w ust. 1, Prezesowi Urzędu.
3. Sprawozdania i zalecenia, o których mowa w ust. 1, stanowią podstawę do podjęcia przez Prezesa Urzędu działań, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 19.

Art. 140.

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

- 1) szczegółowe zasady postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych,
- 2) szczegółowe zasady udostępniania sprawozdań i zaleceń Komisji,
- 3) zasady przekazywania i udostępniania sprawozdań przejściowych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych właściwym organizacjom, organom i zainteresowanym osobom.

Art. 141.

1. Badanie wypadków i incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym prowadzi Wojskowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych powoływana przez Ministra Obrony Narodowej
2. W zakresie uprawnień Wojskowej Komisji Badania Wypadków oraz jej członków stosuje się odpowiednio przepisy art. 137 oraz art. 138 ust. 1.
3. Minister Obrony Narodowej zapewnia w ramach budżetu ministerstwa środki na prowadzenie działalności Wojskowej Komisji Badania Wypadków, a w szczególności jej wyposażenie techniczne i obsługę administracyjną oraz koszty ekspertyz.

4. Minister Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia organizację oraz szczegółowe zasady funkcjonowania Wojskowej Komisji Badania Wypadków, liczbę jej członków, ich kwalifikacje oraz tryb powoływania i odwoływania, a także szczegółowe zasady wynagradzania ekspertów, biorąc pod uwagę specyfikę i uciążliwość ich pracy.
5. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji dokonuje zwrotu kosztów ponoszonych przez Ministerstwo Obrony Narodowej na działalność Wojskowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w tym na przeprowadzane ekspertyzy związane z badaniem wypadków i incydentów lotniczych zaistniałych w jednostkach organizacyjnych Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Granicznej i służby celnej. Szczegółowe zasady postępowania w tym zakresie określają Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji w drodze rozporządzenia.
6. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw transportu określają w drodze rozporządzenia zasady współpracy Wojskowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z Główną Komisją Badania Wypadków Lotniczych.

Rozdział 4

Loty międzynarodowe

Art. 142.

Do lotów międzynarodowych stosuje się przepisy rozdziałów 1, 2 i 3 niniejszego działu ze zmianami wynikającymi z przepisów rozdziału niniejszego, z zachowaniem umów międzynarodowych.

Art. 143.

Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych obowiązuje stosowanie się statku powietrznego do:

- 1) przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa,
- 2) zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia,
- 3) zakazu używania statków powietrznych do działań bezprawnych,
- 4) poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi.

Art. 144.

Międzynarodowe loty handlowe mogą być wykonywane przez polskich przewoźników lotniczych przy użyciu polskich statków powietrznych lub eksploatowanych na podstawie umowy obcych statków powietrznych, zgodnie z przepisami Działu X.

Art. 145.

Międzynarodowe loty handlowe obcych przewoźników lotniczych z lądowaniem handlowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wymagają uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 193, z zastrzeżeniem art. 146 ust. 1 pkt 4.

Art. 146.

1. Nie wymagają uzyskania zezwolenia:

- 1) międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych,
- 2) międzynarodowe nieregularne loty niehandlowe statków powietrznych państw stron Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2,
- 3) międzynarodowe regularne loty tranzytowe obcych statków powietrznych przewoźników lotniczych państw stron Układu o tranzyście międzynarodowych służb powietrznych sporządzonego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 213 i 215),
- 4) międzynarodowe loty obcych statków powietrznych niewymienione w pkt 2 i 3, jeżeli zwolnienie z obowiązku uzyskania zezwolenia jest przewidziane wyraźnym postanowieniem umowy międzynarodowej.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się:

- 1) z zachowaniem przepisów określających zasady korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej, a w przypadku konieczności lądowania statku powietrznego - korzystania wyłącznie z polskich lotnisk dopuszczonych do lotów międzynarodowych,
- 2) z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w umowach międzynarodowych.

Art. 147.

1. W przypadkach nie objętych przepisami art. 146 międzynarodowe loty niehandlowe obcych cywilnych statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej wymagają uzyskania zezwolenia, udzielonego przez Prezesa Urzędu po uzgodnieniu warunków ich wykonania z właściwymi organami.
2. Wniosek o zezwolenie powinien być złożony w terminie nie krótszym niż 48 godzin przed przekroczeniem granicy polskiej przestrzeni powietrznej.
3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, jest decyzją administracyjną doręczaną przy wykorzystaniu teleksowej lub elektronicznej łączności lotniczej.

Art. 148.

Prezes Urzędu może odstąpić w niezbędnym zakresie od wymagań prawa lotniczego dotyczących zezwalania na loty, a organ ruchu lotniczego w niezbędnym zakresie od wymagań dotyczących planowania lotów cywilnych statków powietrznych, jeżeli lot jest związany z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej, ratownictwa medycznego, pomocy w razie klęsk żywiołowych lub katastrof przemysłowych i komunikacyjnych

albo jeżeli statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub też takie odstępianie jest konieczne dla uniknięcia niebezpieczeństwa.

Art. 149.

1. W przypadkach lotów międzynarodowych o znaczeniu państwowym lub innych uzgadnianych drogą dyplomatyczną właściwy organ państwa obcego zgłasza zamiar wykonania lotu cywilnego statku powietrznego ministrowi właściwemu do spraw zagranicznych, nie później niż na 10 dni przed planowanym rozpoczęciem lotu, podając cel lotu oraz informacje wymagane przy zgłaszaniu planów lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.
2. Minister właściwy do spraw zagranicznych przekazuje Prezesowi Urzędu zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1. O udzieleniu zezwolenia Prezes Urzędu zawiadamia niezwłocznie właściwy organ państwa obcego za pośrednictwem ministra właściwego do spraw zagranicznych.

Art. 150.

Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne bezzałogowe wymaga zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu w porozumieniu z właściwymi organami wojskowymi.

Art. 151.

1. Międzynarodowe loty wojskowych statków powietrznych są wykonywane na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 5.
2. Do międzynarodowych lotów statków państwowych innych, niż określone w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące lotów międzynarodowych cywilnych statków powietrznych.

Art. 152.

1. Stały pobyt i eksploatację polskiego statku powietrznego za granicą lub stały pobyt i eksploatację obcego statku powietrznego w Rzeczypospolitej Polskiej należy zgłosić Prezesowi Urzędu, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Zgłoszenie nie jest wymagane, o ile pobyt i eksploatacja polskiego, cywilnego statku powietrznego za granicą lub obcego, cywilnego statku powietrznego w Rzeczypospolitej Polskiej wiąże się z wykonywaniem międzynarodowych lotów handlowych lub okres pobytu i eksploatacji statku powietrznego ma być nie dłuższy niż jeden rok.

Art. 153.

W razie zaginięcia lub wypadku obcego cywilnego statku powietrznego upoważnione organy państwa przynależności statku oraz właściciel lub użytkownik tego statku mogą na terytorium polskim brać udział, za zgodą Prezesa Urzędu, w działaniach mających na celu odnalezienie statku lub udzielenie mu pomocy.

Art. 154.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, szczegółowe warunki dotyczące:

- 1) wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne, w tym również formy i trybu składania oraz rozpatrywania wniosków o uzyskanie wymaganego zezwolenia w zależności od rodzaju tych lotów,
- 2) stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 155.

1. W razie wypadku lub lądowania statku powietrznego wykonującego lot międzynarodowy na terytorium polskim w miejscu, w którym brak organów celnych i Straży Granicznej, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższą jednostkę policji lub inną jednostkę administracji publicznej.
2. Do czasu przybycia przedstawicieli organów celnych lub Straży Granicznej, jednostki o których mowa w ust. 1, a także dowódca statku powietrznego, obowiązani są zastosować niezbędne środki w celu zapewnienia dokonania wymaganych formalności.
3. Podjęcie dalszego lotu statku powietrznego bez zezwolenia właściwych organów celnych i organów ochrony granic jest zabronione.

Art. 156.

Obcy statek powietrzny oraz jego załoga przebywający na terytorium polskim mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez polskie organy administracji lotniczej.

Art. 157.

1. Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych 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 odpowiednich umów międzynarodowych.
3. Przepisy ust. 1 stosuje się również do polskich statków powietrznych, wykonujących regularne przewozy lotnicze.

Dział VII

Eksploatacja Statków powietrznych

Rozdział 1

Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych

Art. 158.

1. Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych obejmuje całość zagadnień związanych z bezpieczeństwem tej eksploatacji, w tym przestrzeganie przepisów dotyczących zasad eksploatacji i zdatności do lotów statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego, korzystania z lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, utrzymania kwalifikacji i uprawnień personelu lotniczego oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego.
2. Prezes Urzędu wykonuje nadzór, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z art. 26-29.
3. Nadzorujący ma również prawo wstępu do wszystkich części lotniska i pomieszczeń użytkownika.

Art. 159.

1. Użytkownik statku powietrznego jest obowiązany zapewnić bezpieczną eksploatację tego statku.
2. Użytkownik statku powietrznego, jeżeli prowadzi działalność podlegającą certyfikacji, obowiązany jest utworzyć i zapewnić funkcjonowanie wewnętrznego systemu bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.
3. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego użytkownik, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany w szczególności:
 - 1) zapewniać, aby członkowie załóg statków powietrznych oraz inne osoby działające na jego zlecenie w zakresie powierzonych im zadań znali przepisy dotyczące eksploatacji statków powietrznych,
 - 2) wprowadzić w przedsiębiorstwie instrukcje dotyczące w szczególności eksploatacji, wykonywania lotów i obsługi technicznej statków powietrznych oraz zapewnić odpowiednie szkolenie pracowników,
 - 3) prowadzić dokumentację eksploatacyjną,
 - 4) zorganizować w przedsiębiorstwie stałą wewnętrzną nadzór operacyjny i wyznaczyć osobę odpowiedzialną za jego wykonywanie,
4. Dowódca statku powietrznego ponosi odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów dotyczących eksploatacji statku, niezależnie od odpowiedzialności użytkownika.

Art. 160.

1. W celu wykonywania nadzoru, o którym mowa w art. 158 ust. 1, minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w dro-

dze rozporządzenia szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, szczegółowe zasady prowadzenia nadzoru, o którym mowa w art. 158 ust. 1.

Rozdział 2

Certyfikacja

Art. 161.

1. Podjęcie i wykonywanie działalności w lotnictwie cywilnym, w zakresie określonym w ust. 3, wymaga uzyskania certyfikatu.
2. Wydanie certyfikatu musi być poprzedzone procesem certyfikacji, który jest sprawdzianem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej.
3. Certyfikacji podlega:
 - 1) wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych,
 - 2) szkolenie personelu lotniczego dla uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej dodatkowych uprawnień,
 - 3) zarządzanie lotniskami, w rozumieniu działu IV niniejszej ustawy,
 - 4) obsługa naziemna statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu oraz zaopatrywanie statków powietrznych,
 - 5) spedycja rzeczy do przewozu lotniczego, a w szczególności spedycja materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą,
 - 6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego,
 - 7) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego odrębne przepisy albo umowy międzynarodowe.
4. Sprawdzenie, o którym mowa w ust. 2, obejmuje:
 - 1) organizację wykonywania określonej działalności, z uwzględnieniem bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego, metod wykonywania działalności, programów szkolenia personelu, instrukcji wykonawczych, środków technicznych oraz ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej,
 - 2) w odniesieniu do przewozu lotniczego - także zdolności finansowych,
 - 3) w odniesieniu do zarządzania lotniskami – zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania lotniska,
 - 4) zapewnienie innych warunków istotnych dla danego rodzaju działalności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotnictwa i osób trzecich oraz ochrony, o której mowa w Dziale IX, określonych we właściwych przepisach.

Art. 162.

1. Certyfikację przeprowadza Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu.
2. Pozytywny wynik sprawdzenia spełnienia wymagań Prezes Urzędu stwierdza wydaniem certyfikatu odpowiedniego dla danego rodzaju działalności, w którym określa nazwę podmiotu, zakres, warunki i ograniczenia oraz termin ważności certyfikatu.
3. W przypadku przewozów lotniczych certyfikat wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż 12 miesięcy, jeśli wydawany jest po raz pierwszy i nie dłuższy niż 36 miesięcy przy jego kolejnym przedłużeniu.
4. Prezes Urzędu odmawia wydania certyfikatu, jeżeli stwierdzi, że wnioskodawca nie spełnił wymagań ustanowionych dla wnioskowanej lotniczej działalności gospodarczej. Prezes Urzędu może cofnąć, zawiesić ważność lub ograniczyć uprawnienia wynikające z certyfikatu jeśli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania przewidziane przepisami prawa.

Art. 163.

1. Prezes Urzędu przeprowadza okresowe i - w razie potrzeby - doraźne kontrole w celu sprawdzenia, czy posiadacz certyfikatu nadal spełnia ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne dla wydania i utrzymania ważności certyfikatu.
2. W razie stwierdzenia uchybień Prezes Urzędu może wezwać zainteresowany podmiot do ich usunięcia w określonym terminie pod rygorem cofnięcia certyfikatu. Po bezskutecznym upływie tego terminu lub w razie stwierdzenia, że dany podmiot nie spełnia wymagań określonych w certyfikacie, Prezes Urzędu może cofnąć certyfikat.
3. Certyfikat lub równoznaczny dokument, wydany przez organ obcego państwa lub przez właściwą instytucję wyspecjalizowaną, może być przez Prezesa Urzędu uznany za ważny na równi z certyfikatem polskim:
 - 1) jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej i właściwych przepisów międzynarodowych,
 - 2) w innych przypadkach, jeżeli wymagania stawiane przy jego wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.
4. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, zawiesza ważność lub ogranicza uprawnienie wynikające z certyfikatu, cofa i uznaje certyfikat oraz odmawia jego uznania w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 164.

Minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem właściwych umów i przepisów międzynarodowych:

- 1) szczegółowe zasady, tryb dokonywania i zakres oraz kryteria oceny, czy dany przedmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji,
- 2) rodzaje i wzory certyfikatów dla poszczególnych rodzajów działalności, o której mowa w art. 161 ust. 3,

- 3) szczegółowe zasady i tryb uznawania certyfikatów i równoznacznych dokumentów wydanych przez organy obcego państwa lub inne wyspecjalizowane instytucje.

Dział VIII

Lotnicza działalność gospodarcza

Rozdział 1

Koncesje

Art. 165.

1. Podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego wymaga uzyskania koncesji. Koncesji udziela Prezes Urzędu.
2. Warunkiem udzielenia koncesji, rozpoczęcia działalności, o której mowa w ust. 1 i prowadzenia tej działalności jest uzyskanie przez podmiot certyfikatu, o którym mowa w art. 161.
3. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o masie startowej nieprzekraczającej 495 kg.
4. Obowiązek uzyskiwania koncesji nie ma zastosowania do obcych przewoźników lotniczych, wykonujących przewóz lotniczy na podstawie umów międzynarodowych lub zezwoleń wydanych na podstawie niniejszej ustawy.

Art. 166.

1. Koncesję może uzyskać przedsiębiorca będący polską osobą fizyczną lub prawną, a jeżeli przewiduje to umowa międzynarodowa również obcy przedsiębiorca.
2. O ile umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej, spółka z udziałem osób zagranicznych lub podmiotów zależnych od osób zagranicznych może otrzymać koncesję, jeżeli spełnia następujące warunki:
 - 1) w spółce tej obywatele polscy lub podmioty polskie, niezależne od osób zagranicznych lub obywateli państw obcych, zachowują:
 - a) nie mniej niż 51% udziałów lub akcji w całkowitym kapitale założycielskim spółki,
 - b) decydujący wpływ na ilość głosów, skład, decyzje i kontrolę organów zarządzających spółki, dysponowanie majątkiem spółki oraz na prowadzenie jej działalności,
 - 2) nie zachodzi sytuacja, w której więcej niż połowa członków zarządu spółki jest jednocześnie członkami zarządu albo osobami pełniącymi funkcje kierownicze w podmiocie z udziałem osób zagranicznych lub w innym podmiocie pozostającym ze spółką w stosunku zależności.

3. Koncesji udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 1 i 2, jeżeli spełnia łącznie następujące warunki:
- 1) główny ośrodek działalności i siedziba lub stałe miejsce zamieszkania przedsiębiorcy znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) przewóz lotniczy stanowi podstawowy rodzaj działalności przedsiębiorcy, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Europejskiej Klasyfikacji Działalności,
 - 3) przedsiębiorca wykaże w sposób zadawalający swą zdolność finansową, zgodnie z wymaganiami art. 167 ust. 2 pkt 4):
 - a) wypełniać istniejące i prawdopodobne przyszłe zobowiązania finansowe w okresie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności,
 - b) pokryć planowane koszty działalności w okresie 3 miesięcy od dnia jej rozpoczęcia, nawet gdyby przedsiębiorstwo nie uzyskało w tym okresie żadnych dochodów,
 - 4) przedsiębiorstwo będzie dysponować jednym lub większą liczbą statków powietrznych, podlegających wpisaniu do polskiego państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych, w ilości umożliwiającej wykonywanie działalności objętej koncesją,
 - 5) osobom mającym zarządzać działalnością przedsiębiorstwa nie odmówiono ani nie cofnięto podobnej koncesji w okresie ostatnich 5 lat przed złożeniem wniosku, nie ogłoszono upadłości lub likwidacji ich przedsiębiorstwa, osoby te nie były karane sędownie i mogą w wiarygodny sposób wykazać posiadanie dobrej reputacji,
 - 6) przedsiębiorstwo jest objęte ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem lotniczym i ruchem statków powietrznych.
4. Przedsiębiorca będący spółką, o której mowa w ust. 2. na każdym etapie istnienia spółki powinien spełniać wymogi, o których mowa w tym przepisie.
5. Przedsiębiorca zobowiązany jest, na żądanie, udowodnić Prezesowi Urzędu, że spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1- 4.

Art. 167.

1. Koncesja udzielana jest na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy.
2. Wniosek o udzielenie koncesji powinien zawierać:
 - 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres oraz główny ośrodek działalności przedsiębiorstwa,
 - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców,
 - 3) określenie rodzaju i zakresu wykonywania zamierzonej działalności gospodarczej,
 - 4) inne informacje określone zgodnie z przepisami ustawy.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca jest obowiązany dołączyć:

- 1) dokumenty określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru),
 - 2) dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania jednym lub więcej statków powietrznych w ilości wystarczającej do wykonywania działalności objętej wnioskiem,
 - 3) oświadczenie woli zapewniające, że decydowanie o działalności przedsiębiorstwa będzie należało do osób spełniających wymogi określone w art. 166 ust. 3 pkt 5,
 - 4) plan gospodarczy przedsiębiorstwa, obejmujący co najmniej 2 lata działalności:
 - a) wykazujący w sposób wiarygodny, że przedsiębiorca jest w stanie wypełnić istniejące i prawdopodobne przyszłe zobowiązania finansowe w okresie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działalności oraz pokryć planowane koszty działalności w okresie 3 miesięcy od dnia jej rozpoczęcia, nawet gdyby przedsiębiorstwo nie uzyskało w tym okresie żadnych dochodów,
 - b) zawierający informacje dotyczące: struktury kapitałowej, płynności finansowej przedsiębiorstwa, źródeł finansowania działalności, powiązań finansowych udziałowców lub akcjonariuszy z inną działalnością, finansowania zakupu lub wynajmu statków powietrznych, łącznie z warunkami umowy, prognoz przepływów finansowych związanych z wykonywaniem działalności,
 - 5) zweryfikowane sprawozdania finansowe z poprzedniego roku finansowego, o ile przedsiębiorca prowadził działalność gospodarczą,
 - 6) dokumenty stwierdzające objęcie przedsiębiorstwa ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 166 ust. 3 pkt 6.
4. Prezes Urzędu może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia w wyznaczonym terminie, dodatkowych danych i dokumentów mogących uprawdopodobnić, że spełni on warunki wykonywania działalności gospodarczej, które będą określone w koncesji lub wynikają właściwych przepisów.
4. Wymagania określone w ust. 3 pkt 4) mogą być ograniczone w odniesieniu do przedsiębiorcy, który wykonywać będzie w działalność gospodarczą wyłącznie:
- 1) przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg i liczbie miejsc pasażerskich nie większej niż 20, albo
 - 2) wykonując loty lokalne nie obejmujące przewozu między różnymi lotniskami.

Art. 168.

1. Koncesji udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat.
2. W koncesji określa się:
 - 1) osobę koncesjonariusza i jego siedzibę lub miejsce zamieszkania osoby fizycznej,
 - 2) strukturę kapitałową spółki koncesjonariusza, o ile działa on w takiej formie prawnej,
 - 3) rodzaj, zakres i przedmiot działalności objętej koncesją,

- 4) obszar działalności, z zastrzeżeniem ust. 3,
 - 5) termin rozpoczęcia działalności,
 - 6) okres ważności koncesji,
 - 7) szczególne warunki wykonywania działalności.
3. Koncesja nie uprawnia koncesjonariusza do dostępu do określonych tras. Trasy na których może być wykonywany przewóz lotniczy, Prezes Urzędu określa w odrębnej decyzji, o której mowa w art. 191 ust. 2.

Art. 169.

1. Prezes Urzędu odmawia udzielenia koncesji, jeżeli:
 - 1) udzielenie koncesji byłoby sprzeczne z wiążącymi umowami lub przepisami międzynarodowymi,
 - 2) wnioskodawcy lub podmiotowi, w stosunku do którego jest on podmiotem zależnym, w okresie 5 lat przed złożeniem wniosku cofnięto koncesję,
 - 3) wnioskodawca nie spełnił wymagań, o których mowa w art. 165-168 lub szczególnych warunków podanych do wiadomości przedsiębiorcom, w trybie przewidzianym przepisami prawa,
 - 4) jeżeli wnioskodawca wezwany do uzupełnienia brakującej dokumentacji, w wyznaczonym terminie, nie usunął uchybień w tej dokumentacji.
2. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia koncesji lub ograniczyć w koncesji przedmiot, zakres lub obszar działalności w stosunku do wniosku o udzielenie koncesji:
 - 1) ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa udzielenie koncesji w zakresie wynikającym z wniosku zagrażałoby interesowi gospodarki narodowej, obronności lub bezpieczeństwu państwa albo bezpieczeństwu lub dobrom osobistym obywateli,
 - 2) ze względu na inny ważny interes publiczny.
3. Prezes Urzędu może również wstrzymać na czas określony udzielanie koncesji, ze względów wymienionych w ust. 2. ogłaszając o tym w dzienniku urzędowym Urzędu.

Art. 170.

1. Koncesjonariusz jest obowiązany:
 - 1) zachować warunki prowadzenia działalności ustalone w koncesji i certyfikacie,
 - 2) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu roczne sprawozdania finansowe oraz - z należytych wyprzedzeniem - roczne plany ekonomiczno-finansowe, jak również inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa,
 - 3) informować Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planach w zakresie wykonywania przewozów na nowych trasach lub w region poprzednio nie obsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją,

- 4) powiadamiać prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamierzonych połączeniach lub nabyciu udziałów lub akcji, umożliwiających przejęcie kontroli nad koncesjonariuszem lub działalnością objętą koncesją przez inną osobę albo o zmianie we własności pojedynczego udziału, który reprezentuje 10% lub więcej udziałów albo akcji w kapitale spółki,
 - 5) zawiadomić Prezesa Urzędu o podjęciu działalności objętej koncesją oraz o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu tej działalności,
 - 6) zapewnić, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności,
 - 7) udostępniać swoje przedsiębiorstwo osobom upoważnionym do wykonywania nadzoru i kontroli jego działalności,
 - 8) przedstawiać Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia program ochrony przedsiębiorstwa oraz proponowane w nim zmiany,
 - 9) zgłaszać Prezesowi Urzędu zmiany danych zawartych we wniosku o udzielenie koncesji oraz w informacjach i dokumentach, o których mowa w art. 173 - w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany.
2. Umowa o zmianie właściciela pakietu 10% lub więcej udziałów (akcji) spółki albo pakietu udziałów (akcji) umożliwiających przejęcie kontroli nad koncesjonariuszem lub działalnością objętą koncesją przez inną osobę winna być zawarta, pod rygorem nieważności, za zgodą Prezesa Urzędu.

Art. 171.

1. Prezes Urzędu cofa koncesję, gdy:
 - 1) wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywanie działalności gospodarczej objętej koncesją,
 - 2) koncesjonariusz nie rozpoczął działalności objętej koncesją w oznaczonym w niej terminie i nie przedstawił ważnych powodów uzasadniających przesunięcie tego terminu,
 - 3) otwarto likwidację koncesjonariusza albo nastąpiła jego upadłość,
 - 4) koncesjonariusz nie spełnia innych istotnych warunków określonych w niniejszej ustawie.
2. Prezes Urzędu może cofnąć koncesję lub zmienić jej zakres lub zawiesić wykonywanie wynikających z niej praw, ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub innego ważnego interesu publicznego, jak również gdy koncesjonariusz nie spełnia innych istotnych warunków określonych w niniejszej ustawie.
3. Koncesjonariusz, którego koncesja została cofnięta, może wystąpić z wnioskiem o ponowne udzielenie koncesji nie wcześniej, niż po upływie 5 lat od dnia uprawomocnienia się decyzji o cofnięciu koncesji.

Art. 172.

Prezes Urzędu udziela, odmawia udzielenia, zmienia w tym ogranicza przedmiot, zakres lub obszar działalności objętej koncesją oraz cofa koncesję lub zawiesza wykonywanie wynikających z niej praw, w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 173.

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, określi szczegółowe wymagania w zakresie dokumentów i danych jakie obowiązany jest przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą na podstawie koncesji, z uwzględnieniem art. 167 ust. 5.

Rozdział 2

Zezwolenia

Art. 174.

1. Uzyskania zezwolenia wymaga wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach użytku publicznego, w zakresie:
 - 1) usług związanych z zarządzaniem lotniskiem,
 - 2) obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu.
2. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania oraz cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1.
3. Warunkiem udzielenia zezwolenia na rozpoczęcie i prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, jest posiadanie przez podmiot odpowiedniego certyfikatu, uzyskanego w trybie określonym w art. 161.
4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, udzielane jest na wniosek zainteresowanego.

Art. 175.

1. Zezwolenie na wykonywanie usług związanych z zarządzaniem lotniskiem obejmuje świadczenia usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych.
2. Zezwolenie może uzyskać przedsiębiorca odpowiadający wymaganiom określonym w art. 166 ust. 1 i 2 . W przypadku wyznaczenia lotniska w trybie art. 72 jako lotniska międzynarodowego można wpisać jako zarządzającego lotniskiem tylko: (w art. 58)
 - 1) przedsiębiorstwo państwowe,
 - 2) spółkę prawa handlowego zarejestrowaną w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 3) organ administracji publicznej Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeśli łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) siedziba lub stałe miejsce zamieszkania przedsiębiorcy znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) usługi lotnicze, polegające na zarządzaniu lotniskiem stanowią podstawowy rodzaj działalności wnioskodawcy, zgodnie z numerem identyfikacyjnym z krajowego rejestru podmiotów gospodarki narodowej, według Europejskiej Klasyfikacji Działalności,
- 3) wnioskodawca jednocześnie nie zajmuje się działalnością w zakresie przewozu lotniczego,
- 4) sytuacja finansowa wnioskodawcy gwarantuje, że jest on w stanie sprostać zobowiązaniom finansowym, związanym z wykonywaniem działalności, zgodnie z planem gospodarczym, obejmującym co najmniej 2 lata działalności,
- 5) w przypadku wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem współużytkowanym z wojskiem lub użytkowanym przez służby państwowe, udostępnionym dla potrzeb lotnictwa cywilnego - uzyska zgodę tych służb na przejęcie zarządu lotniska i przedstawi stosowną umowę, określającą zasady i warunki udostępnienia tego lotniska.

Art. 176.

1. Wniosek o udzielenie zezwolenia, o którym mowa w art. 175 ust. 1, powinien zawierać:
 - 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę oraz adres,
 - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców,
 - 3) określenie rodzaju działalności,
 - 4) miejsce wykonywania działalności (lotnisko lub port lotniczy).
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, wnioskodawca obowiązany jest dołączyć:
 - 1) dokumenty, o których mowa w art. 167 ust. 3 pkt 1 i 3-6,
 - 2) projekt rozwiązania zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, lotniskowego systemu ratowniczo-gaśniczego, osłony meteorologicznej oraz ochrony lotniska,
 - 3) certyfikat uzyskany w trybie określonym w art. 161,
 - 4) w przypadku lotniska, o którym mowa w art. 175 ust. 3 pkt 5, dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów określonych w tym przepisie.
3. Prezes Urzędu odmawia udzielenia zezwolenia, o których mowa w art. 169 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, a także jeśli wnioskodawca nie spełnił wymagań określonych w ust. 1 i 2 oraz art. 174 ust. 3, art. 175 ust. 2-3.
4. Do przypadku cofania zezwolenia przepisy art. 171 stosuje się odpowiednio.
5. Zezwolenie udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 5 lat i nie dłuższy niż 50 lat.
6. W zezwoleniu określa się:
 - 1) osobę wnioskodawcy, jego siedzibę lub miejsce zamieszkania,
 - 2) przedmiot działalności,

- 3) strukturę kapitałową spółki wnioskodawcy,
- 4) miejsce wykonywania działalności,
- 5) termin rozpoczęcia działalności,
- 6) okres ważności zezwolenia,
- 7) szczególne warunki wykonywania działalności.

7. Zarządzający posiadający zezwolenie jest obowiązany:

- 1) zachowywać warunki prowadzenia działalności ustalone w certyfikacie i zezwoleniu,
- 2) przekazywać do wiadomości Prezesa Urzędu roczne sprawozdania finansowe odnoszące się do poprzedniego roku finansowego, a także inne informacje i dokumenty istotne dla oceny działalności przedsiębiorstwa w latach następnym,
- 3) zapewnić, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były powierzone osobom posiadającym odpowiednie kwalifikacje oraz aby działalność była wykonywana przy użyciu właściwego, specjalistycznego sprzętu,
- 4) zawiadomić Prezesa Urzędu o zamierzonym zawieszeniu lub zakończeniu działalności,
- 5) udostępniać przedsiębiorstwo osobom kontrolującym jego działalność,
- 6) zgłaszać Prezesowi Urzędu wszelkie zmiany danych określonych w zezwoleniu,
- 7) powiadamiać Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni, o zamiarze nabycia akcji lub udziałów, o których mowa w art. 63.

Art. 177

Obsługa naziemna obejmuje następujące kategorie usług, wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy, zwanych dalej użytkownikami:

- 1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników,
- 2) obsługa pasażerów,
- 3) obsługa bagażu,
- 4) obsługa ładunków (towarów i poczty),
- 5) obsługa płytowa statków powietrznych,
- 6) obsługa kabinowa statków powietrznych,
- 7) zaopatrzenie statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały pędne,
- 8) obsługa techniczna statków powietrznych,
- 9) obsługa operacyjna i administracyjna załóg statków powietrznych,
- 10) transport naziemny pomiędzy statkiem powietrznym i dworcem lotniczym,
- 11) zaopatrzenie pokładowe statków powietrznych.

178.

1. Obsługa naziemna powinna być zorganizowana na zasadach równego traktowania przedsiębiorców świadczących tę obsługę oraz obsługiwanych użytkowników portu lotniczego, którzy powinni mieć zapewnioną możliwość wyboru świadczącego obsługę z pośród uprawnionych przedsiębiorców, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 i 3 oraz art. 179.
2. Zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej może uzyskać:
 - 1) zarządzający lotniskiem, łącznie z zezwoleniem na zarządzanie lotniskiem lub oddzielnie,
 - 2) inny przedsiębiorca odpowiadający wymaganiom określonym w art. 166 ust. 1 i 2, przy czym jeżeli jest obcym przewoźnikiem lotniczym udzielenie zezwolenia na obsługę innych użytkowników portu lotniczego powinno być przewidziane w umowie międzynarodowej i dokonane z uwzględnieniem przepisu art. 196 ust. 1,
3. Zezwolenia udziela się przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 2, jeżeli spełnia wymagania dotyczące zdolności finansowej przedsiębiorstwa, bezpieczeństwa urządzeń i osób, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Sprawdzenie spełnienia tych wymagań może być dokonane w procesie certyfikacji, o której mowa w art. 161.

Art. 179.

1. Liczba zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej może być ograniczona:
 - 1) w portach lotniczych, w których ilość obsługiwanych w ciągu roku pasażerów i ładunków jest niższa od określonej w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 182,
 - 2) w każdym porcie lotniczym w odniesieniu do usług wymienionych w art. 177 pkt 3, 4, 5 i 7,
 - 3) w każdym porcie lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości.
2. W przypadku ograniczenia liczby udzielanych zezwoleń zgodnie z ust. 1 pkt 2 i 3 wybór przedsiębiorcy dokonywany jest w drodze konkursu organizowanego przez:
 - 1) zarządzającego lotniskiem, jeżeli podobnej obsługi nie świadczy on sam lub inny przedsiębiorca, nad którym zarządzający lotniskiem sprawuje kontrolę lub, w którym posiada udziały,
 - 2) w innych przypadkach, Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym lotniskiem,
2. Ograniczenia liczby zezwoleń wprowadza Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej, podjętej po zapoznaniu się z opiniami zarządzającego lotniskiem i organizacji reprezentującej użytkowników portu lotniczego

Art. 180.

1. Zarządzający lotniskiem spełniający określone przez prawo wymagania ma pierwszeństwo w uzyskaniu zezwolenia na obsługę naziemną w przypadku ograniczenia liczby zezwoleń na podstawie art. 179 ust 1 pkt 2) i 3).

2. Zarządzający lotniskiem obowiązany jest umożliwić korzystanie przez innych świadczących obsługę naziemną oraz wykonujących obsługę własną z urządzeń i przestrzeni lotniska oraz ze scentralizowanej jego infrastruktury na zasadach niepowodujących dyskryminacji i nieograniczających możliwości uczciwej konkurencji

Art. 181.

1. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać obsługę własną swoich statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunku, pod warunkiem uzyskania zezwolenia, przy odpowiednim zastosowaniu art. 178 ust. 2 pkt 2.
2. Liczba zezwoleń może być ograniczona:
 - 1) w odniesieniu do kategorii usług wymienionych w art. 177 pkt 3, 4, 5 i 7,
 - 2) w każdym porcie lotniczym, w którym występują ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości.
3. W przypadkach określonych w ust. 2 pkt 2 udzielenie zezwolenia następuje po przeprowadzeniu konkursu, przy odpowiednim zastosowaniu art. 179 ust. 2.

Art. 182.

Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad ustalonych w ustawie oraz w umowach i przepisach międzynarodowych, określi:

- 1) szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach wymienionych w art. 177,
- 2) szczegółowe zasady, warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia,
- 3) ilości pasażerów i ładunku, o których mowa w art. 179 ust. 1 pkt 1, szczegółowe zasady i kryteria stosowane przy wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1 i w art. 181 ust. 2, pkt 4,
- 4) szczegółowe wymagania jakie muszą zachować przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz użytkownicy uprawnieni do wykonywania obsługi własnej ze względu na bezpieczeństwo lotnictwa oraz zachowanie zasad konkurencji, niedyskryminacji i przejrzystości

Rozdział 3

Przepisy szczególne

Art. 183.

1. Na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, zawierający propozycję rekompensaty zarządzającemu lotniskiem nadwyżki kosztów nad przychodami lub przyznania innych świadczeń, Prezes Urzędu może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej, zapewniającego funkcjonowanie lotniska o stosunkowo niedużym ruchu lotniczym,

lecz ważnym dla miasta lub regionu, z zachowaniem określonych wymagań w zakresie regularności i ciągłości ruchu lotniczego na tym lotnisku.

2. Podstawą zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1 jest uprzednie ustalenie w umowie zawartej pomiędzy Prezesem Urzędu i wnioskującą jednostką samorządu terytorialnego zasad współfinansowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego, w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1.
3. Dofinansowanie przez Prezesa Urzędu ze środka, o którym mowa w art. 25 ust. 2 nie może przekraczać:
 - 1) dofinansowania zarządzającego lotniskiem przez wnioskującą jednostkę samorządu terytorialnego,
 - 2) łącznych kosztów eksploatacji lotniska, bez amortyzacji.

Art. 184.

W sprawach lotniczej działalności gospodarczej nie uregulowanych w niniejszym dziale stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. - Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1179 oraz z 2000 r. Nr 86, poz. 958, Nr 114, poz. 1193 oraz z 2001 r. Nr 49, poz. 509).

Art. 185.

W sprawach lotniczej działalności gospodarczej nie mają zastosowania przepisy art. 494, 531 i 533 ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (Dz.U. Nr 94, poz. 1037).

Dział IX

Ochrona lotnictwa cywilnego

Art. 186.

Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa oraz bezpieczeństwu osób i mienia w związku z jego działalnością podlega odrębnym ustawom, umowom i przepisom międzynarodowym oraz szczególnym przepisom prawa lotniczego.

Art. 187.

1. Rada Ministrów:
 - 1) ustala, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu złożony w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony Lotnictwa krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego,
 - 2) określi w drodze rozporządzenia zasady realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności dotyczące:
 - a) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
 - b) obowiązków i współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych,
 - c) ponoszenia i rozliczania kosztów zapewnienia ochrony, w tym kosztów odpowiedniego wyposażenia,
2. W krajowym programie i rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, określone zostaną również zadania związane z kontrolą osób oraz przewożonych drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych:
 - 1) w ruchu międzynarodowym przez straż graniczną,
 - 2) w ruchu krajowym przez Policję.

Art. 188.

1. Zgodnie z krajowym programem i przepisami rozporządzenia, o których mowa w art. 187, zadania ochrony są realizowane:
 - 1) według programów ochrony poszczególnych lotnisk, poszczególnych przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą oraz państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
 - 2) na lotniskach użytku publicznego i w razie potrzeby na innych lotniskach przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz centrum koordynacji antykryzysowej.
2. Koszty związane z realizacją zadań ochrony lotnictwa cywilnego, ponoszone przez zarządzających lotniskami mogą być wliczone do opłat lotniskowych, a ponoszone przez organy zarządzania ruchem lotniczym – do opłat pobieranych przez te organy.

Art. 189.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz krajowego programu i rozporządzenia Rady Ministrów, o których mowa w art. 187 ust. 2, szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188, obowiązków organów nadzoru lotniczego, zarządzających lotniskami i przedsiębiorstw lotniczych w zakresie ochrony, a także szkolenia odpowiedniego personelu.

Dział X

Przewóz lotniczy

Art. 190.

Przepisy niniejszego działu stosuje się do przewozów lotniczych krajowych oraz w zakresie nie unormowanym odmiennie przez umowy międzynarodowe, do przewozów lotniczych międzynarodowych, wykonywanych przez polskich i obcych przewoźników lotniczych.

Art. 191.

1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w koncesji i certyfikacie, o których mowa w art. 161 i 165.
2. Upoważnienia do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach udziela przewoźnikowi Prezes Urzędu, w drodze odrębnej decyzji.
3. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym właściwy organ obcego państwa.
4. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu lotniczego.
5. Prezes Urzędu może odmówić upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je - w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej - w przypadkach, gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych,
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkurowania polskich przewoźników lotniczych z obcymi przewoźnikami lotniczymi,
 - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na linii lotniczej już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej,

- 4) wykonywanie lotów regularnych na danej linii zostało już wcześniej powierzono innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
6. Jeżeli o upoważnienie lub wyznaczenia, o których mowa w ust. 2 i 3, występuje dwu lub więcej przewoźników lotniczych ubiegających się o upoważnienie lub wyznaczenie do wykonywania przewozów lotniczych między tymi samymi portami lotniczymi Prezes Urzędu podejmuje decyzję o wyborze przewoźnika po przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się:
 - 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz, w przypadku przewozów międzynarodowych, skutecznego konkurowania z obcymi przewoźnikami lotniczymi,
 - 2) wcześniej poniesione nakłady i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.
7. Upoważnienie lub wyznaczenie może być cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego.
8. Upoważnienie, wyznaczenie, ich odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 192.

1. Decyzja w sprawie upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, wydawana jest na wniosek przewoźnika lotniczego. Wniosek powinien być złożony Prezesowi Urzędu co najmniej 30 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia regularnego przewozu i zawierać informacje dotyczące:
 - 1) trasy, rodzaju przewozu, oferowanej zdolności przewozowej, częstotliwości lotów, typów statków powietrznych, prognozy przewozów,
 - 2) przewidywanej rentowności połączenia.
2. Przewoźnik lotniczy zobowiązany jest zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony lub wyznaczony, podając przyczynę.

Art. 193.

1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu, wydanym na wniosek obcego przewoźnika przez Prezesa Urzędu przy uwzględnieniu postanowień umów i przepisów międzynarodowych.
2. Zezwolenie nie jest wymagane:
 - 1) w przypadku pojedynczych lotów pasażerskich wykonywanych statkami powietrznymi o pojemności nie przewyższającej 12 miejsc pasażerskich, wyko-

- rzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej,
- 2) w przypadku pojedynczych lotów towarowych wykonywanych statkami o maksymalnej masie startowej nie przewyższającej 5700 kg, wykorzystywanych wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej.
3. Prezes Urzędu wydaje zezwolenie na czas określony.
 4. Obcy przewoźnik lotniczy powinien być upoważniony i wyznaczony do wykonywania przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach oraz odpowiednio certyfikowany przez właściwy organ państwa, w którym jest koncesjonowany.
 5. Prezes Urzędu może:
 - 1) w przypadkach szczególnych uznać wyznaczenie, o którym mowa w ust. 4 przez organ państwa innego niż państwo koncesjonujące,
 - 2) nie uznać wyznaczenia dotyczącego przewoźnika uzależnionego od podmiotu lub podmiotów państw trzecich,
 - 3) nakazać dodatkowe sprawdzenie spełniania przez przewoźnika wymagań certyfikacji.

Art. 194.

1. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach, o którym mowa w art. 193 ust. 1, zawierający wymagane dane i dokumenty, powinien być złożony przed zamierzonym rozpoczęciem przewozów w terminie nie krótszym niż:
 - 1) trzy dni robocze – w przypadku przewozów wykonywanych w lotach pojedynczych – uznając lot tam i z powrotem za jeden lot,
 - 2) siedem dni roboczych – w przypadku dwu lub więcej nieregularnych lotów handlowych,
 - 3) czternaście dni roboczych – w przypadku serii nieregularnych lotów handlowych, obejmującej co najmniej dziesięć lotów,
 - 4) trzydzieści dni – w przypadku przewozów regularnych.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 powinien zawierać informacje określające:
 - 1) nazwę, siedzibę i adres przewoźnika lotniczego,
 - 2) trasę, na której mają być wykonywane przewozy oraz rodzaj tych przewozów (pasażerowie wraz z bagażem, towar, poczta),
 - 3) oferowaną zdolność przewozową i częstotliwość lotów,
 - 4) typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne,
 - 5) organizację przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz eksploatacyjno-handlową obsługę jego przewozów lotniczych w polskich portach lotniczych.
3. Do wniosku o udzielenie zezwoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4 należy dołączyć:

- 1) dokumenty określające status prawny przewoźnika lotniczego oraz strukturę kapitałową i rzeczywistą kontrolę przedsiębiorstwa przewoźnika,
 - 2) dokument stwierdzający upoważnienie, a w przypadku gdy wymaga tego umowa międzynarodowa, również wyznaczenie przez właściwy organ obcego państwa do wykonywania przewozów objętych wnioskiem,
 - 3) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ obcego państwa,
 - 4) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy, stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich.
4. Do wniosku o udzielenie zezwoleń, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 należy dołączyć:
- 1) dokumenty, o których mowa w ust. 3 pkt 2, 3 i 4,
 - 2) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego,
 - 3) umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie przewozu nieregularnego, z wykazaniem wysokości opłaty.

Art. 195.

1. Zezwolenie może być udzielone, jeżeli zarazem:
 - 1) przemawia za tym interes publiczny,
 - 2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie obcego przewoźnika z podobnych praw lub uzyskują inne wzajemne korzyści,
 - 3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów w polskich portach lotniczych,
 - 4) w przypadku lotów wykonywanych w ramach przewozów nieregularnych, dodatkowo:
 - a) przewóz nie może być w podobnych warunkach wykonany w lotach regularnych między tymi samymi portami lotniczymi lub regionami,
 - b) przy przewozach czarterowych lub grupowych rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zasady ich organizacji są zgodne z przepisami polskimi.
2. Prezes Urzędu może odmówić zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego, jeżeli jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów i przepisów międzynarodowych oraz w przypadku gdy nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w ust. 1, art. 193 ust. 4 oraz art. 194.
3. W zezwoleniu określa się jego warunki, ograniczenia oraz termin jego ważności.
4. Zezwolenie może zostać przez Prezesa cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub w inny sposób narusza warunki lub ograniczenia ustalone w zezwoleniu.

5. Wydanie, odmowa wydania, ograniczenie lub cofnięcie zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 i 2 może nastąpić przy wykorzystaniu telekomunikacyjnej łączności lotniczej lub łączności elektronicznej, a w przypadku zezwolenia o którym mowa w art. 194 ust. 1 pkt. 3 i 4 - w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 196.

1. Jeżeli zezwolenie, o którym mowa w art. 193 ust. 1, nie określa prawa obcego przewoźnika do utrzymywania własnego personelu do obsługi technicznej, eksploatacyjnej i handlowej przewozów, uprawnienia takie mogą być przyznawane przewoźnikowi w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, przy uwzględnieniu zasady wzajemności. Przepis ten nie narusza przepisów art. 178 – 182 dotyczących obsługi naziemnej.
2. Na wniosek obcego przewoźnika lotniczego, Prezes Urzędu może udzielić mu zezwolenia na prowadzenie sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy uwzględnieniu zasady wzajemności.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć następujące dokumenty:
 - 1) odpis z rejestru sądowego oddziału przedsiębiorstwa przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) zaświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacji podatkowej NIP,
 - 3) zaświadczenie o nadaniu oddziałowi numeru identyfikacji w systemie REGON,
 - 4) dokumenty określające status prawny podmiotu reprezentującego obcego przewoźnika na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (akt zawiązania podmiotu, wypis z właściwego rejestru)
4. Do zezwoleń, o których mowa w ust. 2, w zakresie nie uregulowanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy, o której mowa w art. 184.

Art. 197.

1. Na wniosek wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego Prezes Urzędu może zarządzić, aby określona trasa, o stosunkowo nieznacznym ruchu lecz ważna dla miasta lub regionu była obsługiwana na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej, z zachowaniem przez przewoźnika, określonych wymagań dotyczących w szczególności ciągłości i regularności przewozów, zdolności przewozowej i poziomu opłat za przewozy, ogłaszając ten fakt w dzienniku urzędowym Urzędu.
2. Jeżeli żaden z upoważnionych albo wyznaczonych przewoźników lotniczych nie podejmie się obsługi danej trasy stosownie do wymagań, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu może ogłosić konkurs otwarty dla polskich przewoźników, a gdy przewidują to umowy międzynarodowe - także dla obcych przewoźników, w celu wybrania przewoźnika lub występujących wspólnie przewoźników, gotowych do przyjęcia obowiązku użyteczności publicznej.
3. Podstawą oceny ofert składanych w konkursie będzie forma lub wysokość rekompensaty lub innych świadczeń, o jakie wnioskuje przewoźnicy w zamian za przyjęcie obowiązku użyteczności publicznej.

4. Przewoźnikowi lub przewoźnikom obsługującym trasę objętą obowiązkiem użyteczności publicznej można zapewnić na czas oznaczony wyłączność obsługi tej trasy.

Art. 198.

1. Taryfy przewozu lotniczego, określające wysokość opłat za przewóz lotniczy pasażerów, bagażu i towarów oraz związane z nim usługi, jak również warunki stosowania tych opłat, są ustalane przez przewoźników lotniczych według zasad rynkowych oraz podawane do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty.
2. Taryfy, które mają być stosowane w przewozach lotniczych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w przewozach międzynarodowych wykonywanych do i z Rzeczypospolitej Polskiej, powinny być zgłaszane Prezesowi Urzędu na trzydzieści dni przed ich wprowadzeniem w życie, z wyjątkiem przypadków, w których Prezes Urzędu zwolnił przewoźników z tego obowiązku lub skrócił termin do ich przedstawienia.
3. Prezes Urzędu może w drodze decyzji administracyjnej zakazać stosowania taryf, w przypadku, gdy są one:
 - 3) nadmiernie wygórowane, w szczególności w warunkach niedostatecznej konkurencji,
 - 4) nadmiernie zaniżone, zmuszając innych przewoźników lotniczych do obniżania taryf na rynku poniżej poziomu kosztów bądź zmierzając do wyeliminowania słabszych konkurentów z rynku,w stosunku do właściwie obliczonych pełnych kosztów przewoźnika i – w przypadkach określonych w pkt 1 – racjonalnego poziomu zwrotu nakładów kapitałowych.
4. W celu zbadania prawidłowości taryfy lotniczej, Prezes Urzędu może żądać od przewoźnika, w ustalonym terminie, przedłożenia wyczerpujących informacji umożliwiających prawidłową ocenę danej taryfy, w szczególności kosztów stanowiących podstawę ustalenia jej poziomu.
5. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie dostarcza wymaganych informacji w określonym terminie lub dostarcza je w sposób niekompletny, Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej może zażądać wycofania danej taryfy ze sprzedaży i z systemów rezerwacyjnych.
6. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady ustalania taryf przewozu lotniczego Prezes Urzędu podejmuje działania i decyzje administracyjne wobec taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

Art. 199.

Przewoźnik lotniczy oferujący publicznie swoje usługi nie może odmówić podjęcia przewozu pasażerowi i nadawcy, którzy poddali się obowiązującym przepisom i regulaminom przewozowym, chyba że:

- 1) przewóz jest zakazany lub ograniczony na podstawie obowiązujących przepisów,
- 2) przewóz jest niedopuszczalny ze względów bezpieczeństwa,

- 3) przewoźnik lotniczy nie dysponuje środkami niezbędnymi do wykonania danego przewozu,
- 4) przewóz wykracza poza zakres bieżącej działalności przewoźnika lotniczego.

Art. 200.

1. Jeżeli z powodu ograniczonej liczby miejsc na statku powietrznym wykonującym lot regularny przewoźnik lotniczy nie może zapewnić zabrania wszystkich pasażerów, którzy posiadają ważne bilety i potwierdzone rezerwacje miejsc na ten lot oraz zgłosili się do odprawy przed odlotem w wymaganym terminie:
 - 1) pierwszeństwo przyjęcia pasażerów do przewozu określa przewoźnik według ustalonych zasad, uwzględniając przy tym pierwszeństwo osób wymagających szczególnego traktowania, jak osoby niepełnosprawne i dzieci podróżujące bez opiekuna, a także możliwość dobrowolnej rezygnacji niektórych pasażerów z podróży w danym locie,
 - 2) przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia pasażerowi:
 - a) zwrotu opłaty za niewykonany przewóz albo zapewnienia przewozu w najbliższym dostępnym locie albo przewozu inną trasą w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera,
 - b) rekompensaty finansowej zależnej od długości trasy nieodbytej podróży i od przewidywanego opóźnienia przybycia do miejsca przeznaczenia,
 - c) uzyskania bezpłatnych świadczeń, jak połączenia telefoniczne, telex lub fax, niezbędne zakwaterowanie i wyżywienie stosownie do czasu oczekiwania.
2. Przewoźnik może zastrzec, że nie jest obowiązany do świadczeń przewidzianych w ust. 1 w stosunku do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub ze zniżkami, które nie są publicznie dostępne.
3. Szczegółowe zasady dotyczące postępowania w przypadkach określonych w ust. 1, a w szczególności pierwszeństwa przyjmowania pasażerów, zwrotu opłaty za niewykonany przewóz, wysokości i sposobu wypłaty rekompensaty oraz świadczeń na rzecz pasażerów nie zabranych do przewozu, powinny być określone, z zachowaniem przepisów rozporządzenia przewidzianego w art. 202 pkt 4, w regulaminie, o którym mowa w art. 205 ust. 3, albo w odrębnych przepisach przewoźnika wydanych i udostępnionych pasażerom. Informację o uprawnieniach przysługujących pasażerom w przypadku nie zabrania na pokład, powinien otrzymać każdy nie zabrany do przewozu pasażer.
4. Przepisy ust. 1 nie pozbawiają prawa dochodzenia przez osoby poszkodowane dodatkowych roszczeń z tytułu odpowiedzialności przewoźnika, określonej zgodnie z art. 208.

Art. 201.

1. Przewoźnik lotniczy obowiązany jest do podania do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty rozkładów lotów regularnych.
2. Systemy rezerwacyjne, udostępniane na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej do dostarczania informacji dotyczących rozkładów lotów, miejsc do dyspozycji, opłat za

przewóz i związanych z przewozem usług przewoźników lotniczych oraz umożliwiające dokonywanie rezerwacji i wystawianie biletów, powinny być używane tak, by:

- 1) spełniać wymagania przejrzystości, równości i uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi i między operatorami systemów,
 - 2) zapewnić korzystającym z przewozu lotniczego najszerszy zakres wyboru.
3. Podmioty posiadające dostęp do systemów, o których mowa w ust. 2, są zobowiązani chronić tajemnicę danych osobowych i nie mogą przetwarzać ich bez zgody zainteresowanych.

Art. 202.

Minister właściwy do spraw transportu określi, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych, w drodze rozporządzeń:

- 1) szczegółowe zasady postępowania w sprawach upoważnień i wyznaczania polskich przewoźników lotniczych, zezwoleń udzielanych obcym przewoźnikom lotniczym oraz w sprawach taryf przewoźników lotniczych
- 2) zakazy i ograniczenia oraz specjalne warunki przewozu lotniczego przedmiotów i materiałów niebezpiecznych i innych, wymagających szczególnego traktowania, w szczególności takich jak zwłoki ludzkie, zwierzęta, leki, środki chemiczne,
- 3) szczegółowe zasady działania i warunki stosowania komputerowych systemów rezerwacyjnych używanych przez przewoźników lotniczych,
- 4) szczegółowe wymagania dotyczące obowiązkowych świadczeń przewoźnika lotniczego w razie nie zabrania na pokład statku powietrznego pasażera posiadającego ważny bilet i potwierdzoną rezerwację na dany lot,
- 5) zasady organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych;
- 6) wymagania dotyczące regulaminów, o których mowa w art. 205 ust. 2, mające w szczególności na względzie zastosowanie przepisów o ochronie konsumentów.

Art. 203.

1. Do przewozu lotniczego stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 122, poz. 1319) z wyjątkiem spraw uregulowanych inaczej w ustawie oraz w umowach i w przepisach międzynarodowych.
2. Dozwolone są umowy, decyzje i inne praktyki przewoźników lotniczych warunkujące korzystanie z praw przewozowych przyznanych przewoźnikom lotniczym w międzynarodowych umowach o transporcie lotniczym lub przyznanych polskim przewoźnikom przez obce państwa.

Art. 204.

1. Prezes Urzędu lub osoby przez niego upoważnione mogą sprawdzać przestrzeganie przepisów dotyczących przewozów lotniczych i systemów rezerwacyjnych przez przewoźników lotniczych, osoby działające w ich imieniu oraz podmioty prowadzące skomputeryzowane systemy rezerwacyjne.
2. W celu wykonania zadań określonych w ust. 1 Prezes Urzędu lub osoby przez niego upoważnione mają prawo dostępu do przedsiębiorstw, ich pomieszczeń, akt i dokumentów oraz prawo do uzyskania potrzebnych informacji od pracowników i kontrahentów.
3. Prezes Urzędu w przypadku naruszenia przepisów dotyczących przewozów lotniczych:
 - 1) wzywa podmiot kontrolowany do przywrócenia stanu zgodności z prawem,
 - 2) może cofnąć koncesję lub zezwolenie wydane na podstawie prawa lotniczego lub zawiesić wynikające z nich uprawnienia.
4. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów Prezes Urzędu może powiadomić o tym fakcie właściwe organizacje oraz organy międzynarodowe.

Art. 205.

1. Do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi stosuje się przepisy prawa cywilnego.
2. Przewoźnik lotniczy wydaje regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i niniejszej ustawy oraz postanowień umów międzynarodowych.
3. Polski przewoźnik lotniczy oraz działający w Rzeczypospolitej Polskiej obcy przewoźnik lotniczy obowiązany jest przedstawić regulamin, o którym mowa w ust. 2, do wiadomości Prezesa Urzędu, który może w drodze decyzji administracyjnej nakazać dostosowanie regulaminu do wymagań obowiązującego prawa. W zakresie sprzecznym z tym prawem regulamin nie obowiązuje kontrahentów przewoźnika lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu może, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz organizacji przewoźników i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, wprowadzić do stosowania, w drodze rozporządzenia, postanowienia umów międzynarodowych w odniesieniu do przewozów lotniczych międzynarodowych nie podlegających tym umowom, a rozpoczynających się lub kończących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz do przewozów lotniczych krajowych.

Dział XI

Odpowiedzialność cywilna

Rozdział 1

Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez ruch statków powietrznych

Art. 206.

1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 oraz art. 207.
2. Odpowiedzialność, o której mowa w ust. 1. nie powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody powstałe przy przewozie lotniczym stosuje się przepisy rozdziału 2.

Art. 207.

1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 206, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.
2. Za osobę 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 państwowego rejestru statków powietrznych jako użytkownika uważa się za osobę eksploatującą statek powietrzny i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą w danym czasie była inna osoba.
6. Odpowiedzialność za szkody ponosi również osoba, która bezprawnie używa statku powietrznego; solidarnie z nią odpowiedzialność ponoszą osoby określone w ust. 1-5, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez ich winy.
7. Solidarnie z osobami określonymi w ust. 1-6 odpowiadają osoby, z których winy szkoda powstała.

Rozdział 2

Odpowiedzialność za szkody związane z przewozem lotniczym

Art. 208.

1. Przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.
2. Postanowienia umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym nie podlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. W przypadku przyjęcia przez Rzeczpospolitą Polską różnych umów międzynarodowych oraz zmian i uzupełnień do nich w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską.
3. W odniesieniu do szkód na osobie pasażera minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników lotniczych i organizacji przedsiębiorstw ubezpieczeniowych:
 - 1) uznać jako obowiązujący system umożliwiający zapewnienie odszkodowań powyżej kwot należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią dopłatą do opłaty przewozowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu,
 - 2) wprowadzić obowiązek wypłaty zaliczek na poczet odszkodowań uprawnionym osobom na pokrycie ich pilnych potrzeb ekonomicznych.
4. Przewoźnicy obowiązani są podawać do publicznej wiadomości warunki odpowiedzialności cywilnej określone w ich regulaminach.
5. Minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia tryb reklamacji i zgłaszania roszczeń wobec przewoźników lotniczych w przypadkach powstania szkód przy przewozie lotniczym.

Rozdział 3

Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej

Art. 209.

1. Użytkownicy statków powietrznych, przewoźnicy i inne podmioty prowadzące działalność lotniczą są zobowiązani ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej odpowiednio za szkody wyrządzone w związku z ruchem statków powietrznych, z przewozem lotniczym lub wykonywaniem innej działalności lotniczej.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników lotniczych i przedsiębiorstw ubezpiecze-

niowych, wymagania dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 1, zróżnicowane ze względu na charakterystykę statków powietrznych, rodzaj działalności lotniczej podlegającej certyfikacji oraz minimalną wysokość sumy tego ubezpieczenia, z uwzględnieniem przepisów ubezpieczeniowych krajowych i międzynarodowych.

Dział XII

Przepisy karne

Art. 210.

1. Kto:

- 1) wbrew art. 34 ust. 4 ustawy, będąc właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego nie przestrzega przepisów dotyczących polskiego rejestru statków powietrznych, a w szczególności odmawia złożenia Prezesowi Urzędu żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego,
- 2) wykonuje lot statkiem powietrznym nie mającym wymaganych znaków i napisów,
- 3) wbrew art. 65 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2 ustawy, będąc posiadaczem nieruchomości niestanowiącej lotniska zezwala na wykonywanie na niej startów i lądowań statków powietrznych,
- 4) nie wykonuje zarządzeń i poleceń szefa lotniska, związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów lub porządkiem na lotnisku, o których mowa w art. 81 ust. 3 pkt 3 ustawy,
- 5) zarządzając lotniskiem nie przestrzega przepisów dotyczących rejestru lotnisk,
- 6) wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem albo szefa lotniska, narusza postanowienia nakazów i zakazów ustanowionych przez zarządzającego lub szefa lotniska,
- 7) wbrew ciążącemu na nim obowiązкови, o którym mowa w art. 63 ustawy, nie powiadamia Prezesa Urzędu o zamiarze nabycia akcji (udziałów) w spółce zarządzającej lotniskiem w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów,
- 8) wbrew art. 86 ust. 6 i 7 ustawy dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, będącego źródłem zerowania ptaków, a także hoduje ptaki mogące stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego, uprawy i sadzenia drzew zagrażających w rejonach podejść przekroczeniem dopuszczalnej przepisami wysokości płaszczyzn wolnych od przeszkód,
- 9) wbrew art. 113 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego, związanych z porządkiem na pokładzie,
- 10) wbrew ciążącym na nim obowiązкови, o którym mowa w art. 138 ust. 4 nie dokonuje zawiadomienia,

- 11) wbrew art. 159 ustawy, będąc użytkownikiem statku powietrznego lub działając za osobę prawną, będącą takim użytkownikiem, narusza obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych,
 - 12) wbrew art. 209 ust. 1 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku - w szczególności, działając za osobę prawną - nie dokonuje ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w zakresie lotniczej działalności gospodarczej lub innego używania statków powietrznych,
 - 13) uczestnicząc w prowadzeniu komputerowego systemu rezerwacyjnego, nie zachowuje wymagań uczciwej konkurencji, przejrzystości i równości,
- podlega karze grzywny.
2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.
 3. Podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w ust. 1, pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze określonej w ust. 1.
 4. W przypadkach określonych w ust. 1-3 orzekanie następuje w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Art. 211.

1. Kto:

- 1) wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nie posiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów,
- 2) wbrew art. 49 albo wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 50 ust. 2 ustawy wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych, wibracjami i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza,
- 3) wbrew art. 83 albo wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 84 ustawy, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, narusza przepisy o ratownictwie na lotniskach i ochronie przeciwpożarowej lotnisk,
- 4) wbrew art. 86 ust. 1-3 albo warunkom określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 91 pkt 4 i 5 ustawy, wznosi przeszkody lotnicze, dopuszcza do ich powstania lub przeszkód takich nie zgłasza i nie likwiduje lub nie oznakowuje,
- 5) wbrew art. 95 ustawy, wykonuje lot lub inne czynności lotnicze, nie mając ważnej licencji lub równoważnego świadectwa kwalifikacji lub niezgodnie z ich treścią i warunkami,
- 6) wbrew art. 103 ust. 2 ustawy wykonuje loty lub inne czynności lotnicze mimo utraty wymaganej sprawności fizycznej lub psychicznej,
- 7) wbrew art. 113 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego, związanych z bezpieczeństwem lotu,
- 8) wbrew art. 114 ust. 1 wnosi lub używa na pokładzie statku powietrznego broni palnej, broni gazowej lub materiałów wybuchowych,

- 9) wbrew art. 120 ust. 2 nie wykonuje poleceń organów, o których mowa w tym artykule,
 - 10) wbrew art. 121 ust. 1 i 2 ustawy oraz rozporządzeniom wydanym na ich podstawie:
 - a) wykonuje lot próbny lub akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności,
 - b) dokonuje zrzutu ze statku powietrznego w czasie jego lotu,
 - 11) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej prowadzącą przedsiębiorstwo:
 - a) podejmuje lub prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu lotniczego i innych usług lotniczych bez wymaganej koncesji, zezwolenia lub certyfikatu albo niezgodnie z ich warunkami i ograniczeniami,
 - b) uniemożliwia lub utrudnia wykonywanie przez członków Komisji lub osoby, o których mowa w art. 137 ust. 3, czynności, o których mowa w art. 137 ust. 1 i 2,
- podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.
2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

Art. 212.

1. Kto:

- 1) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego:
 - a) narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa,
 - b) przekracza granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia,
 - c) narusza, wydane na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne,
 - d) wbrew art. 120 ustawy, nie stosuje się do poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi,
 - 2) wbrew art. 123 ust. 1 ustawy, używa obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów nie związanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych,
 - 3) wbrew art. 123 ust. 2 ustawy, używa urządzeń radiowych na częstotliwościach przeznaczonych dla radiokomunikacji ruchomej lotniczej, nie będąc do tego specjalnie upoważnionym,
 - 4) uszkadza lub czyni niezdolnym do użycia lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia, służące dla potrzeb ruchu lotniczego,
- podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.
3. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze grzywny, karze ograniczenia wolności lub karze pozbawienia wolności do roku,

Dział XIII

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

Rozdział 1

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 213.

W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 i z 2001r. nr 125, poz.1371) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego.”;

2) w art. 88 skreśla się ust. 1;

3) art. 92 skreśla się.

Art. 214.

W ustawie z dnia 12 października 1990r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U.Nr 78, poz.461, z 1997r.Nr 6, poz.31 i Nr 43, poz.271, z 2000r. Nr 12, poz.136 i Nr 120, poz.1268 oraz z 2001r. Nr 45, poz.498) w art.17 wprowadza się następujące zmiany:

1) w ust. 1 pkt 1 wyraz lotniczych skreśla się,

2) w ust. 2 kropkę na końcu zdania zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 3.”,

3) dodaje się ust. 3. w brzmieniu: „organy zobowiązane do stałego utrzymywania lotniczych przejść granicznych w stanie umożliwiającym w stanie umożliwiającym przeprowadzanie skutecznej kontroli granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej, chemicznej, radiometrycznej, zakres obowiązków tych organów oraz źródła finansowania tych przedsięwzięć określi Rada Ministrów w drodze rozporządzenia mają na uwadze specyfikę funkcjonowania lotniczych przejść granicznych.”.

Art. 215.

W ustawie z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody(Dz.U.Nr 99 z 2001r. poz.1079, Nr 100,poz.1085 i Nr 145,poz.1623) w art. 23a:

- a) w ust. 1 skreśla się pkt 20 i 21,
- b) ust. 3 skreśla się,
- c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zasady wykonywania lotów cywilnymi statkami powietrznymi nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody określa ustawa z dnia Prawo lotnicze (Dz.U. Nr ..., poz. ...).”.

Art. 216.

W ustawie z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. Nr 25, poz. 113 i Nr 137, poz. 639, z 1997 r. Nr 106, poz. 680, Nr 121, poz. 769 i 770 i Nr 160 poz. 1078, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 96, poz. 1106 i Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 9, poz. 117, Nr 72, poz. 839 i Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 120, poz. 1268) w art. 53 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a) Zasady bezpiecznego wykorzystywania statków powietrznych do uprawiania sportów lotniczych, szczegółowe wymogi w zakresie kwalifikacji użytkowników tych statków oraz sposób ich uzyskiwania, wynikające z nich uprawnienia, zasady nadawania, zawieszania i *cofania tych uprawnień*, wzory dokumentów stwierdzających te kwalifikacje i uprawnienia określa ustawa z dnia - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr ..., poz. ...).”.

- 1. w ust.2 kropkę na końcu zdania zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy ‘ z wyłączeniem sportów lotniczych’.

Art. 217.

W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. Nr z 2000 r. Nr 46, poz. 543 i z 2001r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz. 1800)) w art. 6 w pkt 1 wyrazy „oraz kontroli ruchu lotniczego” zastępuje się wyrazami: „części lotniczych lotnisk oraz służących do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania ruchu lotniczego, w tym rejonów podejść”.

Art. 218.

W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 1999 r. Nr 82, poz. 928, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 489, Nr 48, poz. 550, Nr 62, poz. 718, Nr 70, poz. 816, Nr 73, poz. 852, Nr 109, poz. 1158, Nr 122, poz. 1314 i 1321 oraz z 2001 r. Nr 3, poz. 18, Nr 5, poz. 43 i poz. 44, Nr 42, poz. 475 i Nr 63, poz. 634, Nr 78, poz. 811, Nr 102, poz. 1116, Nr 113, poz. 1207, Nr 115, poz. 1229, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1371 i Nr 154, poz. 1800) w art. 27:

- a) w ust. 2 po wyrazach „sprawuje nadzór nad” dodaje się wyrazy „Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego,”.

Art. 219.

W ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. – Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193 oraz z 2001 r. Nr 49, poz.

509 i Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz.1115,147 poz.1634 oraz z 2002r. Nr 1, poz.2) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 14 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przewozu lotniczego,”;

2) w art. 15 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„7. Zasady koncesjonowania działalności gospodarczej, o której mowa w art. 14 ust. 1 pkt 5, określają przepisy ustawy z dnia - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr ..., poz.).”.

Rozdział 2

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 220.

Akty wykonawcze wydane na podstawie ustawy z dnia 31 maja 1962 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 32, poz. 153, z 1984 r. Nr 53, poz. 272, z 1987 r. Nr 33, poz. 180, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 35, poz. 192, z 1996 r. Nr 45, poz. 199, z 1997 r. Nr 88, poz. 554, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz z 2000 r. Nr 120, poz. 1268) pozostają w mocy, o ile nie są sprzeczne z niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 221.

1. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy, wszczętych przed dniem jej wejścia w życie, stosuje się przepisy dotychczasowe.
2. Do badań prowadzonych przez Główną Komisję Wypadków Lotniczych wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 222.

1. Koncesje i zezwolenia wydane na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają dostosowaniu do przepisów niniejszej ustawy na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy złożony przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia tej ustawy w życie.
2. Przedsiębiorcy prowadzący, przed dniem wejścia w życie ustawy, lotniczą działalność gospodarczą, objętą przez ustawę obowiązkiem uzyskania koncesji lub zezwolenia, bez takiej koncesji lub zezwolenia, mogą tę działalność prowadzić nadal do czasu uzyskania odpowiednio koncesji lub zezwolenia, nie dłużej jednak, niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, pod warunkiem złożenia odpowiedniego wniosku w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.
3. Licencje i zaświadczenia wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednakże nie dłużej, niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

4. Przedsiębiorcom, o których mowa w ust. 1, spełniającym wymagania określone ustawą, udziela się odpowiednio koncesji i zezwoleń w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku. Przedsiębiorcy ci są zwolnieni z opłat za uzyskanie koncesji lub zezwolenia.
5. Niniejsza ustawa nie narusza wynikających z odrębnych przepisów uprawnień obecnych zarządzających lotniskami do zarządzania nimi.
6. Instrukcje eksploatacji lotnisk wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednakże nie dłużej, niż 6 miesięcy od wejścia w życie ustawy.

Art. 223.

1. Stan prawny określony w art. 64 ust. 1 należy osiągnąć w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.
2. Dostosowanie umów do przepisów art. 64 ust. 2 nastąpi w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r.

Art. 224.

1. Z dniem wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw transportu przekazuje Prezesowi Urzędu wraz z aktami sprawy, które przechodzą do zakresu jego działania i nie zostały zakończone do tego dnia.
2. Z dniem wejścia w życie ustawy pracownicy Ministerstwa Infrastruktury realizujący zadania, które przechodzą do zakresu działania Prezesa Urzędu, stają się pracownikami Urzędu.
3. Z dniem ogłoszenia ustawy dyrektor generalny Ministerstwa Infrastruktury jest obowiązany powiadomić pracowników o skutkach prawnych w zakresie ich stosunku pracy. Przepisy art. 23¹ § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.

Art. 225.

1. Z dniem wejścia w życie ustawy znosi się Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego.
2. Inspektorat, o którym mowa w ust. 1, przekazuje Urzędowi prowadzenie spraw z zakresu jego działania, wraz z aktami, nie zakończonych do dnia zniesienia Inspektoratu.
3. Z dniem wejścia w życie ustawy Inspektorat, o którym mowa w ust. 1 przekazuje Urzędowi pracowników. Przepis art. 23¹ § 4 i 5 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.
4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Urzędowi składniki mienia Inspektoratu, o którym mowa w ust. 1, do dnia jego zniesienia.

Art. 226.

1. Minister właściwy do spraw transportu wyznaczy likwidatora, który sporządzi bilans zamknięcia Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 225 ust. 2 oraz dokona w drodze protokołu zdawczo-

odbiorczego przekazania Urzędowi składników majątkowych Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego.

2. Likwidator, o którym mowa w ust. 1, sporządzi spis spraw, o których mowa w art. 224 ust. 1 oraz w drodze protokołu zdawczo-odbiorczego dokona przekazania Urzędowi składników majątkowych Ministerstwa Infrastruktury służących dotychczas do realizacji zadań objętych zakresem działania Urzędu.

Art. 227.

1. Finansowanie Urzędu do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się z dochodów własnych, środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego oraz z części budżetowej Ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na zadania realizowane dotychczas w tym zakresie przez Ministerstwo Infrastruktury, które przeszły do zakresu działania Urzędu.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wielkość środków finansowych przekazywanych zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 5) i ust. 3. przez jednostkę, o której mowa w art. 228 Urzędowi Lotnictwa Cywilnego na wyodrębniony rachunek środków specjalnych, o którym mowa w art. 25 ust. 1, kierując się potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacji zobowiązań międzynarodowych.
3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przeniesienia wydatków na rok 200(..) między działami, rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w ramach części 39 - Transport.

Art. 228

Jednostka wykonująca w dniu wejścia w życie ustawy zadania związane z wykonywaniem czynności państwowego organu ruchu lotniczego na podstawie dotychczasowych przepisów, dostosuje swoją działalność do dnia 31 grudnia 2002 r.

Rozdział 3

Przepisy końcowe

Art. 229.

Traci moc ustawa z dnia 31 maja 1962 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 32, poz. 153, z 1984 r. Nr 53, poz. 272, z 1987 r. Nr 33, poz. 180, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 35, poz. 192, z 1996 r. Nr 45, poz. 199, z 1997 r. Nr 88, poz. 554, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz z 2000 r. Nr 120, poz. 1268).

Art. 230.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

art. 161-185, art. 196 ust. 2 - 4, art. 219, art. 221, art. 224 ust. 3 i art. 226, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy.

UZASADNIENIE

Dotychczas obowiązująca ustawa Prawo lotnicze liczy ponad 30 lat. Jest to jeden z przykładów świadczących, iż można było wypracować w tamtych latach prawo spójne z rozwiązaniami europejskimi i jednocześnie ustanowić prawo bardzo stabilne.

W oparciu o to prawo przeszliśmy transformację ustrojową. Także w oparciu o to prawo, mimo wszystkich jego ograniczeń, Polska rozwijała swoje lotnictwo cywilne, a także wchodziła na rynki międzynarodowe. Wreszcie w oparciu o to prawo Polska zyskiwała reputację członka najpoważniejszych międzynarodowych gremiów lotniczych.

Zaistniałe nowe okoliczności wymagają jednak uchwalenia nowego Prawa lotniczego. Do takich okoliczności zaliczyć należy przede wszystkim zmianę ustroju gospodarczego w Polsce i zmianę polityki lotniczej na świecie, a także zjawiska globalizacji, europeizacji, w tym otwarte przestworza. Odchodzi się również od pojęcia przewoźnika narodowego w stronę przewoźnika flagowego i wielkich przewoźników ponadnarodowych.

Kolejnym powodem, zresztą bardzo ważnym, jest ustąpienie dominacji w przestworzach i ruchu wojskowego, na rzecz priorytetu dla lotnictwa cywilnego. Trzecią okolicznością są nasze aspiracje wejścia do Unii Europejskiej, czego warunkiem sine qua non jest uchwalenie nowego Prawa lotniczego, które musi być kompatybilne z prawem lotniczym krajów Unii Europejskiej.

Mając to na uwadze przedkładamy komisyjny projekt ustawy Prawo lotnicze. Projekt spełnia zobowiązania Polski wynikające z układu stowarzyszeniowego z Unią Europejską w zakresie dostosowania prawa w dziedzinie lotnictwa do *acquis communautaire*.

Projekt nowego Prawa lotniczego obejmuje następujące podstawowe obszary:

1. Przyjęcie pojęć, kategorii i terminów lotniczych europejskich i światowych.
2. Rozgraniczenie prawidłowości gospodarowania przestrzenią lotniczą, kontroli przestrzeni lotniczej, bezpieczeństwa przestrzeni lotniczej, udostępniania przestrzeni lotniczej na nie dyskryminacyjnych zasadach wszystkim operatorom, a także prawo każdego państwa do korzystania z przestrzeni lotniczej w ramach swojej funkcji suwerennego władztwa, a więc odnoszenia korzyści, ułatwienia tranzytu powietrznego i rozwoju infrastruktury kompatybilnej z infrastrukturą krajów otaczających.
3. Porty lotnicze i lotnicze stałe urządzenia naziemne. W tej kategorii dopuszczamy w projekcie ustawy Prawo lotnicze możliwość zakładania portów lotniczych przez przedsiębiorstwa państwowe, państwowe jednostki organizacyjne, samorządowe jednostki organizacyjne, kapitał mieszany prywatno - państwowy i kapitał prywatny. W przypadku gdy tak stanowią umowy międzynarodowe, dopuszczamy także kapitał zagraniczny. Prawo to uznaje również konkurencję, o ile leży ona w interesie użytkowników i w interesie państwa. W ustawie określone są cztery przypadki, w których konkurencja może być ograniczona zarówno w usługach świadczonych w porcie lotniczym, jak i w instalowaniu i korzystaniu z urządzeń lotniczych.
4. Towarzystwa lotnicze i wykonywanie funkcji przewozowej. W tym zakresie regulacje zawarte w ustawie idą w kierunku liberalizacji, swobody wchodzenia w ugrupowania lub alianse strategiczne z zapewnieniem gestii decyzyjnej funkcji sprawczej państwu polskiemu i jej władzom lotniczym. Wykonywanie działalności w zakresie lotniczych przewozów osób i rzeczy wymaga uzyskania koncesji, stosownych zezwoleń i certyfikatów. Ustawa określa prawa i powinności przewoźników, sposób zakładania towarzystw lotniczych oraz zasady podejmowania tego rodzaju działalności.

5. Ważny obszar regulacji w projekcie ustawy Prawo lotnicze stanowi struktura władz lotniczych. W ustawie precyzujemy powstanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który by spełniał funkcje dotychczas wykonywane przez Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego, większość funkcji wykonywanych przez departament lotnictwa cywilnego, a także nowe funkcje, obecnie należące do ministra właściwego do spraw transportu, w takich działaniach jak proces certyfikacji, licencjonowania i wydawania zezwoleń. Wzmacnia to funkcję regulacyjną, prawodawczą i stanowiącą zarówno rządu, jak i ministra właściwego do spraw transportu, co powinno porządkować strukturę administracyjną naszego kraju.

Sejm poprzedniej kadencji oraz Senat przyjęły projekt ustawy Prawo lotnicze. Jednak Pan Prezydent zgłosił weto wobec ustawy, głównie z powodu niewystarczających regulacji związanych z bezpieczeństwem, co ujawniło się po 11 września ubiegłego roku.

Nowy, komisyjny projekt ustawy, wykorzystuje elementy zapisu z poprzedniego projektu ustawy. Projekt nie powoduje skutków budżetowych, zwłaszcza po stronie zobowiązań. Ustawa zawetowana przez Prezydenta RP nakładała obowiązki finansowania infrastruktury lotniczej przez budżet państwa.

Konkludując:

1. Projekt ustawy jest bardzo ważnym i pilnym z punktu widzenia procesu negocjacji polskiego członkostwa w Unii Europejskiej.
2. Projekt ustawy jest oparty na europejskich regulacjach lotniczych i zapewniający realizację polskiego interesu narodowego w lotnictwie cywilnym.
3. Projekt ustawy był uzgadniany z przedstawicielami lotnictwa państwowego.
4. Projekt ustawy nie powoduje skutków budżetowych.
5. Projekt ustawy nie powoduje istotnych zmian w innych ustawach.
6. Projekt ustawy pozwala wzmocnić ochronę lotnisk, pasażerów i samolotów przed aktami terroru.

W świetle załączonej opinii Biura Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu stwierdza się, że projekt ustawy Prawo lotnicze jest w pełni kompatybilny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, dnia 8 kwietnia 2002 r.

Pan Poseł
Janusz Piechociński
Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Opinia
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu ustawy
„Prawo lotnicze”.

W uzasadnieniu projektu przedmiotowej ustawy słusznie stwierdzono, że warunkiem *sine qua non* wejścia Polski do Unii Europejskiej jest uchwalenie nowego „Prawa lotniczego”, „...które musi być kompatybilne z prawem lotniczym krajów Unii Europejskiej”. Według twórców aktualnej wersji projektu, projekt ten „...spełnia zobowiązania Polski wynikające z Układu Stowarzyszeniowego z Unią Europejską w zakresie dostosowania prawa w dziedzinie lotnictwa do *acquis communautaire*”. Autor niniejszej opinii podziela ten pogląd, jakkolwiek widzi konieczność bliższego wyjaśnienia, na czym winna polegać wymagana zgodność (kompatybilność) polskiego prawa lotniczego z prawem wspólnotowym. Takie wyjaśnienie wydaje się niezbędne zwłaszcza w obliczu oczywistych nieporozumień, wynikających z uprzednich negatywnych opinii Komitetu Integracji Europejskiej odnośnie do wcześniejszych wersji projektu omawianej ustawy.

Na wstępie należy stwierdzić, że słuszny wymóg zgodności (kompatybilności) polskiego prawa lotniczego z prawem wspólnotowym wcale nie oznacza, że polskie

BIURO STUDIÓW I EKSPERTYZ KANCELARII SEJMU
00-441 Warszawa, ul. Zagórna 3 tel. 621 09 71, 694 17 27, fax 694 18 65

Niniejszy tekst jest wyłącznie opinią, sporządzoną w Biurze Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu, na użytek wewnętrzny w Sejmie i Kancelarii Sejmu; nie stanowi obowiązującej wykładni prawa.

prawo lotnicze musi być całkowicie zgodne z prawem wspólnotowym. Trzeba bowiem pamiętać, że polskie prawo lotnicze ma być stosowane nie tylko w relacjach objętych prawem wspólnotowym, ale również w stosunkach z państwami spoza Unii Europejskiej, których prawo wspólnotowe nie obejmuje. W takiej sytuacji trudno byłoby wymagać, aby Polska miała przyznawać wszystkie prawa i przywileje, które będzie przyznawać podmiotom partnerów unijnych, także podmiotom państw spoza Unii Europejskiej, w szczególności przy braku odrębnych umów i wzajemności.

Kluczowe znaczenie dla zapewnienia w dziedzinie obrotu lotniczego rzeczywistego jednakowego traktowania podmiotów własnych i unijnych, a także dla zabezpieczenia w tym obrocie swobody przepływu kapitału, osób oraz usług, posiada art.3 projektu ustawy, a w szczególności jego ust.2 i 3. Zgodnie z ust.3 tegoż artykułu, „*wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych*” (a więc także unijne rozporządzenia i dyrektywy), które przewidują jednakowe traktowanie podmiotu polskiego i podmiotu obcego, pociągają za sobą dla Polski obowiązek zapewnienia takiego jednakowego traktowania tych podmiotów również w aktach wykonawczych do ustawy „*Prawo lotnicze*”. W ten sposób akty unijne zyskują alternatywnie rangę co najmniej równą ustawie, stając się merytoryczną podstawą dla wydania krajowych aktów wykonawczych, regulujących stosunki między podmiotami polskimi i podmiotami unijnymi. Tak więc wspomniane przepisy art.3 projektu ustawy gwarantują w istocie, że prawo wspólnotowe, i to nie tylko już istniejące, ale także i przyszłe, będzie i tak obowiązywać, z pierwszeństwem stosowania przed ewentualnymi niezgodnymi z nim przepisami krajowymi.

Kompatybilność polskiego prawa lotniczego i jego najdalej idące możliwe zbliżenie z prawem Unii Europejskiej (nie zaś całkowita i bezwzględna zgodność!) powinny polegać na tym, aby spełnione zostały dwa uzupełniające się i nawzajem równoważące warunki.

Po pierwsze – ustawa powinna zawierać te zasady, które mogą i powinny być stosowane *erga omnes*, niezależnie od zobowiązań wobec Unii Europejskiej, a zasługują na ujęcie w ustawie ze względu na przedmiot unormowania. Takie podejście zapewni możliwość szerokiego zastosowania polskiego prawa lotniczego w relacjach ze wszystkimi obcymi partnerami, a nie tylko unijnymi.

Po drugie – ustawa powinna przewidywać odpowiednie delegacje do wydania przepisów krajowych, jakie mogą być niekiedy (nie zawsze) potrzebne do wykonywania rozporządzeń unijnych, a także dla wykonania dyrektyw w zakresie, w jakim postanowienia dyrektyw nie byłyby uwzględnione w samej ustawie.

Istotne jest to, aby z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej i wejścia w życie w naszym kraju zasad prawa wspólnotowego, nie było konieczne dokonywanie zmian w samej ustawie „Prawo lotnicze”, a by wystarczyło wydanie lub zmiana tylko aktów wykonawczych do tej ustawy.

W świetle powyższych uwag i w oparciu o w/w kryteria, można powiedzieć, że przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy „Prawo lotnicze” należy uznać za kompatybilny z prawem Unii Europejskiej (prawem wspólnotowym). Sformułowania powołanego wyżej art.3 projektu dają wystarczającą podstawę do zastosowania w sferze polskiego lotnictwa cywilnego zasad prawa wspólnotowego. Należy natomiast skorygować rażaco błędne z prawnego punktu widzenia sformułowanie art.3 ust.3: „...*wiązące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, w tym (!) wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych tymi umowami*”. Uchwały organizacji międzynarodowych, w tym także akty przyjmowane przez organy Wspólnot Europejskich, w żadnym razie nie mogą być klasyfikowane jako element wchodzący w skład pojęcia „*umów międzynarodowych*”. To, że uchwały te są podejmowane przez organy organizacji utworzonych na podstawie umów międzynarodowych, nie daje żadnego prawa do traktowania tych uchwał jako jakiegokolwiek kategorii umów międzynarodowych. Stanowią one, co najwyżej, swoistą „pochodną” tych umów. Można by też zastanowić się, czy w miejsce pojęcia „*wiążących uchwał organizacji międzynarodowych*”, nie byłoby jednak lepsze, używane we wcześniejszych wersjach projektu, określenie „*prawo stanowione przez organizacje międzynarodowe*”, jako kładące bardziej nacisk na treść anizeli na formę omawianych aktów.

Dziwi też nieco zniknięcie w projekcie istniejącego w dotychczasowej ustawie z 1962 r. ogólnego przepisu przewidującego wydawanie przez ministra rozporządzeń niezbędnych do zastosowania w Polsce umów międzynarodowych obowiązujących nasze państwo w zakresie lotnictwa cywilnego (a w konsekwencji także prawa stanowionego na ich podstawie). Wydaje się, że szczegółowe delegacje zawarte w

dalszych przepisach projektu nowej ustawy mogą okazać się w przyszłości nie zawsze wystarczające.

Przyjmując koncepcję cytowanego wyżej art.3 ust.3 projektu ustawy, zasady prawa wspólnotowego dotyczące wolności przepływu kapitału, osób oraz usług będą miały zastosowanie w naszych stosunkach wewnątrz rynku Wspólnoty, a postanowienia zastrzegające pewne prawa dla podmiotów polskich, zawarte w przepisach o lotniskach, koncesjach, licencjach, zezwoleniach itp., będą stosowane – w braku odmiennych umów lub zasad wzajemności – tylko w obrocie z państwami trzecimi.

Niezależnie od powyższej ogólnej zasady, należy zauważyć, że za bezpośrednio kompatybilne z prawem wspólnotowym trzeba uznać także szczegółowe przepisy opiniowanego projektu ustawy, dotyczące konkretnych zagadnień, jak na przykład:

• art.50 ust.2, przewidujący określenie zgodnych z przepisami międzynarodowymi wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska (dyrektywy Rady nr 89/629 i późniejsze);

art.66 ust.4-6, dotyczący koordynacji rozkładów lotów w portach lotniczych (rozporządzenie Rady nr 95/53);

art.94 ust.5 o uznawaniu obcych licencji personelu lotniczego (rozp. Rady nr 91/670 w sprawie wzajemnego uznawania licencji);

art.119 ust.5, przewidujący ustalenie zasad działania służb ruchu lotniczego z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych (dyrektywy Rady nr 93/65 i nr 97/15, dotyczące stosowania zasad i wymogów „Eurocontrol”;

art.135-141 (w związku z art.17), dotyczące badania wypadków i incydentów lotniczych (dyrektywa Rady nr 94/56);

art. 158-164, dotyczące nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych i certyfikacji działalności lotniczej (rozp. Rady nr 3922/91 o harmonizacji technicznych wymagań i procedur administracyjnych w lotnictwie – z ewentualnym dodaniem ogólniejszej delegacji w przedmiocie wdrożenia tego rozporządzenia);

art.165-173, dotyczące koncesjonowania przewoźników lotniczych (rozp. Rady nr 2407/92 o licencjonowaniu, przy założeniu, że polska koncesja ma odpowiadać wspólnotowej licencji);

art.177-182, dotyczące obsługi naziemnej (dyrektywa Rady nr 96/67), z tym, że należałoby upewnić się, czy delegacje z art.182 są wystarczające (od strony zakresu przedmiotowego) do wdrożenia wszystkich postanowień dyrektywy.

Jeśli chodzi o przepisy art.190-205 (Przewóz lotniczy), to w myśl art.190 nie będą one miały w zasadzie zastosowania w zakresie przewozów wewnątrz Unii regulowanych prawem wspólnotowym, z wyjątkiem tych przepisów, które częściowo uwzględniają ogólne zasady prawa wspólnotowego i – w konsekwencji – wymagają uzupełnienia w aktach wykonawczych. Będą to:

art.197 o obowiązku użyteczności publicznej (odpowiadającym obowiązkowi służby publicznej wg rozp. Rady nr 2408/92);

art.198 o taryfach (rozp. Rady nr 2408/92);

art.200 o uprawnieniach nieprzewiezionych pasażerów (rozp. Rady nr 295/91);

art.201 o systemach rezerwacyjnych (rozp. Rady nr 2299/89, z późn.zm.);

art.203 dotyczący stosowania zasad konkurencji (zezwała na zastosowanie europejskiego prawa konkurencji, które już zresztą obowiązuje w myśl odpowiednich przepisów Układu Europejskiego).

Również przepisy art.208 dają podstawę do zastosowania zasad prawa wspólnotowego w zakresie odpowiedzialności za szkody związane z przewozem lotniczym (rozp. Rady nr 2027/97). Zasady te zostały już obecnie przyjęte w regulaminie (ogólnych warunkach) międzynarodowego przewozu pasażerów PLL"LOT".

Sporządził: *Zdzisław Galicki*

Akceptował: *Dyrektor Biura Studiów i Ekspertyz*

Wiesław Stańkiewicz

111

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 12 kwietnia 2002 r.

Cena 5,07 zł + 22% VAT





Warszawa, 15 kwietnia 2002 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia o zgodności przedstawionego komisyjnego projektu ustawy Prawo lotnicze z prawem Unii Europejskiej

Na podstawie art. 31 ust. 7 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. - Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 1998 r. Nr 44, poz. 618 ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Przedstawiony komisyjny projekt ustawy Prawo lotnicze kompleksowo reguluje stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.

II. Stan prawa wspólnotowego materii objętej projektem ustawy

Stosunki z zakresu lotnictwa cywilnego regulowane są w prawie wspólnotowym szeregiem aktów. Wymienienie ich wszystkich i opisanie w niniejszej opinii byłoby niemożliwe. Dlatego poniżej przedstawione zostaną jedynie wybrane, najważniejsze wspólnotowe akty prawne, dotyczące materii regulowanej w projekcie ustawy Prawo lotnicze:

- Rozporządzenie Rady 2299/89 o systemach rezerwacyjnych,
- Dyrektywa Rady 91/670/EWG o wzajemnym uznawaniu licencji personelu lotniczego niezbędnych do wykonywania funkcji w lotnictwie cywilnym
- Rozporządzenie Rady 3922/91 w sprawie harmonizacji standardów technicznych i procedur administracyjnych w zakresie lotnictwa cywilnego
- Rozporządzenie Rady 295/91 o uprawnieniach nieprzewiezionych pasażerów
- Rozporządzenie Rady 2407/92 w sprawie udzielania zezwoleń przewoźnikom lotniczym

- Rozporządzenie Rady 2408/92 w sprawie dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do tras wewnątrz-wspólnotowych
- Rozporządzenie Rady 2409/92 w sprawie taryf i cenników na usługi lotnicze
- Rozporządzenie Rady 95/93 o wspólnych regułach dotyczących przyznawania nisz czasowych na lotniskach na obszarze Wspólnoty
- Dyrektywa Rady 94/56/WE ustanawiająca podstawowe zasady badania wypadków w lotnictwie cywilnym
- Dyrektywa Rady 96/67/WE o dostępie do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych na terytorium Wspólnoty
- Rozporządzenie Rady 2027/97 o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku

Powyżej powołano kilka rozporządzeń, co wymaga podania pewnych uwag co charakteru prawnego rozporządzenia. Stosownie do art. 249 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE) rozporządzenie ma zasięg ogólny; obowiązuje w całości i stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich. Rozporządzenia są bezpośrednio stosowalne, co jest zabezpieczone zakazem ich transpozycji do prawa krajowego przez np. powtarzanie ich postanowień w aktach prawa krajowego. Rozporządzenia obowiązują bowiem automatycznie na mocy opublikowania ich w Dzienniku Urzędowym WE (wyrok ETS z 7 lutego 1973 r. w sprawie Komisja przeciwko Republice Włoskiej, sprawa 39/72).

Ponadto, do spraw uregulowanych projektem ustawy zastosowanie znajdują również przepisy art. 56 i n. TWE regulujące swobodę przepływu kapitałów. Zgodnie z tymi przepisami wszelkie ograniczenia przepływu kapitału pomiędzy państwami członkowskimi oraz pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi są zakazane.

III. Układ Europejski

Układ ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską z jednej strony a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi z drugiej strony (Układ Europejski), w art. 68 nakłada na Polskę ogólny obowiązek zapewnienia zgodności polskiego ustawodawstwa z ustawodawstwem Wspólnoty.

Stosownie do art. 61 Układu, w czasie trwania pierwszego etapu stowarzyszenia (który do tej pory nie został zakończony) Umawiające się Strony podejmą środki umożliwiające stworzenie warunków niezbędnych dla dalszego stopniowego stosowania przepisów Wspólnoty, dotyczących swobodnego przepływu kapitału. W czasie trwania drugiego etapu stowarzyszenia Rada Stowarzyszenia zbada sposoby pełnego zastosowania przepisów Wspólnoty, dotyczących przepływu kapitału.

IV. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa wspólnotowego i postanowień Układu Europejskiego

Należy zwrócić uwagę na przepis art. 3 projektu ustawy, który odsyła do wiążących Polskę umów międzynarodowych i wiążących uchwał organizacji międzynarodowych ustanowionych tymi umowami. Wydaje się, że zamiast „uchwał organizacji międzynarodowych” trafniejszym sformułowaniem byłoby: prawo stanowione przez organizacje międzynarodowe, których członkiem jest Rzeczpospolita Polska. Podobnego doprecyzowania wymagają wszystkie przepisy ustawy, które odsyłają do umów międzynarodowych. W ten sposób ustawa przewiduje miejsce dla przepisów wspólnotowych, które mają rangę traktatową lub rangę rozporządzenia i z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej wejdą do polskiego porządku prawnego.

Niezależnie od powyższego, należy zauważyć, że znaczna część odpowiednich przepisów wspólnotowych z zakresu prawa lotniczego została w projekcie uwzględniona bądź bezpośrednio bądź przez odpowiednie delegacje do wydania aktów wykonawczych, na przykład:

- art. 50 ust. 2 przewiduje określenie zgodnych z przepisami międzynarodowymi wymagań, jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska (zob. np. dyrektywa Rady nr 89/629),
- art. 94 ust. 5 o uznawaniu obcych licencji personelu lotniczego uwzględnia rozporządzenie Rady nr 91/670 o wzajemnym uznawaniu licencji personelu lotniczego niezbędnych do wykonywania funkcji w lotnictwie cywilnym;
- art. 119 ust. 5 przewiduje ustalenie, w drodze rozporządzenia, zasad działania służb ruchu lotniczego z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych (dyrektywy Rady nr 93/65 i nr 97/15, dotyczące stosowania zasad i wymogów „Eurocontrol”,
- art. 135-141 (w związku z art. 17), dotyczące badania wypadków i incydentów lotniczych implementują postanowienia dyrektywy Rady nr 94/56/WE,
- art. 165-173, dotyczące koncesjonowania przewoźników lotniczych uwzględniają rozporządzenie Rady nr 2407/92 w sprawie udzielania zezwoleń przewoźnikom lotniczym,
- art. 174-182 uwzględniają przepisy dyrektywy Rady nr 96/67/WE o dostępie do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych na terytorium Wspólnoty, z tym, że pełna implementacja jej postanowień może nastąpić dopiero po wydaniu rozporządzenia przewidzianego w art. 182.

Jeśli chodzi o przepisy art. 190-205 (Przewóz lotniczy), to w myśl art. 190 nie będą one miały w zasadzie zastosowania w zakresie przewozów wewnątrz Unii regulowanych prawem wspólnotowym. Niemniej część z nich - niezależnie od odesłania z art. art. 190, samodzielnie odsyła do przepisów poza krajowych:

- art.197 o obowiązku użyteczności publicznej odnosi się do rozporządzenia Rady nr 2408/92 w sprawie dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do tras wewnątrz-wspólnotowych;
- art.198 o taryfach także uwzględnia rozporządzenie Rady nr 2408/92 w sprawie dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do tras wewnątrz-wspólnotowych;
- art.200 o uprawnieniach nieprzewiezionych pasażerów uwzględnia rozporządzenie Rady nr 295/91.

Również przepisy art.208 dają podstawę do zastosowania zasad prawa wspólnotowego w zakresie odpowiedzialności za szkody związane z przewozem lotniczym, a określone rozporządzeniem Rady nr 2027/97.

Zastrzeżenia może budzić przepis art. 64 w zw. z art. 223 projektu, który ogranicza krąg właścicieli nieruchomości gruntowych, które w chwili wejścia w życie ustawy będą zajęte pod część lotniczą lotnisk międzynarodowych, co nie jest zgodne z zasadą swobodnego przepływu kapitału wyrażoną w art. 56 i n. TWE.

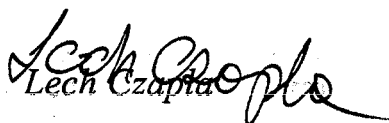
Należy jednak zauważyć, że na obecnym etapie – przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej – Układ Europejski zakłada w art. 61 brak pełnej swobody przepływu kapitałów w stosunkach z Polską. Natomiast jeżeli chodzi o okres po przystąpieniu Polki do Unii Europejskiej, przepis ten wymaga uzasadnienia. Choć wydaje się, że będzie można usprawiedliwić jego istnienie bezpieczeństwem publicznym lub względami polityki publicznej - art. 58 ust. 1 b) TWE. Niemniej, w razie kwestionowania tego przepisu ostateczne zdanie będzie należało do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

V. Konkluzje

Projekt ustawy Prawo lotnicze, z zastrzeżeniem uwag poczynionych powyżej (zwłaszcza dotyczących wydania odpowiednich aktów wykonawczych i doprecyzowania przepisów odsyłających do umów międzynarodowych), pozostaje zgodny z prawem Unii Europejskiej i postanowieniami Układu Europejskiego.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

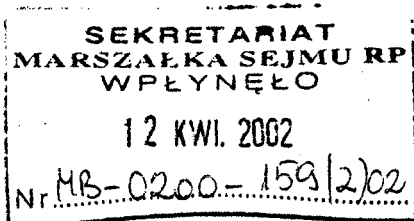
Deskryptory Bazy REX: Unia Europejska, lotnictwo, prawo lotnicze



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 12 kwietnia 2002 r.

Komisja Infrastruktury
INF-00-7-02



Pan
Marek BOROWSKI
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

• W związku z przedłożeniem Panu Marszałkowi komisyjnego projektu ustawy Prawo lotnicze w załączeniu przekazuję wykaz wraz z założeniami aktów wykonawczych do ww. projektu.

Z gębkiem nacuda

Z-ca Przewodniczącego Komisji
[Signature]
/Bogusław Liberadzki/

WYKAZ WRAZ Z ZAŁOŻENIAMI AKTÓW WYKONAWCZYCH DO PROJEKTU USTAWY PRAWO LOTNICZE	
Lp	Upoważnienie obligatoryjne
	Rozporządzenie ma na celu:
1.	<p>Art. 1 ust. 7. Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu, spraw wewnętrznych, środowiska oraz MON w sprawie określenia szczegółowych warunków stosowania przepisów prawa lotniczego do państwowych statków powietrznych oraz do lotnisk wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań tych statków</p> <p>Art. 4 ust. 2. Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu oraz MON w sprawie określenia szczegółowych zasad wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju.</p>
2.	<p>Art. 17 ust. 8. Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia wymaganych kwalifikacji członków Komisji Badań Wypadków Lotniczych, liczbę członków Komisji oraz wzór legitymacji członka Komisji.</p>
3.	<p>Art. 17 ust. 9 . Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. pracy w sprawie określenia szczegółowych zasad wynagradzania członków Komisji Badań Wypadków Lotniczych</p>
4.	<p>Art. 24 ust. 3. Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. finansów</p>
	<p>określenie warunków stosowania przepisów prawa lotniczego do państwowych statków powietrznych oraz do lotnisk wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań tych statków powietrznych, biorąc pod uwagę szczególny charakter zadań realizowanych przez lotnictwo państwowe.</p> <p>określenie zasad wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacnianie obronności na czas pokoju, uwzględniając obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.</p> <p>określenie zasad oraz trybu przekazywania Ministrowi ON funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej na czas wojny lub stanu wyjątkowego, uwzględniając zasady współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.</p> <p><i>Dyrektywa Komisji 97/15 oraz Dyrektywa 93/65</i></p> <p>określenie kwalifikacji członków i ekspertów Komisji Badań Wypadków Lotniczych oraz innych wymagań stawianych jej członkom, uwzględniając specjalistyczny charakter zadań Komisji.</p> <p>określenie zasad wynagradzania przewodniczącego, ekspertów i pozostałych członków Komisji, uwzględniając specyfikę ich pracy.</p> <p>określenie czynności urzędowych związanych z nadzorem nad lotnictwem cywilnym oraz wysokości lub sposobu ustalania</p>

	trybu ich wnoszenia.	roku życia oraz młodzieży uczącej się, która nie ukończyła 24 roku życia, dla żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową oraz dla osób niepełnosprawnych.
7.	Art. 29 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia szczegółowych warunków i sposobu wykonywania kontroli przestizregania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego	określenie warunków i sposobu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego w stosunku do podmiotów prowadzących działalność lotniczą, uwzględniając zachowanie wymogów bezpieczeństwa w tej działalności.
8.	Art. 41 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie ustalenia : - szczegółowych zasad prowadzenia państwowego rejestru statków powietrznych, trybu składania wniosków o wpis do państwowego rejestru statków, zgłaszania zmiany danych rejestrowych, a także wzoru świadectwa rejestracji oraz warunki jego ważności, - znaków rozpoznawczych oraz innych znaków i napisów dla statków powietrznych wpisanych do państwowego rejestru statków	określenie zasad dotyczących prowadzenia państwowego rejestru statków powietrznych, procedury związanej ze składaniem wniosków o wpis do państwowego rejestru statków oraz dokonywaniem zmian danych rejestrowych, uwzględniając rodzaj i charakterystykę danego statku powietrznego. Rozporządzenie określać będzie także znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy dla statków powietrznych wpisanych do państwowego rejestru statków, uwzględniając ich opis, sposób i miejsce ich umieszczenia na tych statkach. <i>Dyrektywa Rady Europejskiej 3922/91.</i>
9.	Art. 45 ust. 10 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia: - wymagań dotyczących konstrukcji statków powietrznych, - przepisów technicznych dla poszczególnych statków powietrznych, - trybu składania wniosków o wydanie certyfikatu typu statku powietrznego - szczegółowych zasad wydawania i cofania certyfikatu typu.	określenie wymagań dotyczących konstrukcji statków powietrznych, przepisów technicznych dla tych statków powietrznych oraz trybu składania wniosków o wydanie certyfikatu typu statku powietrznego, spełniających wymogi bezpieczeństwa eksploatacji statku powietrznego oraz bezpieczeństwa lotów. <i>Dyrektywa Rady Europejskiej 3922/91.</i>
10.	Art. 50 ust.1 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia : -szczegółowych przepisów technicznych dla oceny zdatności statków powietrznych do lotów, -trybu sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotów, wydawania świadectw zdatności do lotów, ich okresu ważności, odnawiania ważności, stwierdzania w drodze okresowych	Określenie wymogów i przepisów technicznych dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych. <i>Dyrektywa Rady Europejskiej 3922/91.</i>

	<p>-trybu sprawdzania zdatności statków powietrznych do lotów, wydawania świadectw zdatności do lotów, ich okresu ważności, odnawiania ważności, stwierdzania w drodze okresowych inspekcji utrzymywania przez statek powietrzny jego zdolności do lotów, oraz zezwoleń na loty bez takich świadectw,</p> <p>-przepisów technicznych o zdatności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej,</p> <p>-wzorów wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa zdatności do lotu,</p> <p>-trybu i sposobu zawieszania i cofania świadectw zdatności do lotu</p>	
11.	<p>Art. 50 ust. 2 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie wymagań jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska przed hałasem, wibracjami oraz zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza.</p>	<p>określenie zgodnych z przepisami międzynarodowymi wymagań , jakie powinny spełniać statki powietrzne ze względu na ochronę środowiska (dyrektywa Rady Europejskiej nr 89/629 i późniejsze).</p>
12.	<p>Art. 52 ust. 4 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trybu składania wniosków o wydanie świadectwa oględzin statków powietrznych oraz wzory świadectwa oględzin i wniosku o jego wydanie, - warunków wykonywania lotów próbnych, - trybu wydawania, zawieszania i cofania świadectw oględzin 	<p>określenie zasad i procedury wydawanie dokumentów koniecznych do oceny zdatności statku powietrznego do lotu, przy uwzględnieniu przepisów międzynarodowych.</p>
13.	<p>Art. 62 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia :</p> <ul style="list-style-type: none"> - szczegółowych zasad klasyfikacji dla lotnisk, - wzorów dokumentów, które należy dołączyć do wniosku o wpisanie lotniska do rejestru, - szczegółowych warunków i trybu prowadzenia Państwowego Rejestru Lotnisk, - Zmian cech ,lotniska ... 	<p>określenie zasad, warunków i procedur związanych z zarządzaniem lotniskami.</p>
14.	<p>Art. 66 ust. 6 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia szczegółowych zasad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tworzenia, działania komitetów i współpracy komitetów i 	<p>określenie zasad dotyczących koordynacji, rozkładów lotów w portach lotniczych. <i>Rozporządzenie Rady Europejskiej nr 95/53</i></p>

	-współdziałania oraz konsultacji przewoźników lotniczych i ich organizacji z zarządami lotnisk i koordynatorami w sprawach koordynacji rozkładów lotów.	
15.	Art. 72 ust.3 Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie określenia lotnisk międzynarodowych	określenie lotnisk międzynarodowych z/do których startują i lądują statki powietrzne w ruchu międzynarodowym, uwzględniając potrzeby danego regionu oraz przepisy określające lotnicze przejścia graniczne.
16.	Art. 73 ust.2 Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie określenia : - zakresu korzystania z obiektów i urządzeń lotniska, - sposobu pokrycia przez służby i organy administracji kosztów powstałych w związku z korzystaniem z obiektów i urządzeń lotniska,	określenie zakresu korzystania z obiektów i urządzeń lotniska Przez służby państwowe i organy administracji publicznej w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań
17.	Art. 75 ust.2 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. wewnętrznych oraz MON w sprawie określenia maksymalnej wysokości opłat lotniskowych dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego lub publicznego lub bezpieczeństwa państwa	określenie maksymalnej wysokości opłat lotniskowych dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego lub bezpieczeństwa państwa oraz sposob, warunki i zakres ulg oraz zwolnień od tych opłat, uwzględniają uzasadnione koszty poniesione przez podmiot świadczący usługę oraz zobowiązania wynikające z umów międzynarodowych.
18.	Art. 76 ust. 4 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia szczegółowych wymagań dotyczących ustalania opłat lotniskowych.	określenie zasad ustalania wysokości opłat lotniskowych uiszczanych przez zarządzającego lotniskiem z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.
19.	Art. 82 ust. 1 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia warunków eksploatacji lotnisk.	określenie warunków eksploatacji lotnisk, mając na uwadze klasyfikację lotnisk i obowiązki zarządzającego lotniska.
20.	Art. 82 ust. 2 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z Ministrem ON w sprawie określenia warunków i zasad wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązków zarządzającego na tych lotniskach	określenie warunków i zasad wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązków zarządzającego na tych lotniskach związanych z obronnością państwa.
21.	Art. 82 ust. 3 Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie	określenie sposobu współdziałania służb publicznych oraz

	<p>określenia wspólnej, bezpiecznej eksploatacji lotnisk, warunków i zasad wykorzystywania lotnisk ...</p>	<p>organów administracji publicznej dla zapewnienia bezpieczeństwa na lotniskach nadzorowanych przez ministra właściwego ds. wewnętrznych oraz obowiązki zarządzającego na tych lotniskach.</p>
22.	<p>Art. 84 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi ds. wewnętrznych oraz administracji w sprawie określenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wymagań dotyczących przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz operacyjnego planu ratownictwa lotniskowego, - zakresu obowiązków jednostek ochrony zdrowia, organów administracji publicznej i innych służb publicznych, - warunków i programów szkolenia lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. 	<p>określenie przepisów dotyczących zorganizowania systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratownictwa.</p>
23.	<p>Art. 91 Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem ON, w sprawie określenia: zasad klasyfikacji lotniczych urzędzeń naziemnych ...</p>	
24.	<p>Art. 91 Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem ON, w sprawie określenia warunków technicznych , jakie powinny spełniać lotnicze urządzenia naziemne ...</p>	<p>określenie wymagań i zasad dotyczących zakładania oraz utrzymania lotniczych urzędzeń naziemnych. Wymagania zawarte w rozporządzeniach dotyczą również kontroli, nadzoru i zabezpieczenia obsługi ruchu lotniczego, a także warunków jakie ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych, powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska.</p>
25.	<p>Art. 91 Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem ON, w sprawie określenia szczegółowe zasady i tryb prowadzenia rejestru urzędzeń naziemnych ...</p>	
26.	<p>Art. 91 Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem ON, w sprawie określenia warunki jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska ze względu na bezpieczeństwo ruchu statków powietrznych,</p>	

<p>27.</p>	<p>Art. 91 Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem ON, w sprawie określenia sposobu zgłaszania oraz wykonywania oznakowania, o którym mowa w art. 93 ust. 2 ...</p>	<p>określenie szczegółowych zasad związanych ze startami i lądowaniami statków powietrznych na lądowiskach i innych miejscach poza lotniskami w razie przymusowego lądowania, ratowania życia lub zdrowia ludzkiego i innych wymienionych w ustawie Prawo lotnicze przypadkach.</p>
<p>28.</p>	<p>Art. 92 ust. 3 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia :</p> <ul style="list-style-type: none"> - wymagań jakie powinny spełniać ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych lądowiska i inne miejsca poza lotniskami używane do startów i lądowań statków powietrznych, - trybu zgłaszania, dopuszczania do użytkowania i ewidencjonowania lądowisk. 	
<p>29.</p>	<p>Art. 97 ust. 4 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia szczegółowych wymagań w zakresie kwalifikacji i doświadczenia członków komisji egzaminacyjnej, trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów.</p>	<p>określenie wymagań w zakresie kwalifikacji jakie członków komisji egzaminacyjnej, powołanej do przeprowadzania egzaminu państwowego na uzyskanie licencji członka personelu lotniczego.</p>
<p>30.</p>	<p>Art. 101 ust. 4 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. pracy w sprawie określenia szczegółowych warunków rozliczania czasu pracy personelu lotniczego</p>	<p>kreślenie i wprowadzenie postanowień w zakresie ustalenia zasad i organizacji czasu pracy przy zachowaniu przepisów Kodeksu pracy oraz poprawnych warunków pracy personelu lotniczego. Dyrektywa 93/104</p>
<p>31.</p>	<p>Art. 102 ust. 1 Rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - licencji właściwych dla specjalności lotniczych i ich wzorów, - uprawnień przyznawanych w ramach poszczególnych rodzajów licencji, - szczegółowych wymagań dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczących kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, 	<p>określenie warunków wydawania, ograniczania, zawieszania i przywracania uprawnień wynikających z licencji personelu lotniczego z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa lotów.</p>

	<p>- szczegółowych zasad:</p> <p>a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz</p> <p>wynikających z nich uprawnień,</p> <p>b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji personelu lotniczego wydanej przez właściwy organ obcego państwa,</p> <p>c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,</p> <p>d) prowadzenia państwowego rejestru personelu lotniczego,</p> <p>e) prowadzenia szkolenia lotniczego,</p> <p>-szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji.</p> <p>- specjalności, dla których wymagane są świadectwa kwalifikacji.</p>	
32.	<p>Art. 102 ust. 2 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. zdrowia w sprawie określenia wymagań w zakresie sprawności psychofizycznej osób ubiegających się o licencje albo posiadających licencje personelu lotniczego</p>	<p>określenie wymagań w zakresie sprawności psychofizycznej osób ubiegających się o licencje albo posiadających licencje personelu lotniczego dla poszczególnych rodzajów licencji personelu lotniczego mając na uwadze wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych i specyfiki uprawnień związanych z daną licencją.</p>
33.	<p>Art. 102 ust. 3 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. zdrowia w sprawie określenia szczegółowych warunków na jakich cudzoziemcy mogą być dopuszczeni do szkolenia lotniczego i uzyskać licencję w RP.</p>	<p>określenie warunków na jakich cudzoziemcy mogą być dopuszczeni do szkolenia lotniczego i uzyskać licencję w RP, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym oraz zgodność z przepisami międzynarodowymi.</p>
34.	<p>Art. 106 ust. 7 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. zdrowia w sprawie określenia trybu wpisywania lekarzy na listę lekarzy orzeczników oraz skreślenia z niej</p>	<p>określenie trybu wpisywania lekarzy na listę lekarzy orzeczników oraz zasady skreślenia z listy, z uwzględnieniem wzoru listy lekarzy orzeczników.</p>
35.	<p>Art. 107 ust. 7 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. zdrowia</p>	<p>określenie trybu wpisywania centrów medycyny lotniczej na listę oraz zasady skreślenia z listy, z uwzględnieniem potrzeb</p>

	<p>w sprawie określenia trybu wpisywania centrów medycyny lotniczej na listę oraz skreślenia z niej</p>	<p>lotnictwa cywilnego w tym zakresie.</p>
<p>36.</p>	<p>Art. 110 ust. 1 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. zdrowia oraz ministrem ON w sprawie określenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szczegółowych zasad, warunków i trybu przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego, - warunków i trybu: a) wydawania i przechowywania orzeczeń lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, b) kontroli przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich i orzekania, c) kontroli dokumentowania badań lotniczo-lekarskich, <ul style="list-style-type: none"> - częstotliwość badań lotniczo-lekarskich, - dodatkowe wymagania kwalifikacyjne lekarzy orzeczników, - sposób postępowania z dokumentacją medyczną badań lotniczo-lekarskich oraz wzory stosowanych dokumentów, - maksymalne stawki opłat za badania lotniczo-lekarskie, biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przeprowadzanych badań oraz rodzaj licencji, - wykaz centrów medycyny lotniczej uprawnionych, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, do wykonywania badań lotniczo-lekarskich. 	<p>określenie warunków i zasad przeprowadzania prawidłowych i kompleksowych badań lotniczo-lekarskich przy udziale specjalistów z dziedziny medycyny lotniczej oraz medycyny transportu, z uwagi na konieczność posiadania przez członków personelu lotniczego odpowiedniego stanu zdrowia niezbędnego do wykonywania obowiązków zawodowych.</p>
<p>37.</p>	<p>Art. 117 ust. 4 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z Ministrem ON, ministrami właściwym ds. wewnętrznych oraz środowiska w sprawie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wprowadzenia zakazów lub ograniczeń lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące, 	<p>określenie warunków dostępu na równych prawach do polskiej przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom oraz zasad organizacji ruchu lotniczego przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących RP umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.</p>

	<p>- określenia zasad wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące oraz sposób publikacji tych ograniczeń.</p>	
38.	<p>Art. 119 ust. 3 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z Ministrem ON w sprawie określenia części polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej jako przestrzeń kontrolowana i niekontrolowana, szczegółowych zasad korzystania z przestrzeni powietrznej ...</p>	<p>określenie zasad korzystania z części polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej jako przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej.</p>
39.	<p>Art. 119 ust. 4 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. wewnętrznych oraz Ministrem ON w sprawie powołania wspólnego cywilno-wojskowego organu doradczego odpowiedzialnego za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystywania przestrzeni powietrznej i zakresu jego działania</p>	<p>określenie trybu powołania wspólnego cywilno-wojskowego organu doradczego odpowiedzialnego za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystywania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników przy uwzględnieniu przepisów międzynarodowych.</p>
40.	<p>Art. 119 ust. 5 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. wewnętrznych oraz Ministrem ON w sprawie ustalenia szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego i zasad działania służb ruchu lotniczego</p>	<p>określenie zasad działania służb ruchu lotniczego z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych <i>Dyrektywy Rady Europejskiej nr 93/65 i nr 97/15 dotyczące stosowania zasad i wymogów EUROCONTROL.</i></p>
41.	<p>Art. 119 ust. 6 Rozporządzenie Ministra ON w porozumieniu z ministrem właściwym ds. wewnętrznych w sprawie określenia zasad działania organów zarządzania ruchem lotniczym z organami wojsk lotniczych i obrony powietrznej</p>	<p>określenie zasad działania organów zarządzania ruchem lotniczym z organami wojsk lotniczych i obrony powietrznej, zasad z uwzględnieniem sposobu postępowania tych wojsk w stosunku do cywilnych i wojskowych statków powietrznych w tym statków bezałogowych przekraczających granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub nie podporządkowujących się poleceniom organów zarządzania ruchem lotniczym. <i>Dyrektywa Rady Europejskiej 93/65</i></p>
42.	<p>Art. 121 ust. 1 Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem</p>	<p>Określenie wyjątki od zakazu wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i</p>

	<p>właściwym do spraw wewnętrznych określili w drodze rozporządzenia wyjątki od zakazu wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów oraz osób zamieszkałych lub przebywających w tych osiedlach i skupiskach.</p>	<p>innymi skupiskami ludności z uwzględnieniem bezpieczeństwa lotów oraz osób zamieszkałych lub przebywających w tych osiedlach i skupiskach. <i>Dyrektywa Rady Europejskiej 3922/91.</i></p>
43.	<p>Art. 121 ust 2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określili, w drodze rozporządzenia, uwzględniając bezpieczeństwo osób i mienia, wyjątki od zakazu dokonywania w czasie lotu zrzutów ze statku powietrznego obejmujące w szczególności zrzuty dla potrzeb:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ochrony ludności, 2) ochrony przeciwpożarowej, 3) służby zdrowia, 4) poszukiwania i ratownictwa, 5) sportowych i obsługi imprez masowych, 6) reklamowych, 7) gospodarki rolnej i leśnej, 8) doświadczalnych i szkoleniowych. 	<p>określenie wyjątków od zakazu dokonywania w czasie lotu zrzutów ze statku powietrznego obejmujące w szczególności zrzuty dla potrzeb ochrony ludności, ochrony przeciwpożarowej służby zdrowia poszukiwania i ratownictwa sportowych i obsługi imprez masowych, reklamowych, gospodarki rolnej i leśnej, doświadczalnych i szkoleniowych.</p>
44.	<p>Art. 121 ust. 3 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. łączności w sprawie określenia warunków korzystania na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu z urządzeń łączności, dla celów niezwiązanych z tym lotem</p>	<p>określenie warunków korzystania na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu z urządzeń łączności, dla celów niezwiązanych z tym lotem z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa lotu statków powietrznych <i>Dyrektywa Komisji Nr 07/15, Dyrektywa Rady Europejskiej 93/65</i></p>
45.	<p>Art. 127 Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem</p>	<p>określenie w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady wykonywania zadań przez państwowy organ zarządzania</p>

	<p>właściwym do spraw finansów publicznych, na wniosek Prezesa Urzędu, określa w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady wykonywania zadań przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.</p>	<p>ruchem lotniczym.</p>
46.	<p>Art. 130 ust.3 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie ustalenia sposobów określania wysokości opłat, a także trybu ich pobierania</p>	<p>określenie sposobów ustalenia wysokości opłat, a także trybu ich pobierania z uwzględnieniem warunków korzystania z usług państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym i służb współdziałających oraz opłaty za te usługi mogą być zróżnicowane jedynie ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakterystyki świadczonych usług.</p>
47.	<p>Art. 132 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sposobu i warunków zapewnienia służby informacji lotniczej, - wymagań, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa tej służby, - sposób i warunki udostępniania przez organ służby informacji lotniczej wydawnictw, o których mowa w pkt 2, - zasad współdziałania służby informacji lotniczej z Agencją i zarządzającymi lotniskami - szczegółowe zasady działania telekomunikacji lotniczej 	<p>określenie sposobu i warunków zapewnienia służby informacji lotniczej, wymagań, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa tej służby, sposób i warunki udostępniania przez organ służby informacji lotniczej wydawnictw, o których mowa w pkt 2, zasad współdziałania służby informacji lotniczej z Agencją i zarządzającymi lotniskami, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych</p>
48.	<p>Art. 133 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu, środowiska, spraw wewnętrznych oraz Ministrem ON w sprawie określenia szczegółowych zasad działania i organizacji lotniczej i lotniskowej służby meteorologicznej oraz ich współdziałania z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego, zarządzającymi lotnisk i załogami statków powietrznych,</p>	<p>określenie szczegółowych zasad działania i organizacji lotniczej i lotniskowej służby meteorologicznej oraz ich współdziałania z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego, zarządzającymi lotnisk i załogami statków powietrznych, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego i z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.</p>
49.	<p>Art. 140 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu, w sprawie określenia :</p>	<p>określenie szczegółowych zasad postępowania przy badaniu wypadków lotniczych i przesłanek wypadków lotniczych,</p>

<ul style="list-style-type: none"> - szczegółowych zasad postępowania przy badaniu wypadków lotniczych i przesłanek wypadków lotniczych, - szczegółowych zasad udostępniania sprawozdań i zaleceń Komisji 	<p>szczególonych zasad udostępniania sprawozdań i zaleceń Komisji; <i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 94/56</i></p>
<p>50. Art. 154 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu, w sprawie określenia szczególnych warunków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne...., - stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w RP 	<p>określenie szczególnych warunków wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne, stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w RP, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych</p>
<p>51. Art. 160 ust. 1 Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi, w drodze rozporządzenia szczególne zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie.</p>	<p>w celu wykonywania nadzoru, o którym mowa w art. 158 ust. 1, minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając przepisy międzynarodowe, określi szczególne zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i obowiązków użytkowników statków powietrznych w tym zakresie. <i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 3922/91</i></p>
<p>52. Art. 164 Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu, w sprawie określenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szczególnych zasad, trybu dokonywania i zakresu oraz kryteria oceny, czy dany przedmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji, - rodzaje i wzory certyfikatów, dla poszczególnych rodzajów działalności, o której mowa w art. 161 ust. 3, - szczególne zasady i tryb uznawania certyfikatów i równoznacznych dokumentów wydanych przez organy obcego państwa lub inne wyspecjalizowane instytucje. 	<p>określenie szczególnych zasad, trybu dokonywania i zakresu oraz kryteria oceny, czy dany przedmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji, rodzaje i wzory certyfikatów, dla poszczególnych rodzajów działalności, o której mowa w art. 161 ust. 3, Szczególne zasady i tryb uznawania certyfikatów i równoznacznych dokumentów wydanych przez organy obcego państwa lub inne wyspecjalizowane instytucje, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych <i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 3922/913</i></p>
<p>53. Art. 173 Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, określi szczególne wymagania w zakresie dokumentów i danych jakie obowiązany jest przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący</p>	<p>określenie szczególnych wymagań w zakresie dokumentów i danych jakie obowiązany jest przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą na podstawie koncesji, z uwzględnieniem art. 167</p>

	<p>działalność gospodarczą na podstawie koncesji, z uwzględnieniem art. 167 ust. 5.</p>	<p>ust. 5 oraz umów i przepisów międzynarodowych; <i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 2407/92</i> <i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 96/97</i></p>
<p>54.</p>	<p>Art. 182 Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, określi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szczegółowy wykaz rodzajów usług w poszczególnych kategoriach wymienionych w art. 177, - szczegółowe zasady, warunki i tryb udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, - ilości pasażerów i ładunku, o których mowa w art. 179 ust. 1 pkt 1, szczegółowe zasady i kryteria stosowane przy wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1 i w art. 181 ust. 2, pkt 4, - szczegółowe wymagania jakie muszą zachować przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz użytkownicy uprawnieni do wykonywania obsługi własnej ze względu na bezpieczeństwo lotnictwa oraz zachowanie zasad konkurencji, niedyskryminacji i przejrzystości 	<p>określenie szczegółowego wykazu rodzajów usług w poszczególnych kategoriach wymienionych w art. 177, szczegółowych zasad, warunków i trybu udzielania zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej oraz dokumenty i informacje, jakie powinni przedstawić ubiegający się o zezwolenia, ilości pasażerów i ładunku, o których mowa w art. 179 ust. 1 pkt 1, szczegółowe zasady i kryteria stosowane przy wprowadzeniu ograniczeń, o których mowa w art. 179 ust. 1 i w art. 181 ust. 2, pkt 4, szczegółowe wymagania jakie muszą zachować przedsiębiorcy wykonujący obsługę naziemną oraz użytkownicy uprawnieni do wykonywania obsługi własnej ze względu na bezpieczeństwo lotnictwa oraz zachowanie zasad konkurencji, niedyskryminacji i przejrzystości; z uwzględnieniem zasad ustalonych w ustawie oraz w umowach i przepisach międzynarodowych.</p> <p><i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 96/67</i></p>
<p>55.</p>	<p>Art. 187 ust.1 pkt. 2) Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia zasady realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji, b) obowiązków i współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzających ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych, c) ponoszenia i rozliczania kosztów zapewnienia 	<p>określenie zasad realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności dotyczące organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji, obowiązków i współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzających ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych, ponoszenia i rozliczania kosztów zapewnienia ochrony, w tym kosztów odpowiedniego wyposażenia. W krajowym programie i rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, określone zostaną również zadania związane z kontrolą osób oraz przewożonych</p>

	<p>ochrony, w tym kosztów odpowiedniego wyposażenia,</p> <p>ust. 2. W krajowym programie i rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, określone zostaną również zadania związane z kontrolą osób oraz przewożonych drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w ruchu międzynarodowym przez straż graniczną, 2) w ruchu krajowym przez Policję. 	<p>drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych w ruchu międzynarodowym przez straż graniczną, w ruchu krajowym przez Policję.</p>
56.	<p>Art. 189. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188, obowiązków organów nadzoru lotniczego, zarządzających lotniskami i przedsiębiorstw lotniczych w zakresie ochrony, a także szkolenia odpowiedniego personelu.</p>	<p>określi, w drodze rozporządzenia z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz krajowego programu i rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zasad realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188, obowiązków organów nadzoru lotniczego, zarządzających lotniskami i przedsiębiorstw lotniczych w zakresie ochrony, a także szkolenia odpowiedniego personelu.</p>
57.	<p>Art. 202. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzeń:</p> <ol style="list-style-type: none"> szczełowe zasady postępowania w sprawach upoważnień i wyznaczenia polskich przewoźników lotniczych, zezwoleń udzielanych obcym przewoźnikom lotniczym oraz w sprawach taryf przewoźników lotniczych zakazy i ograniczenia oraz specjalne warunki przewozu lotniczego przedmiotów i materiałów niebezpiecznych i innych, wymagających szczególnego traktowania, w szczególności takich jak zwłoki ludzkie, zwierzęta, leki, środki chemiczne, 3) szczełowe zasady działania i warunki stosowania 	<p>określenie z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych, szczełowych zasad postępowania w sprawach upoważnień i wyznaczenia polskich przewoźników lotniczych, zezwoleń udzielanych obcym przewoźnikom lotniczym oraz w sprawach taryf przewoźników lotniczych, zakazów i ograniczeń oraz specjalnych warunków przewozu lotniczego przedmiotów i materiałów niebezpiecznych i innych, wymagających szczególnego traktowania, w szczególności takich jak zwłoki ludzkie, zwierzęta, leki, środki chemiczne, szczełowych zasad działania i warunków stosowania komputerowych systemów rezerwacyjnych używanych przez przewoźników lotniczych, szczełowych wymagań dotyczących obowiązkowych świadczeń</p>

<p>komputerowych systemów rezerwacyjnych używanych przez przewoźników lotniczych,</p> <p>szczegółowe wymagania dotyczące obowiązkowych świadczeń przewoźnika lotniczego w razie nie zabrania na pokład statku powietrznego pasażera posiadającego ważny bilet i potwierdzoną rezerwację na dany lot,</p> <p>zasady organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych;</p> <p>wymagania dotyczące regulaminów, o których mowa w art. 205 ust. 2, mające w szczególności na względzie zastosowanie przepisów o ochronie konsumentów.</p>	<p>przewoźnika lotniczego w razie nie zabrania na pokład statku powietrznego pasażera posiadającego ważny bilet i potwierdzoną rezerwację na dany lot, zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych; wymagań dotyczących regulaminów, o których mowa w art. 205 ust. 2, mające w szczególności na względzie zastosowanie przepisów o ochronie konsumentów.</p> <p><i>Rozp. Rady Europejskiej: nr 2027/97, 2022/89, 3089/93, 259/91.</i></p>
<p>Art. 209. Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu, w sprawie określenia wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, o których mowa w ust. 1</p>	<p>określenie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą, którzy są zobowiązani ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej odpowiednio za szkody wyrządzone w związku z ruchem statków powietrznych, z przewozem lotniczym lub wykonywaniem innej działalności lotniczej.</p> <p><i>Dyrektywa Rady Europejskiej 2027/97</i></p>
<p>Art. 227 ust. 2 Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wielkość środków finansowych przekazywanych zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 5) i ust. 3, przez jednostkę, o której mowa w art. 228 Urzędowi Lotnictwa Cywilnego na wyodrębniony rachunek środków specjalnych, o którym mowa w art. 25 ust. 1, kierując się potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacji zobowiązań międzynarodowych.</p>	<p>określenie w drodze rozporządzenia, wielkość środków finansowych przekazywanych zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 5) i ust. 3, przez jednostkę, o której mowa w art. 228 Urzędowi Lotnictwa Cywilnego na wyodrębniony rachunek środków specjalnych, o którym mowa w art. 25 ust. 1, kierując się potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacji zobowiązań międzynarodowych.</p>

	<p>Urzędowi Lotnictwa Cywilnego na wyodrębniony rachunek środków specjalnych, o którym mowa w art. 25 ust. 1, kierując się potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacji zobowiązań międzynarodowych.</p>	<p>potrzebami wynikającymi z zadań Urzędu określonych w niniejszej ustawie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i realizacji zobowiązań międzynarodowych.</p>
--	--	--

Lp.	Upoważnienia fakultatywne	Rozporządzenie może określać
1.	<p>Art. 32 ust. 2 Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw edukacji i sportu, może:</p> <p>1) wyłączyć zastosowanie wszystkich lub niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych używanych w celach sportowych, rekreacyjnych i innych, powierzonych używanych w celach sportowych, rekreacyjnych i innych, niezwiązanych z prowadzeniem lotniczej działalności gospodarczej, w szczególności do statków powietrznych o konstrukcji amatorskiej budowanych indywidualnie, lekkich i ultralekkich, nie przekraczających określonej masy startowej, budowanych z zestawów z zestawów montażowych, używanych do celów doświadczalnych, budowanych dla celów muzealnych lub pokazowych, projektowanych dla potrzeb sił zbrojnych lub uprzednio użytkowane przez siły zbrojne, balonów, lotni, paralołni, modeli latających.</p> <p>a) o konstrukcji amatorskiej budowanych indywidualnie,</p> <p>b) lekkich i ultralekkich, nieprzekraczających określonej masy startowej,</p> <p>c) budowanych z zestawów z zestawów montażowych,</p> <p>d) używanych do celów doświadczalnych,</p> <p>e) budowanych dla celów muzealnych lub pokazowych,</p> <p>f) projektowanych dla potrzeb sił zbrojnych lub uprzednio użytkowane przez siły zbrojne,</p> <p>g) balonów,</p> <p>h) lotni,</p> <p>i) paralołni,</p>	<p>1) wyłączenie zastosowania wszystkich lub niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych używanych w celach sportowych, rekreacyjnych i innych, niezwiązanych z prowadzeniem lotniczej działalności gospodarczej, w szczególności do statków powietrznych o konstrukcji amatorskiej budowanych indywidualnie, lekkich i ultralekkich, nie przekraczających określonej masy startowej, budowanych z zestawów z zestawów montażowych, używanych do celów doświadczalnych, budowanych dla celów muzealnych lub pokazowych, projektowanych dla potrzeb sił zbrojnych lub uprzednio użytkowane przez siły zbrojne, balonów, lotni, paralołni, modeli latających.</p> <p>2) rozciągnięcie zastosowanie niektórych przepisów prawa lotniczego dotyczących statków powietrznych na niektóre urzędzenia zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz nie będące statkami powietrznymi, niektóre rodzaje części składowych, wyposażenia statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego, określić szczególnie warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych oraz sprzętu, o których mowa w pkt 1 i 2.</p>

	<p>j) modeli latających.</p> <p>2) rozciągnąć zastosowanie niektórych przepisów prawa lotniczego dotyczących statków powietrznych na:</p> <p>a) niektóre urzędnika zdolne do unoszenia się w przestrzeni, lecz nie będące statkami powietrznymi,</p> <p>b) niektóre rodzaje części składowych, wyposażenia statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego,</p> <p>3) określić szczególne warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych oraz sprzętu, o których mowa w pkt 1 i 2.</p>	
<p>2.</p>	<p>Art. 117 ust. 2 Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na:</p> <p>1) ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>2) względy obronności i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>3) ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>4) zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z umów międzynarodowych, w tym zwłaszcza z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych.</p>	<p>wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej, względy obronności i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej, zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z umów międzynarodowych, w tym zwłaszcza z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych</p>
<p>3.</p>	<p>205 ust. 4 Minister właściwy do spraw transportu może, po</p>	<p>postanowienia umów międzynarodowych w odniesieniu do</p>

	<p>zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz organizacji przewoźników i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, wprowadzić do stosowania, w drodze rozporządzenia, postanowienia umów międzynarodowych w odniesieniu do przewozów lotniczych międzynarodowych nie podlegających tym umowom, a rozpoczynających się lub kończących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz do przewozów lotniczych krajowych.</p>	<p>przewozów lotniczych międzynarodowych nie podlegających tym umowom, a rozpoczynających się lub kończących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz do przewozów lotniczych krajowych.</p>
<p>4.</p>	<p>Art. 208 ust. 3. W odniesieniu do szkód na osobie pasażera minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii organizacji przewoźników lotniczych i organizacji przedsiębiorstw ubezpieczeniowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uznać jako obowiązujący system umożliwiający zapewnienie odszkodowań powyżej kwot należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią dopłatą do opłaty przewoźnikowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu, 2) wprowadzić obowiązek wypłaty zaliczek na poczet odszkodowań uprawnionym osobom na pokrycie ich pilnych potrzeb ekonomicznych. 	<p>jako obowiązujący system umożliwiający zapewnienie odszkodowań powyżej kwot należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią dopłatą do opłaty przewoźnikowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu lub wprowadzić obowiązek wypłaty zaliczek na poczet odszkodowań uprawnionym osobom na pokrycie ich pilnych potrzeb ekonomicznych</p> <p><i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 2027/97</i></p>
<p>5.</p>	<p>Art. 208 ust 5. Minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia tryb reklamacji i zgłaszania roszczeń wobec przewoźników lotniczych w przypadkach powstania szkód przy przewozie lotniczym.</p>	<p>tryb reklamacji i zgłaszania roszczeń wobec przewoźników lotniczych w przypadkach powstania szkód przy przewozie lotniczym.</p> <p><i>Dyrektywa Rady Europejskiej nr 2027/97</i></p>

Ułożono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku **15** kwietnia 2002 r.

Cena **6,24** zł + 22% VAT

