

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU,**  
**BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ <sup>1)</sup>**

z dnia.....2012 r.

**w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami  
niebezpiecznymi**

Na podstawie art. 153b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki dotyczące wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie cywilnych statków powietrznych, w tym lotów tranzytowych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Konwencji – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 4) Instrukcjach Technicznych – rozumie się przez to instrukcje techniczne dla bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną, o których mowa w części R załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348), ogłoszone obwieszczeniem nr 9 Prezesa Urzędu

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie instrukcji technicznych do bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. Urz. ULC poz. 36).

§ 3. 1. Szczegółowe warunki wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi, w tym lotów tranzytowych, dla:

- 1) cywilnych statków powietrznych – określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 18 do Konwencji, z wyłączeniem zalecanej metody postępowania, o której mowa w pkt 12.2;
- 2) przewozów lotniczych przy użyciu samolotów – określają przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

2. Szczegółowe warunki dotyczące postępowania z materiałami niebezpiecznymi transportowanymi drogą lotniczą, w tym ich przygotowania do transportu, określają Instrukcje Techniczne.

3. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, „władzy krajowej” oraz „odpowiedniej władzy”, o których mowa w Załączniku 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje Prezes Urzędu.

§ 4. 1. Zgodę na lot międzynarodowy cywilnych statków powietrznych, o której mowa w art. 153a ustawy, wydaje się na wniosek złożony w terminie nie krótszym niż 20 dni roboczych przed planowanym wykonaniem lotu.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- 1) określenie wnioskodawcy i jego adresu;
- 2) nazwę, siedzibę i adres przewoźnika lotniczego lub innego wykonawcy lotu;
- 3) opis trasy, na której ma być wykonywany lot, w tym proponowanej trasy alternatywnej, wraz z planowanymi terminami i numerami lotu;
- 4) typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne;
- 5) wykaz materiałów niebezpiecznych, ich ilość oraz sposób pakowania, opisane zgodnie z Instrukcjami Technicznymi;
- 6) określenie zleceniodawcy wykonania lotu z materiałami niebezpiecznymi i jego adresu;
- 7) określenie odbiorcy materiałów niebezpiecznych i jego adresu;
- 8) oświadczenie, że wnioskujący zapewni poziom bezpieczeństwa zgodny z postanowieniami Instrukcji Technicznych oraz wyjaśnienie konieczności wykonania przewozu drogą lotniczą;
- 9) uzasadnienie.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć:

- 1) kopię dokumentu ubezpieczenia stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
- 2) kopię deklaracji nadawcy (*Shipper`s Declaration for Dangerous Goods*), o której mowa w Instrukcjach Technicznych, sporządzonej zgodnie z postanowieniami tych Instrukcji;

- 3) w przypadku przewoźnika lotniczego nieposiadającego koncesji wydanej przez Prezesa Urzędu - dodatkowo kopię certyfikatu przewoźnika lotniczego (*Air Operator Certificate - AOC*), określającego uprawnienie do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz kopie świadectw zdatowności do lotu statków powietrznych, w tym zapasowych statków powietrznych.
4. Jeżeli dokumenty wymienione w ust. 3 nie potwierdzają zachowania ogólnego poziomu bezpieczeństwa, o którym mowa w Załączniku 18 do Konwencji, Prezes Urzędu, w celu potwierdzenia zachowania tego wymogu, może żądać przedstawienia dodatkowych dokumentów, w szczególności kopii karty charakterystyki materiału niebezpiecznego lub zgody dotyczące wnioskowanego transportu materiałów niebezpiecznych wydane przez państwo pochodzenia lub państwo pochodzenia przewoźnika lotniczego, w rozumieniu Załącznika 18 do Konwencji.
5. Termin, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy lotów związanych z pomocą humanitarną, ratowaniem życia, pomocą w klęskach żywiołowych, ochroną środowiska, obronnością kraju lub bezpieczeństwem.

§ 5. Instytucja zapewniająca służby kontroli ruchu lotniczego na podstawie przesłanej przez Prezesa Urzędu kopii zgody, o której mowa w art. 153a ustawy, albo kopii odmowy jej wydania, odpowiednio umożliwia albo odmawia wykonania lotu z materiałem niebezpiecznym na pokładzie statku powietrznego.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>4)</sup>.

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2008 r. w sprawie przewozu lotniczego materiałów wymagających szczególnego traktowania (Dz. U. Nr 126, poz. 814), które na podstawie art. 20 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) utraciło moc z dniem 18 września 2011 r..

## UZASADNIENIE

### **I. Cel wydania rozporządzenia.**

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji z art. 153b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze i ma na celu wdrożenie do krajowego porządku prawnego norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Jednocześnie projekt ma na celu uzyskanie zgodności z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.: Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348).

Ponadto projekt zapewnia uwzględnienie przy transporcie materiałów niebezpiecznych wymagań o charakterze specjalistycznym zawartych w instrukcjach technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, łącznie z suplementem oraz dodatkiem, zatwierdzonym i opublikowanym decyzją Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) tzw. Doc ICAO 9284 — AN/905. Wymagania te – ogłoszone w Dzienniku Urzędowym ULC z 2012 r. poz. 36 obwieszczeniem nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie instrukcji technicznych do bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną – muszą być stosowane w związku z obowiązaniem bezpośrednio w polskim porządku prawnym części R załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Jednocześnie to właśnie w tych wysoce specjalistycznych i podlegających częstym zmianom obszernych instrukcjach znajdują się szczegółowe warunki dotyczące przygotowania i postępowania z materiałami niebezpiecznymi transportowanymi drogą lotniczą. Należy podkreślić, że obowiązek stosowania w sprawach związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych ww. instrukcji technicznych wynika wprost również z Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (pkt 2.2.1).. Podkreślić należy, że instrukcje techniczne są kluczowymi przepisami określającymi szczegółowy sposób postępowania z materiałami niebezpiecznymi przewożonymi drogą lotniczą – wobec czego w krajowych regulacjach dotyczących tej materii, w tym w projektowanym rozporządzeniu, nie mogą być pominięte.

Materia objęta niniejszym projektem była dotąd regulowana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 lipca 2008 r. w sprawie przewozu lotniczego materiałów wymagających szczególnego traktowania (Dz. U. Nr 126, poz. 814), które utraciło moc z dniem 18 września 2011 r., tj. dniem wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015).

### **II. Zakres regulacji.**

Zasadnicza z punktu widzenia upoważnienia ustawowego treść regulacji została zawarta w § 3 i 4 projektu rozporządzenia.

W § 3 wskazano na merytoryczne warunki na jakich mogą być wykonywane loty międzynarodowe cywilnych statków powietrznych z materiałami niebezpiecznymi, w tym loty tranzytowe, uznając iż najwłaściwszą techniką legislacyjną będzie w tym przypadku bezpośrednie odwołanie się do obowiązujących przepisów międzynarodowych, a nie ich powtarzanie w projektowanym rozporządzeniu.

Biorąc pod uwagę, że omawiane loty z materiałami niebezpiecznymi mają być wykonywane:

- 1) w sposób bezpieczny, a w szczególności nie powodować bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz bezpieczeństwa lotów, oraz z zachowaniem wymogów określonych w przepisach niniejszego rozporządzenia,
- 2) a dodatkowo w zakresie przewozów lotniczych - przy użyciu samolotów zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego – rozdzielono obowiązki podmiotów wykonujących loty zgodnie z przepisami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym od obowiązków przewoźników lotniczych.

W związku z tym w projekcie wskazano, że dla cywilnych statków powietrznych warunki wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 18 do Konwencji, z wyłączeniem zalecanej metody postępowania, o której mowa w pkt 12.2. Przyjęcie tego wyłączenia jest możliwe na podstawie art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, który umożliwia zgłaszanie do ICAO odstępstw i różnic w zakresie wymagań przyjętych w załącznikach do Konwencji.

Natomiast warunki wykonywania przewozów lotniczych materiałów niebezpiecznych przy użyciu samolotów, w tym na terenie kraju, określają przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Jednocześnie, w odniesieniu do szczegółowych warunków dotyczących postępowania z materiałami niebezpiecznymi transportowanymi drogą lotniczą, w tym ich przygotowania do transportu, odesłano do postanowień instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną tzw. Doc. ICAO 9284 — AN/905.

Powyższe wskazanie przepisów, a nie przenoszenie ich treści do projektu rozporządzenia zostało podyktowane potrzebą zapewnienia ich bezpośredniego stosowania oraz objętością omawianych dokumentów, a także faktem, że ich treść jest powszechnie dostępna. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, zaś Załącznik 18 do Konwencji został opublikowany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, tj. w Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 4, poz. 37. Odwołanie się do Instrukcji technicznych wynika z bezpośredniego powoływania się na nie przez Załącznik 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz część R załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

W § 4 określono formalne warunki dotyczące wydawania zgody na międzynarodowy lot, w tym zgody na lot tranzytowy, cywilnych statków powietrznych z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Przesądzo no jakie dokumenty należy złożyć do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wraz z umotywowanym wnioskiem, aby uzyskać zgodę na lot, o którym mowa w art. 153a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 785/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. U. L 138/1 z dnia 30 kwietnia 2004 r., strony 001-006 z późn. zm.) wymaga się m.in. złożenia dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia OC za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych oraz przewozem lotniczym.

W projekcie rozporządzenia określono ponadto termin złożenia wniosku na wydanie ww. zgody na lot - 20 dni roboczych przed planowanym wykonaniem lotu, który to termin uznano za niezbędny do rozpatrzenia i załatwienia sprawy. Nie dotyczy on jedynie sytuacji, o których mowa w projektowanym ust. 5, w których wniosek może być złożony później z uwagi na nadzwyczajne okoliczności lotu (pomoc humanitarna, ratowanie życia, pomoc w klęskach żywiołowych, ochrona środowiska, obronność kraju lub bezpieczeństwo). Zgoda na lot, o którym mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, będzie wydawana w formie decyzji administracyjnej w porozumieniu z właściwymi ministrami, określonymi w art. 153a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

Dodatkowo zgodnie z art. 220 § 1 pkt 1 i 2 lit. a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) od przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie będzie wymagane przedkładanie kopii certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) i kopii świadectw zdatności do lotu statków powietrznych (por. § 4 ust. 3 pkt 3 projektu).

Zgodnie z § 5 projektu ze względu na zakres obowiązków instytucji zapewniającej służby kontroli ruchu lotniczego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie przekazywał tej instytucji kopię zgody, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, albo kopię odmowy wydania zgody. Na podstawie ww. kopii instytucja zapewniająca służby kontroli ruchu lotniczego odpowiednio umożliwi lub zakaze konkretnemu statkowi powietrznemu wykonanie lotu z materiałem niebezpiecznym na pokładzie.

Projektowane rozporządzenie pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo lotów, gdyż określa warunki dotyczące wydawania zgody na międzynarodowy lot, w tym zgody na lot tranzytowy, cywilnych statków powietrznych z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Dla rozporządzenia przyjęto standardowy 14-dniowy okres vacatio legis. Biorąc pod uwagę, że przepisy projektowanego rozporządzenia uwzględniają stosowaną praktykę odnośnie procedury wydawania zgody na lot statków powietrznych z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie - można przyjąć, że nie jest konieczne zapewnienie dłuższego okresu czasu koniecznego dla adresatów norm do zapoznania się z przepisami rozporządzenia. Biorąc zaś pod uwagę, że aktualnie – poza

powołanym rozporządzeniem Rady nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. - obowiązuje jedynie ogólna krajowa norma ustawowa, bez dookreślenia warunków wykonywania takich lotów, w tym wydawania na nie zgód – celowe jest jak najszybsze wejście niniejszego rozporządzenia w życie. Niezależnie bowiem od braku rozporządzenia Prezes ULC jest zobligowany do załatwiania wpływających do niego wniosków o wydanie zgody na lot z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie. Jego właściwość w tym względzie wynika bezpośrednio z obowiązującej normy ustawowej zawartej w art. 153a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, a ewentualne zaniechanie spowodowane niewydaniem przepisów wykonawczych mogłoby go narażać na zarzut beczynności i nierealizowania swoich kompetencji.

W rozporządzeniu nie przewidziano przepisów przejściowych z uwagi na wspomnianą wyżej zbieżność stosowanej w praktyce procedury wydawania zgody na lot z rozwiązaniami przewidywanymi w rozporządzeniu.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe kwestie są zgodne z prawem Unii Europejskiej, w szczególności z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

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

Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

### **III. Ocena skutków regulacji:**

#### **Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:**

- 1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- 2) Minister Obrony Narodowej;
- 3) Minister Spraw Zagranicznych;
- 4) Minister Środowiska;
- 5) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 6) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 7) podmioty transportujące drogą lotniczą materiały niebezpieczne.

#### **Konsultacje społeczne.**

Projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
2. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
3. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
4. PLL LOT S.A.;
5. Air Poland sp. z o.o.;
6. Jet Air sp. z o.o.;
7. Sprintair S.A.;
8. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
9. EuroLOT S.A.;
10. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
11. General Aviation Services sp. z o.o.;
12. Sky Taxi sp. z o.o.;
13. Exin sp z o.o.;
14. Blue Jet sp. z o.o.;
15. AD Astra Executive Charter S. A.;
16. IBEX – U.L. sp. z o.o.;
17. Flyjet sp. z o.o.;
18. Enter Air sp. z o.o.;
19. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
20. Yes Airways sp. z o.o.;
21. Warsaw Airport Services sp. z o. o.;
22. GDN Airport Services sp. z o. o.;
23. PETROLOT sp. z o.o.;
24. POZ Airport Services sp. z o. o.;
25. P.P.H.U. POL TRANS CATERING;
26. LOT Catering sp. z o. o.;
27. Excel Handling sp. z o. o.;
28. SZZ Airport Services sp. z o. o.;
29. WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o.;
30. Jet Service Poland sp. z o. o.;
31. Air Dispatch sp. z o. o.;
32. Port Lotniczy Wrocław S. A.;
33. Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka;
34. WAS – KRK Airport Services sp. z o. o.;
35. Swissport Poland sp. z o.o.;
36. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o.;
37. GTL LOT – Usługi Lotniskowe sp. z o.o.;
38. Menzies Aviation (Polska) sp. z o.o.;
39. Impel Airport Services sp. z o. o.;
40. LS Airport Services S.A.;



41. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
42. Lotos Tank sp. z o.o.;
43. SprintAir S.A.;
44. Deutsche Lufthansa S.A. Oddział w Polsce;
45. Air Cargo Service Lodz sp. z o. o.;
46. Airnet Service sp. z o. o.;
47. Lotniczy Catering Service sp. z o. o.;
48. Baltic Ground Services PL sp. z o. o.;
49. Roman Kipisz – Przedsiębiorstwo Handlowo - Inwestycyjne “ER-KA”;
50. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów sp. z o. o.;
51. Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o.;
52. Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.;
53. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.;
54. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice sp. z o.o.;
55. DGM Poland sp. z o.o.;
56. UPS Polska sp. z o.o.;
57. AirCargo Project sp. z o.o.;
58. Poczta Polska;
59. DHL Expres sp. z o.o.;
60. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
61. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
62. Forum Związków Zawodowych;
63. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
64. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
65. Business Centre Club - Związek Pracodawców;
66. Związek Rzemiosła Polskiego.

W toku konsultacji społecznych uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., Sky Taxi sp. z o.o., Sprintair S. A.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej proponowała:

- 1) uregulowanie w projekcie rozporządzenia kwestii przekazywania do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej kopii wniosku o wydanie zgody na międzynarodowy lot cywilnych statków powietrznych, o której mowa w art. 153a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (uwaga nr 2a) - co nie zostało uwzględnione, jako wykraczające poza zakres upoważnienia zawarty w art. 153b;
- 2) uregulowanie w projekcie rozporządzenia kwestii przekazywania kopii wydanej zgody, o której mowa w art. 153a ustawy, lub kopii odmowy jej wydania, do zarządzających lotniskiem, w tym lotniskiem zapasowym (uwaga nr 2c) - co nie zostało uwzględnione ze względu na to, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie dysponuje wiedzą na temat lotnisk,

na które faktycznie będzie skierowany statek powietrzny z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie.

Sky Taxi sp. z o.o. proponowała:

- 1) skrócenie terminu na złożenie wniosku o wydanie zgody, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze (uwaga nr 1) - co nie zostało uwzględnione, gdyż zgoda ta będzie wydawana w formie decyzji administracyjnej w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: transportu, spraw zagranicznych, środowiska i Ministrem Obrony Narodowej. W związku z tym, koniecznym jest zapewnienie odpowiedniego okresu czasu na wydanie przez wszystkich ministrów postanowień w przedmiocie uzgodnienia albo niezgodnienia projektu omawianej decyzji;
- 2) przy zgodzie, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, wydawanej na lot tranzytowy pominięcie jej uzgadniania z ministrem właściwymi do spraw środowiska oraz Ministrem Obrony Narodowej (uwaga nr 4) – co nie zostało uwzględnione, jako sprzeczne z ustawą;
- 3) ujęcie w regulacji zagadnień dotyczących współpracy z ministrem właściwym do spraw zagranicznych (uwaga nr 5) – co nie zostało uwzględnione, jako wykraczające poza upoważnienie;
- 4) doprecyzowanie w uzasadnieniu sposobu kalkulacji opłaty za wydanie zgody, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, (uwaga nr 6) – co nie zostało uwzględnione, gdyż kwestie wysokości opłaty zostały przesądzone w ustawie – Prawo lotnicze i na tym etapie przedstawianie kalkulacji opłat nie jest celowe, jak również odbiega od zasadniczej materii projektowanego rozporządzenia.

Sprintair S. A. proponowała:

- 1) przyjęcie obowiązku wydania zgody, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze, przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (uwaga nr 1) – co nie zostało uwzględnione, jako niezgodne z art. 153a ustawy – Prawo lotnicze i przepisami międzynarodowymi (tj. Załącznikiem 18 do Konwencji), z których wynika, że zgoda na lot z materiałami niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do transportu na pokładzie cywilnych statków powietrznych jest fakultatywna;
- 2) uzupełnienie wzoru wniosku o dane Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (uwaga nr 3) – uwaga stała się bezprzedmiotowa w związku z usunięciem wzoru wniosku z projektu przedmiotowego rozporządzenia i przesądzeniem, że dane takie pojawią się przy publikacji wzoru na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Polskie Linie Lotnicze LOT S. A. proponowały:

- 1) stosowanie w rozporządzeniu terminologii zawartej w Rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji technicznych wymogów i administracyjnych procedur w dziedzinie lotnictwa cywilnego tj. terminu „operator” (uwaga

- nr 3) - co nie zostało uwzględnione, jako niezgodne z terminologią przyjętą w ustawie – Prawo lotnicze, która posługuje się pojęciem „przewoźnik lotniczy”;
- 2) zmianę brzmienia definicji Instrukcji Technicznych (uwaga nr 4) - uwaga stała się bezprzedmiotowa w związku z przesądzeniem, że termin ten będzie definiowany nie poprzez odwołanie się do Doc 9284, lecz zgodnie z obowiązującymi przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji technicznych wymogów i administracyjnych procedur w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Pozostałe propozycje dotyczące: zmiany tytułu (uwaga nr 1 i 2 Polskich Linii Lotniczych LOT S. A.), doprecyzowania zapisów § 3 rozporządzenia (uwaga nr 3 Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i uwaga nr 3 Polskich Linii Lotniczych LOT S. A.), zmian w § 4 rozporządzenia (uwaga nr 1 Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a także: uwaga nr 5 Polskich Linii Lotniczych LOT S. A., uwaga nr 2 Sky Taxi sp. z o.o. oraz uwaga nr 2 Sprintair S. A. dot. rezygnacji z wprowadzania regulacji dotyczącej terminu na jaki udziela się zgody, o której mowa w art. 153a ustawy – Prawo lotnicze (uwaga nr 6 Polskich Linii Lotniczych LOT S. A.) - zostały uwzględnione w nowej wersji projektu.

**Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego** – wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych. Rozporządzenie pośrednio - w powiązaniu z przepisami o opłacie lotniczej, które zaczęły obowiązywać od 1 stycznia 2012 r. - spowoduje wpływy do budżetu państwa w wysokości 10 000 zł za rozpatrzenie każdego wniosku o wydanie zgody na transport materiałów niebezpiecznych.

**Wpływ regulacji na rynek pracy** – wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

**Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

**Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny** – projektowane rozporządzenie nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.